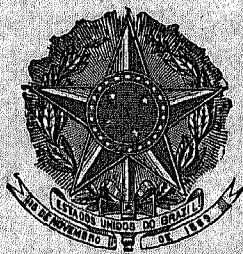


CONSELHO TÉCNICO DE ECONOMIA E FINANÇAS
DO
MINISTÉRIO DA FAZENDA

HISTÓRIA DA DÍVIDA EXTERNA DA UNIÃO

Valentim F. Bouças
Secretário Técnico



Volume XV da Série "Finanças do Brasil"

(1ª PARTE — 1824-1937)

ANEXO N.º 1

Parecer emitido pela Seção Técnica da Comissão de Estudos Financeiros e Económicos dos Estados e Municípios no processo para pagamento de 35 mil contos de réis à South American Railway Construction Company Limited

JORNAL DO COMMERCIO — Rodrigues & C. — Av. Rio Branco, 117 — Rio de Janeiro — 1947

MINISTÈRE DE LA CULTURE
ET DES PATRIMOINES

15138 3 p248

ÍNDICE

1.ª PARTE

HISTÓRICO DO PROCESSO

DATAS		PÁGS.
	Preâmbulo	3
20-12-1910	— O Tribunal de Contas nega registro do primeiro contrato	4
16- 5-1911	— Texto do Segundo Contrato (revisto) de arrendamento	6
17-10-1911	— O Tribunal de Contas concede registro ao segundo contrato revisto	30
17-10-1911	— Texto do voto dissidente do Relator Dr. Arthur A. Ewerton	33
17-10-1911	— Texto do voto dissidente do Dr. Viveiros de Castro	39
30-11-1911	— Autorização para o lançamento do empréstimo	41
23- 1-1914	— A Companhia arrendatária entra em liquidação	42
25- 8-1915	— Decreto que declara a caducidade do contrato com a Cia.	43
24-10-1922	— Ordem de liquidação do Banco Russo	46
22- 6-1922	— Nomeação da Comissão Lucena-Piquet	47
31-10-1922	— A Comissão Lucena-Piquet dirige seu relatório ao Ministro da Viação	47
31-10-1922	— Texto das "Notas" coligidas pela Comissão Lucena-Piquet	53
28-10-1922	— A Comissão Lucena-Piquet dirige ao procurador Chandler sua proposta de acôrdo	75
31-10-1922	— Contra-proposta do procurador George Lee Chandler	76
31-10-1922	— A Comissão Lucena-Piquet recusa a contra-proposta do procurador George Lee Chandler	78
22- 1-1923	— O Ministro Francisco Sá considera as negociações interrompidas	79
23- 3-1923	— A Comissão Lucena-Piquet considera as negociações apenas iniciadas	80

IV

DATAS	PÁGS.
26- 3-1923 — O Ministro da Viação pede o parecer do seu colega da Fazenda sobre o caso	81
18- 1-1933 — Decisão da Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União	83
26-10-1933 — O procurador Chandler requer ao Ministro da Fazenda o pagamento da dívida, relacionada pela Comissão Apuradora	84
4-11-1933 — O Diretor Geral do Tesouro é de parecer que o processo aguarde oportuno exame e solução	84
25- 4-1934 — Decisão da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante da União	84
17- 7-1934 — O Presidente da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante requisita o pagamento de 35 mil contos	87
10-11-1934 — O Ministro da Fazenda autoriza o pagamento de 35 mil contos à Companhia	87
23-11-1934 — A Diretoria da Despesa remete o processo ao Tribunal de Contas	87
12-12-1934 — Texto da "Informação" do processo no Tribunal de Contas	88
17-12-1934 — Voto proferido pelo Ministro Relator, Dr. Thompson Flores, de acôrdo com o qual o julgamento do processo foi convertido em diligência	92
6- 2-1935 — O Processo é confiado à Secção Técnica da Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos conforme despacho do seu Presidente, Dr. Antonio Carlos Ribeiro de Andrada	94

2.ª PARTE

PARECER DA SECÇÃO TÉCNICA

a) Análise do processo	97 a	112
b) Notas sobre o processo	113 a	154
c) Conclusões	155 e	156

a) ANÁLISE DO PROCESSO

— O depósito do produto líquido do empréstimo de £ 2.400.000	97
— A escolha do Banco depositário	99
— Embargo das £ 1.001.992.3.2	104
— Responsabilidade das partes contratantes	105

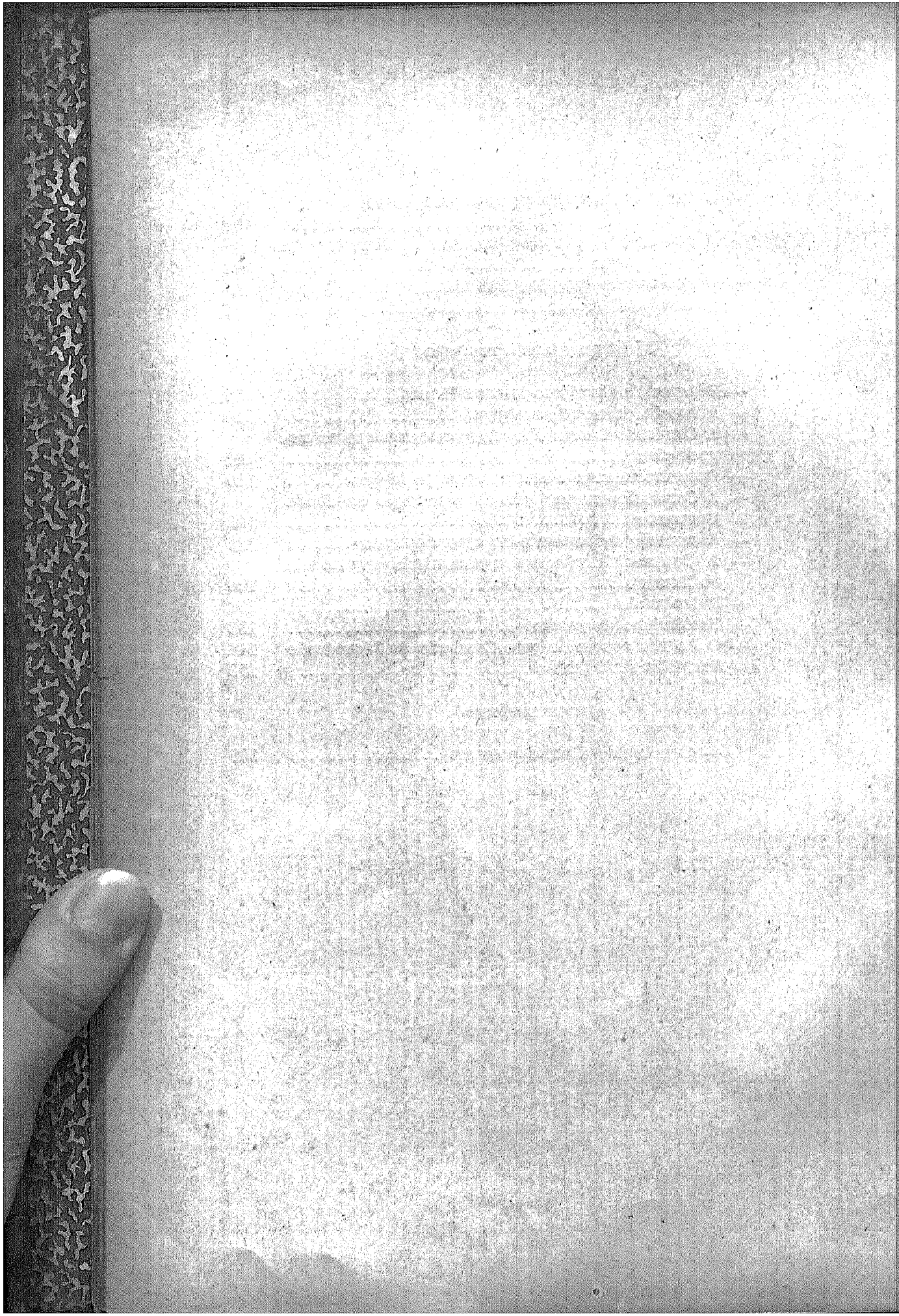
— A Companhia tinha poderes para levantar o embargo	106
— A contra-proposta do procurador Chandler em face dos fatos	108
— Resposta aos quesitos formulados pelo Tribunal de Contas	111

b) NOTAS SÔBRE O PROCESSO

— Poderes da Comissão Lucena-Piquet	113
— Proposta de acôrdo amigável	114
— A Comissão Lucena-Piquet apenas iniciara as negociações	117
— Reconhecimento e arrolamento da dívida	119
— A Comissão encarregada da liquidação da dívida flutuante	122
— A rescisão do contrato de arrendamento	125
— A Companhia não era representada legalmente no Brasil	128
— Indenização	133
— Restituição do capital	138
— O Acôrdo concluído pela Comissão de Liquidação	144
— Paralelos divergentes	150

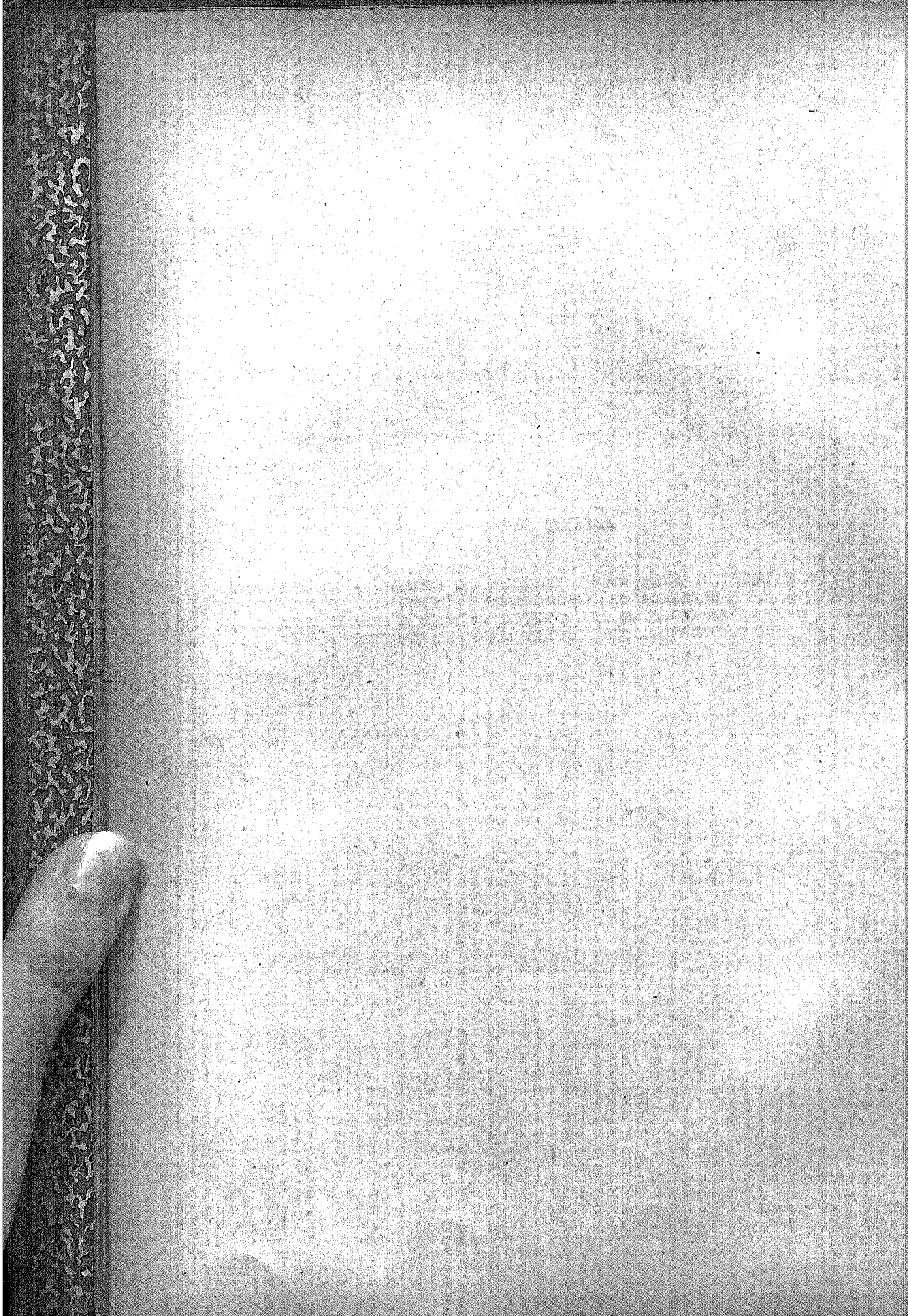
c) CONCLUSÕES

— Conclusões sôbre o processo	155
-------------------------------------	-----



ANEXO N.º 1

**PARECER EMITIDO PELA SEÇÃO TÉCNICA DA COMISSÃO DE ESTUDOS
FINANCEIROS E ECONÔMICOS DOS ESTADOS E MUNICÍPIOS NO PROCESSO
PARA O PAGAMENTO DE 35 MIL CONTOS DE RÉIS A SOUTH AMERICAN
RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY LIMITED**



1.^a P A R T E

HISTÓRICO DO PROCESSO

Ao prestar esclarecimentos sôbre a liquidação de contas decorrentes da rescisão do contrato de 4 de fevereiro de 1910, reformado pelo de 16 de maio de 1911 e celebrado com a South American Railway Construction Company Ltd., para arrendamento da Rêde de Viação Férrea do Estado do Ceará e construção de linhas que a constituíam — seja-nos permitido, preliminarmente, externar nossa profunda gratidão pelas sensibilizadoras e estimulantes expressões de confiança e apreço dirigidas a esta Comissão pelo íntegro Sr. Ministro Relator, Dr. Thompson Flores, do Tribunal de Contas, em cujo luminoso voto, convertendo o julgamento daquele processo em diligência, nos foi dirigido o pedido de informações técnicas, de que nos desobrigamos.

A perfeita compreensão do histórico do contrato de arrendamento da Rêde de Viação Cearense não dispensa um amplo conhecimento de todos os antecedentes da complexa transação, cujo primeiro contrato, celebrado a 4 de fevereiro de 1910, com a The South American Railway Construction Company Limited, o Tribunal de Contas, (1) em sua sessão extraordinária de 20 de dezembro de 1910, resolveu negar registro.

(1) Presidência do Dr. Viveiros de Castro.

FUNDAMENTOS EM QUE SE BASEOU O TRIBUNAL DE CONTAS PARA NÃO CONSENTIR NO REGISTRO DO CONTRATO

“O Tribunal de Contas, tendo examinado o termo do contrato de arrendamento da rêde de viação cearense, bem assim para a construção de algumas das estradas de ferro que a constituem e

Considerando que o Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, quando celebrou o referido contrato em 14 de fevereiro do ano corrente não estava autorizado a fazê-lo porquanto o decreto n.º 7.842-A, de 3 de fevereiro de 1910, que pretendeu revalidar o decreto que já não tinha vigor, sob n.º 7.669, de 18 de novembro de 1909, concedendo a autorização e estabelecendo as bases do contrato, somente no dia 5 de fevereiro foi publicado, pela primeira vez no Diário Oficial, saindo pela segunda vez no dia 20 do mesmo mês, sendo que as leis e decretos do Governo Federal, com força de lei, só obrigam no Distrito Federal, quando o contrário não determinam, no terceiro dia depois de sua publicação no Diário Oficial, (art. 1.º, n. 1, do decreto n.º 572 de 12 de julho de 1910);

Considerando que, ainda que não houvesse êsse vício da falta de poderes de uma das partes contratantes, o contrato não estava em condições de ser registrado, visto não ter observado as disposições legais em que se baseou, efetivamente;

Considerando que regem a espécie as seguintes disposições do artigo 18 da lei n.º 2.221 de 30 de dezembro de 1909:

“VI. A aplicar à construção inicial ou por iniciar de estradas de ferro de concessão legislativa, que se prendam à rêde de viação geral do país, o regime da lei n.º 1.126 de 15 de dezembro de 1903, sem ampliar os favores nela especificados”.

“XIII B. A rever os contratos de arrendamento das estradas de ferro federais, alterando os onus recíprocos, para o fim de realizar a construção dos prolongamentos e ramais necessários;”

Considerando que estas duas disposições legais devem ser aplicadas harmonicamente, a segunda de acôrdo com os princípios anteriormente estabelecidos, não sendo lícito ao Governo truncá-los, aplicando apenas preceitos de uma e de outra, formando assim um dispositivo em con-

traposição à vontade do legislador, claramente exposta no conjunto dos preceitos reguladores da matéria;

Considerando que na construção das estradas de ferro que fazem parte da rede de viação cearense o Governo era obrigado a aplicar o regime da lei n.º 1.126 de 15 de dezembro de 1903 (sem ampliar os favores nela especificadas) que assim preceitua:

“Art. 1.º § 1.º. O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoal de sua confiança, abrindo para isso o necessário crédito, e contratará a construção com quem mais vantagens oferecer em concorrência pública.

Art. 1.º § 3.º. O pagamento das obras da estrada será efetuado por meio de títulos que o Governo emitirá, vencendo os juros de 5% ao ano em moeda corrente, ou 4% em ouro, com a amortização de 1/2% ao ano”;

Considerando que, apesar das supra-citadas disposições legais, o Governo não mandou abrir concorrência pública e contratou o pagamento em dinheiro (cláusula 29.^a);

Considerando que na revisão dos contratos de arrendamento e alteração dos onus recíprocos, o Governo estava adstrito à observância do princípio anteriormente estabelecido no n.º VI do art. 18, não podendo ampliar os favores especificados na citada lei n.º 1.126, de 15 de dezembro de 1903;

Considerando, finalmente, que não ficou provado que todas as linhas e ramais que constituem o objeto do contrato sejam realmente de concessão legislativa:

Resolvi negar o registro ao contrato pelos seguintes motivos:

a) ter sido celebrado em 4 de fevereiro do corrente ano, quando o decreto n.º 7.842 A, que pretendeu revalidar o decreto, que já não tinha vigor, sob o n.º 7.669, autorizando o registro de Viação e Obras Públicas a contratar, de acordo com as bases que estabeleceu, somente em 5 de fevereiro foi publicado pela primeira vez no Diário Oficial, havendo necessidade de uma nova publicação no dia 20 do mesmo mês;

b) não ter havido concorrência pública;

c) estabelecer a cláusula 29.^a o pagamento em dinheiro, apesar da citada disposição do § 3.º, do art. 1.º da lei n.º 1.126 de 15 de dezembro de 1903, que manda pagar em títulos;

d) não estar provado que todas as linhas e ramais que constituem a rede de viação cearense sejam realmente de concessão legislativa”.

O contrato de 4 de fevereiro, foi então, revisto e inovado a 16 de maio de 1911, (2) recebendo a aprovação do Tribunal de Contas no dia 17 de outubro do mesmo ano.

(2) — Por autorização do decreto n.º 8.711 de 10 de Maio de 1911.

TERMO DE REVISÃO DO CONTRATO DE 4 DE FEVEREIRO DE 1910, COM A SOUTH AMERICAN RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY, LIMITED, NA CONFORMIDADE DOS DECRETOS NS. 7.669 E 7.842-A, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1909 E 3 DE FEVEREIRO DE 1910.

Aos 16 dias do mês de maio de 1911, presentes na Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, no Rio de Janeiro, o Senhor Doutor José Joaquim Seabra, Ministro de Estado dos Negócios da mesma Repartição, por parte do Govêrno Federal dos Estados Unidos do Brasil, e o Senhor Ernest Roney, representante especial da South American Railway Construction Company, Limited, conforme procuração que exhibiu e fica arquivada nesta Secretaria de Estado, declarou o Senhor Ministro que, nos termos do decreto n. 8.711, de 10 de maio corrente, ficava revisto o contrato de 4 de fevereiro de 1910, lavrado com a referida South American Railway Construction Company, Limited, na conformidade dos decretos ns. 7.669 e 7.842-A, de 18 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910, observando-se as seguintes cláusulas:

O contrato terá por objeto:

1.º. O arrendamento da rede de viação férrea cearense, constituída pelas seguintes linhas:

- a) a Estrada de Ferro de Baturité, atualmente em tráfego, compreendendo os ramais da Alfândega e de Maranguape;
- b) a Estrada de Ferro de Sobral, igualmente em tráfego;
- c) o prolongamento desta estrada, a partir da cidade de Ipú até a Villa de Cratheus, à medida que for sendo construído pelos respectivos contratantes e recebido pelo Govêrno, na forma do contrato a que se refere o decreto n. 6.734, de 14 de novembro de 1907;
- d) os prolongamentos, os ramais e as ligações mencionados no número seguinte.

2.º. A construção e conclusão da construção:

- a) do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, a partir do seu atual ponto terminal na estação de Miguel Calmon até à povoação de Macapá;
- b) dos ramaís de Icó e de Crato da mesma estrada;
- c) do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral entre as proximidades da vila de Cratheus e a cidade de Terezina;
- d) de uma linha férrea que, partindo de Fortaleza ou de outro ponto mais conveniente, vá até a vila de São Francisco de Uruburetama ou de Itapipoca, conforme for mais conveniente e melhor servir à mesma região;
- e) do ramal de Girau, ou de outro ponto mais conveniente, a Cratheus;
- f) do ramal de Campo Maior ou de outro ponto mais conveniente, à Amarração;
- g) do prolongamento de Crato, de Milagres, ou de outro ponto mais conveniente, nas linhas da viação férrea cearense, a Joazeiro, ou outro ponto mais conveniente das linhas da viação férrea da Bahia.

3.º. O fornecimento do material necessário para o completo estabelecimento das referidas estradas de ferro.

§ 1.º. Sómente depois de concluída a construção da linha de Miguel Calmon ao Crato, será iniciada a do prolongamento do ponto de bifurcação daquela, na confluência do Riacho dos Porcos com o rio Salgado, ou nas imediações deste para Macapá.

§ 2.º. A Companhia poderá prolongar, à sua custa, o ramal da Alfândega até o porto de Mucuripe e estabelecer aí uma ponte de embarque, sob as condições que oportunamente forem estabelecidas pelo Governo.

§ 3.º. A colonização das terras marginaís ou próximas às estradas de ferro, como está estabelecido no decreto n.º 6.533, de 20 de junho de 1907, cláusula VIII, e seus parágrafos, referentes às linhas de concessão da companhia S. Paulo ao Rio Grande do Sul.

II

A rede da viação férrea de que trata a cláusula precedente, compreendendo as estações, oficinas, depósitos e mais edifícios, dependên-

cias e benfeitorias, e todo o material fixo e rodante, assim como o material em serviço do almoxarifado preciso para os diferentes mistéres do tráfego e correspondente às necessidades de um trimestre, reverterão para o domínio da União, sem indenização alguma, ao terminar o prazo de arrendamento em 31 de dezembro de 1970 .

III

O preço do arrendamento constará:

I. Das seguintes contribuições sôbre a renda bruta, em papel-moeda:

- a) 5 1/2% da renda bruta até 3:000\$ por quilômetro;
- b) 15% do excesso da renda bruta de 3:000\$ a 4:000\$ por quilômetro;
- c) 30% do excesso da renda bruta de 4:000\$ a 6:000\$ por quilômetro;
- d) 40% do excesso da renda bruta de 6:000\$ a 10:000\$ por quilômetro;
- e) 50% do excesso da renda bruta de 10:000\$ por quilômetro.

II. Da contribuição de 20% da renda líquida que exceder a 600:000\$, papel, por ano.

IV

Para os efeitos do contrato de arrendamento, serão considerados:

I. Como capital:

- 1.º, o atual capital da companhia, organizado para o fim de exploração da rêde, 4.000:000\$000;
- 2.º, a caução inicial de 224:000\$000;
- 3.º, o capital de movimento, computado em 1.000:000\$000;
- 4.º, a cota para a organização da companhia, computada em 350:000\$000;
- 5.º, a caução adicional de 276:000\$000;
- 6.º, as quantias autorizadas pelo Govêrno a serem levadas a esta conta, na qual outra nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda a aprovação do Govêrno e represente despesa por êle previamente autorizada. As somas levadas à conta de capital serão conside-

radas amortizadas no fim do prazo do arrendamento, para aplicação do disposto na cláusula VIII.

II. Como renda bruta: a soma de todas as rendas ordinárias e extraordinárias e eventuais arrecadadas pela Companhia na parte em tráfego. Depois de paga ao Governo a cota de arrendamento de que trata a cláusula precedente, deduzir-se-ão 5% do restante da renda bruta para despesas de custeio e manutenção das estradas de ferro em épocas de séca, inundação, peste, guerra ou qualquer outra calamidade pública. A companhia tem o direito de empregar esse fundo de reserva em irrigação e outras obras de utilidade pública, como meio de evitar ou minorar efeitos de tais calamidades.

III. Como despesas de custeio: tôdas as que forem relativas ao tráfego das estradas de ferro e à sua administração, à conservação ordinária e extraordinária das linhas, edifícios e suas dependências, à renovação do material fixo e rodante e as resultantes de acidentes nas estradas, roubos, incêndios, seguros e de todos os casos de força maior, às de administração na Europa, aprovadas pelo Governo, e às de fiscalização por parte dêste; ficando excluídos das despesas de custeio: as multas, os juros e as amortizações das operações de crédito.

IV. Como renda líquida: a diferença entre a renda bruta e as despesas de custeio, aumentadas das contribuições pagas pela companhia como prego de arrendamento, nos termos da cláusula precedente, e da cota de 5% para o fundo de reserva de que trata o final do n.º II da presente cláusula.

Parágrafo único. Determinar-se-á a extensão das estradas de ferro arrendadas, para o efeito da renda bruta quilométrica, computando-se a distância real do centro da estação inicial ao centro da estação terminal, sem levar em conta desvios nem linhas duplas. Para o capital acima fixado regulará, em qualquer caso, o câmbio de 16 dinheiros por mil réis.

V

A tomada de contas para pagamento das contribuições de que trata a cláusula III será feita por processo idêntico ao que vigorar para o pagamento da garantia de juros.

1.º. No primeiro semestre de cada ano a renda bruta arrecadada será considerada provisoriamente como a metade da renda bruta anual.

2.º. A liquidação definitiva das contribuições devidas à Fazenda Nacional, pelo arrendamento das estradas de ferro, far-se-á na tomada de contas do segundo semestre de cada ano, de acôrdo com a renda bruta de todo o ano.

3.º. Concluídas as tomadas de contas semestrais, a companhia recolherá ao Tesouro Nacional, no prazo de 10 dias, as contribuições de arrendamento que tiverem sido apuradas.

4.º. As contas de receita e de despesa devem ser apresentadas para cada estrada, com os respectivos documentos, devidamente ordenados e classificados, discriminando o respectivo material rodante, a conservação e as reparações.

V I

A Companhia receberá as estradas de ferro e todas as suas dependências por inventário, ao qual serão sempre acrescentados o material rodante e obras novas levadas à conta de capital, e deduzido o material imprestável, que fôr substituído, a juízo do Governo, lavrando-se termo da entrega, do qual constará o competente recibo.

Parágrafo único. Findo o arrendamento, a Companhia entregará as estradas de ferro por êsse inventário, com as modificações que houver sofrido durante o prazo do contrato. Servirá o mesmo inventário para os casos de encampação do presente contrato de arrendamento e de ocupação temporária pelo Governo.

V I I

O Governo poderá ocupar temporariamente, na sua totalidade ou em parte, a rede de viação férrea, objeto dêste contrato, mediante indenização não superior à média da renda líquida dos períodos correspondentes no quinquênio precedente à ocupação ou nos anos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquênio, ou à média da renda líquida nos meses anteriores, caso não haja ainda decorrido um ano.

V I I I

O Governo poderá fazer a encampação do presente contrato depois de 31 de dezembro de 1940.

A indenização corresponderá, neste caso, a 25% da renda líquida média anual, verificada no último quinquênio, multiplicada pelo número de anos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da cláusula IV, deduzida dele a competente amortização, calculada pela fórmula.

$$A = a \frac{(1 + 0,06)^n - 1}{0,06}$$

sendo A o capital primitivo, a a dotação anual da amortização e n o número de anos do contrato e $\frac{a}{A}$ a taxa de amortização.

Fica entendido que a presente cláusula só é aplicável aos casos ordinários, e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade pública que tem o Estado.

IX

A Companhia obriga-se a admitir e manter tráfego mútuo com as empresas de viação férrea e fluvial e, bem assim, com a Repartição Geral dos Telégrafos, na forma das leis e dos regulamentos em vigor, e de conformidade com as normas adotadas na Estrada de Ferro Central do Brasil; e a estabelecer percurso mútuo com as estradas de ferro, a que o mesmo fôr aplicável, conforme as disposições adotadas nas estradas de ferro de Santos a Jundiaí e Paulista, submetendo os respectivos acordos à aprovação do Governo.

X

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta dela, durante o prazo do arrendamento, as alterações e novas obras, cuja necessidade, a experiência haja indicado, em relação à segurança pública, à polícia das estradas de ferro ou ao tráfego.

XI

A Companhia fica obrigada a aumentar o material rodante, em qualquer época, desde que este se torne insuficiente para atender ao desenvolvimento do tráfego.

XII

Tódas as indenizações e despesas motivadas pela conservação, tráfego e reparação das estradas de ferro correrão, exclusivamente, sem exceção, por conta da Companhia.

XIII

A Companhia obriga-se a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857 e, bem assim, quaisquer outras da mesma natureza que forem dotadas para segurança e polícia das estradas de ferro, uma vez que não contrariem as presentes cláusulas, prestando prontamente à Fiscalização os meios que forem exigidos pelo chefe, para as diligências que julgar necessárias ao serviço e expediente fiscais.

XIV

A Companhia é obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo do arrendamento, mantendo em estado de preencher perfeita-

mente o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependências, como o material rodante, sob pena de multa de 10:000\$ e de, na reincidência, proceder-se de acôrdo com o disposto na cláusula XXIV.

§ 1.º. O tráfego não poderá ser interrompido por mais de 15 dias consecutivos, salvo casos de força maior, compreendidas nestes as greves de operários e as determinações do Govêrno, no sentido da mesma interrupção.

§ 2.º. No caso de interrupção do tráfego, excedente de 15 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Govêrno terá o direito de impor uma multa, por dia de interrupção, igual à renda líquida do mesmo dia, verificada no ano anterior, e de restabelecer o tráfego, por conta da Companhia, ocupando para êsse fim a estrada ou estradas, de acôrdo com o estabelecido na cláusula VII.

XV

A Companhia deverá apresentar estudos para os trabalhos de açudagem e irrigação, que forem determinados pelo Govêrno na zona privilegiada de que trata a cláusula seguinte, tendo preferência, em igualdade de condições com outros concorrentes, para a execução das obras constantes dos estudos apresentados e aprovados.

Parágrafo único. Fica, além disso, obrigada a Companhia a fazer replantio das florestas que tenham sido exterminadas para os serviços da estrada de ferro.

XVI

Durante o tempo do arrendamento, o Govêrno não concederá nenhuma estrada de ferro dentro de uma zona de 20 quilômetros para cada lado do eixo das estradas arrendadas e na mesma direção destas.

O Govêrno, porém, reserva-se o direito de conceder outras estradas de ferro que tenham direções diversas, embora partindo dos mesmos pontos daquelas de que trata este contrato, podendo aproximar-se destas e até cruzá-las, contanto que dentro das respectivas zonas não recebam gêneros ou passageiros.

XVII

O Govêrno poderá fazer, depois de ouvida a Companhia, concessão de ramais ou desvios para fins industriais, partindo de qualquer ponto das linhas arrendadas, por conta dos interessados, que se sujeitarão às medidas de segurança impostas pela Companhia e aprovadas pelo Govêrno.

XVIII

As tarifas ou preços de transporte, e as suas instruções regulamentares e pautas serão aprovadas pelo Governo, uma vez apresentadas pela Companhia, e não poderão exceder à média das que estavam em vigor a 4 de fevereiro de 1910.

Essas tarifas serão uniformes para toda a rede de estradas de ferro de que trata este contrato e serão diferenciais conforme as distâncias.

Dentro de seis meses, da data do contrato, estarão em vigor as novas tarifas organizadas de acôrdo com o disposto no primeiro período desta cláusula.

A revisão dessas tarifas será feita, pelo menos, de três em três anos, podendo o Governo exigí-la no caso da Companhia não tomar a si a iniciativa da proposta, devendo esta ser feita por um representante do Governo e outro da companhia, procurando sempre atender à redução de fretes para as mercadorias exportadas pela zona da estrada, para as grandes distâncias e para os artigos de primeira necessidade que sejam importados, bem como as máquinas destinadas à indústria e à agricultura.

Tôdas as tarifas, quer gerais, quer especiais, serão aprovadas pelo Governo e impressas em um volume, que será posto à venda em tôdas as estações.

Desde que, nos prazos fixados nesta cláusula para o estabelecimento das tarifas iniciais e para a revisão destas, não tenha a Companhia feito a sua proposta, o Governo terá o direito de decretar as tarifas a vigorar provisoriamente, até que tenha entrado em acôrdo com a Companhia.

XIX

Pelos preços fixados nessas tarifas, a Companhia será obrigada a transportar, constantemente, com cuidado, exatidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animais domésticos e outros e os valores que lhe forem confiados.

XX

Não poderá a Companhia arrendatária, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer comércio ou fazer exploração industrial de quaisquer produtos transportados pelas estradas arrendadas, sob pena de caducidade deste contrato.

§ 1.º. Nesta proibição não estão incluídos os gêneros alimentícios e outros objetos destinados aos fornecimentos do pessoal da construção da estrada, os materiais e os utensílios da mesma construção.

§ 2.º. A pena de caducidade ser-lhe-á também imposta quando se verifique:

1.º, demora no pagamento das prestações por mais de 40 dias, contados da data em que, pelo engenheiro-fiscal encarregado da tomada de contas semestrais da Companhia fôr fornecida guia para o recolhimento das citadas prestações;

2.º, desfalque da caução por mais de 30 dias, contados do recebimento da notificação para que seja completada.

XXI

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas aprovadas pelo Govêrno, mas de modo geral e sem exceção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão efetivas com o consentimento do Govêrno, sendo o público avisado por meio de anúncios afixados nas estações e insertos nos jornais.

Se a Companhia fizer transporte por preço inferior aos das tarifas, sem aquele prévio consentimento, o Govêrno poderá aplicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes à mesma classe da tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, salvo no caso de prévio consentimento do Govêrno, 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 aplicação deste artigo.

XXII

Não haverá transporte gratuito nas linhas da rêde arrendada sinão para:

1.º, os colonos e imigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensílios e instrumentos agrícolas;

2.º, as sementes e as plantas enviadas pelo Govêrno da União ou do Estado e por sociedades, para serem distribuídas gratuitamente pelos lavradores; os animais reprodutores, introduzidos com o auxílio do Govêrno, e os objetos destinados a exposições oficiais;

3.º, as malas do correio e seus condutores, o pessoal do Govêrno em serviço da linha telegráfica e o respectivo material, bem como qualquer soma de dinheiro pertencente ao Tesouro Nacional ou do Estado, sob a guarda de um representante responsavel do Tesouro Nacional ou

do Tesouro do Estado, sendo os transportes efetuados em carros especialmente adaptados para esse fim;

4.º, o pessoal administrativo, o fiscal em serviço das estradas de ferro arrendadas e objetos do mesmo serviço;

5.º, o material destinado aos prolongamentos e ramais construídos pela Companhia, ou à conservação das linhas arrendadas à Companhia. Serão transportados com abatimento:

De 50% sobre os preços da tarifa, todos os gêneros enviados pelo Governo da União ou dos Estados para socorros públicos em caso de seca, inundação, peste, guerra, ou outra qualquer calamidade pública;

de 30% sobre os preços da tarifa, as munições de guerra e qualquer número de soldados do Exército, com seus oficiais e respectiva bagagem, quando em serviço público.

Sempre que o Governo o exigir, conforme as circunstâncias extraordinárias, a Companhia porá às suas ordens todos os meios de transporte de que dispuser.

Neste caso o Governo, se o preferir, poderá aplicar as disposições da cláusula VII.

XXIII

O combustível usado nas locomotivas das estradas, dentro de um raio de 125 quilômetros, mais ou menos, de Fortaleza, de Camocim e de Amarração, será o carvão de pedra.

XXIV

Sempre que o Governo entender, mandará extraordinariamente inspecionar o estado das linhas, suas dependências e material rodante.

O representante do Governo e da Companhia, antes de encetarem a visita de inspeção, acordarão sobre a escolha de um árbitro desempassador, para resolver definitivamente os assuntos em que os dois primeiros não chegarem a acôrdo. Dessa inspeção lavrar-se-á um termo, consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a boa conservação da estrada, regularidade do tráfego, bem como fixando-se prazos em que eles devem ser executados.

A arrendatária fica obrigada a dar cumprimento ao que lhe fôr determinado nesse termo e nos prazos estatuidos; não o fazendo, será multada e novos prazos serão marcados pelo Governo.

A falta de cumprimento dentro do novo prazo será punida com a rescisão do contrato, a qual será declarada por decreto, independente de ação ou interpelação judicial, perdendo a Companhia a caução e não tendo direito à indenização alguma, mas apenas ao pagamento do capital reconhecido pelo Governo, deduzida a parte amortizada.

XXV

A Companhia obriga-se:

1.º, a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio das estradas e seu movimento; a prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo, em relação ao tráfego das mesmas estradas, pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, ou quaisquer funcionários dela, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aquela repartição o relatório circunstanciado 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 elas percorridas; da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo êstes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelo para as informações que a Companhia tem de lhe prestar regularmente, inclusive boletins mensais, em duas vias, para cada estrada, pelos modelos anexos a êste contrato;

2.º, a aceitar, como definitiva e sem recursos, a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso recíproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer acôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e à modificação destas, se entender que são ofensivas aos interesses da União;

3.º, a submeter à aprovação do Governo, no prazo de três meses, contados da assinatura do presente contrato, o quadro dos seus empregados e a tabela dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XXVI

Logo que a renda líquida exceder de 12%, o Governo terá o direito de exigir a redução das tarifas de transporte.

Essas reduções se efetuarão, principalmente, em tarifas diferenciais para os grandes percursos e nas tarifas dos gêneros destinados à exportação.

XXVII

Na época fixada para terminação do arrendamento, as estradas de ferro e suas dependências deverão achar-se em bom estado de conservação. Se, no último quinquênio do arrendamento das estradas, esta fôr

descurada, o Governo terá o direito de lançar mão da renda bruta e aplicá-la naquele serviço, ocupando para isso a estrada ou estradas pelo modo estabelecido na cláusula VII.

XXVIII

O Governo pagará à Companhia, dentro de oito dias depois do registro do presente contrato pelo Tribunal de Contas, a soma de 2.550:000\$, que a Companhia aceitará, além das somas já adiantadas, como quitação de todas as obras e serviços efetuados e dos estudos completados ou feitos pela Companhia, desde 4 de fevereiro de 1910 até a data do presente contrato. Todas essas obras e estudos serão então entregues e passarão a pertencer ao Governo.

XXIX

Os estudos, a locação e a relocação para trilhos das novas linhas, de que trata o n.º 2 da cláusula I, serão feitos pelo Governo, de acordo com o § 1.º do art. 1.º da lei n.º 1.126, de 15 de dezembro de 1903, cabendo à Companhia a execução das obras respectivas como empreiteiro geral.

§ 1.º. Os planos e orçamentos conterão não só a linha férrea, propriamente dita, como também todas as obras de arte definitivas, estações e desvios, dependências, oficinas, depósitos, linhas telegráficas, cercas, material para a instalação do tráfego, material rodante, abastecimento de água e o mais que fôr julgado preciso para satisfazer às exigências do público, do tráfego, da conservação e da segurança pública.

§ 2.º. Os orçamentos das novas linhas serão estabelecidos avaliando-se as obras e o material por uma tabela de preços previamente organizada, entre o Governo e a Companhia, de acordo com as condições e exigências da nova rede a construir.

§ 3.º. Os preços de unidade que não constarem da tabela de preços de que trata o parágrafo anterior, serão fixados por árbitros, um nomeado pelo Governo, outro pela Companhia e o terceiro previamente escolhido por estes dois.

XXX

Para as linhas cujos estudos ainda não tenham sido feitos, o Governo os iniciará no prazo de 60 dias, contados da data da assinatura deste contrato, devendo concluí-los totalmente e entregá-los à Companhia no prazo máximo de 24 meses, contados da mesma data.

Para a construção, o Governo entregará à Companhia os estudos definitivos, inclusive a locação do terreno, por seções nunca inferiores a 50 quilômetros.

A 1.^a seção será entregue no prazo de oito meses, contados da data do início dos estudos e as outras em proporção, de forma que, no prazo de 24 meses, contados da mesma data, esteja a Companhia de posse dos estudos e da locação de toda a rede, de modo que possa cumprir os prazos marcados abaixo para a entrega das linhas ao tráfego; quanto aos estudos já feitos pela Companhia e ainda não aprovados na data de assinatura deste contrato, serão aceitos e pagos pelo Governo, caso os julgue em condições de serem aprovados.

Não entregando o Governo os estudos e a locação nos prazos estipulados, a Companhia os fará por conta do Governo, sujeitos, entretanto, à aprovação deste, sendo esses estudos considerados aprovados se, dentro de 60 dias, contados da data da sua entrega à Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, o Governo não houver resolvido a respeito.

A locação e a relocação para trilhos das linhas constantes dos estudos feitos pela Companhia e aprovados pelo Governo serão feitas pela Companhia mediante o pagamento de 560\$ (quinhentos e sessenta mil réis) por quilômetro.

Por sua parte a Companhia obriga-se a continuar a construção das seções já em andamento e a prosseguí-la de acôrdo com os estudos já aprovados pelo Governo e a iniciar as seguintes construções nos prazos abaixo:

- a) a linha de Amarração a Campo Maior dentro de 60 dias, contados da data da entrega pelo Governo dos estudos e locação;
- b) a linha de Giráu a Cratheús dentro de 60 dias, contados da data da entrega pelo Governo dos estudos e locação ;
- c) a linha de Crato a Joazeiro, 30 dias depois da chegada do trem de lastro à primeira destas cidades.

A Companhia obriga-se ainda a concluir a construção de toda a rede, no prazo de cinco anos, contados da data da entrega dos estudos e locação, e a construir e entregar ao tráfego, ao menos, 200 quilômetros de linha dentro de dois anos da data do início ou da continuação da construção nos termos desta cláusula, entregando ao tráfego, no mínimo, 200 quilômetros em cada ano seguinte.

Parágrafo único. Os prazos fixados no n.º II da presente cláusula serão acrescidos do tempo que exceder ao fixado para a entrega, pelo Governo, dos estudos e locação respectiva.

XXXI

São concedidos à Companhia:

a) o direito de desapropriar por utilidade pública, na forma das leis em vigor, os terrenos e benfeitorias necessários à construção das estradas;

b) a insenção de direitos de importação e de expediente, na forma das leis em vigor, para o material destinado à construção das estradas e ao respectivo custeio durante o prazo do arrendamento.

Sendo federais os serviços a cargo da Companhia, está ela isenta do pagamento de impostos federais, estaduais e municipais.

XXXII

Os estudos definitivos de cada seção constarão 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 contínua sobre a planta geral, na escala de 1 por 2.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno, representada por meio de curvas de nível equidistantes de um metro, 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 quilométricas, contadas do ponto de partida das estradas de ferro, a extensão de alinhamentos retos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e o sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 200 para as alturas e de 1 por 2.000 para as distâncias horizontais, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros e indicará por meio de três linhas horizontais, traçadas abaixo do plano de comparação:

I. As distâncias quilométricas, contadas a partir da origem das estradas de ferro.

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

III. A extensão dos alinhamentos retos, o desenvolvimento e o 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. Perfís transversais, na escala de 1 por 100, em número suficiente para o cálculo do movimento de terras.

3.º. Projeto de tôdas as obras de arte necessárias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependências e abastecimento de água às locomotivas, incluídos os tipos gerais que forem adotados.

Esses projetos se comporão de projeções horizontais e verticais e de seções transversais e longitudinais, na escala de 1 por 200.

4.º. As plantas de tôdas as propriedades que for necessário adquirir.

5.º. Relação das pontes, viadutos, pontilhões e boeiros, com as principais dimensões, posição na linha, sistema de construção e quantidade de obra.

6.º. Tabela da quantidade das escavações necessárias para executar-se o projeto, com indicação da classificação provavel e também a das distâncias médias dos transportes.

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

8.º. Cadernetas autênticas das notas das operações topográficas, geodésicas e astronômicas feitas no terreno.

9.º. Os estudos de cada seção serão divididos 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 edificios, orçada cada uma separadamente, com os acessórios, oficinas e abrigos de máquinas e de carros.
- VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o número de locomotivas e de veículos de tôdas as classes.
- IX. Telégrafo elétrico.
- X. Administração, direção e condução dos trabalhos de construção.

10.º. Relatório geral e memória descritiva, não somente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas também da zona mais diretamente interessada.

Nesse relatório e memória descritiva serão expostos com a possível exatidão a estatística da população e da produção, o tráfego provável das estradas, o estado, a natureza e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas minerais e florestais, os terrenos devolutos, a possibilidade e convenientes do estabelecimento de núcleos coloniais, os caminhos convergentes às estradas de ferro ou os que convier construir e os pontos mais convenientes para as estações.

XXXIII

Procurar-se-á dar às curvas o maior raio possível. O raio mínimo será de 150 metros.

As curvas dirigidas em sentido contrário deverão ser separadas por uma tangente de 40 metros pelo menos. Os trilhos serão de aço e do peso de 25 quilogramas por metro corrente.

A declividade máxima será de 1,8%, limite que só será atingido em casos excepcionais.

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

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticais de raio e desenvolvimento convenientes.

Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de 100 metros, pelo menos; nos tuneis e nas curvas de pequeno raio se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viadutos metálicos, bem como à entrada dessas obras, procurar-se-ão empregar curvas de pequeno raio ou fortes declividades, a fim de evitar a produção de vibrações nocivas às juntas e às articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferência situadas sobre porção da linha em reta e de nível.

XXXIV

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 um metro.

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

As valetas longitudinais terão as dimensões e declives necessários para dar pronto escoamento às águas.

A inclinação dos taludes dos cortes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XXXV

Nos tuneis, como nos viadutos inferiores, deverá haver um intervalo livre nunca menor de um metro e cinquenta, de cada lado dos trilhos.

Além disto haverá, de distância em distância, 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.

XXXVI

A Companhia empregará materiais de boa qualidade na execução de tôdas as obras e seguirá sempre as prescrições da arte, de modo que obtenha construções perfeitamente sólidas.

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

A Companhia será obrigada a ministrar os aparelhos e o pessoal necessários às sondagens e fincamentos de estacas de ensaios, etc.

XXXVII

A Companhia construirá todos os edifícios e dependências necessários para que o tráfego se efetue regularmente, sem perigo para a segurança pública.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, acomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixa de água, latrina, mictórios, rampa de carregamento e embarque de animais, balanças, relógio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, sinais e cêrca; bem como depósitos frigoríficos nas estações iniciais e nos pontos de cruzamento de linhas.

As estações e paradas terão mobília apropriada.

Os edifícios das estações e paradas terão, do lado da linha, uma plataforma coberta para o embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de acôrdo com a sua importância.

O Governo poderá exigir que a Companhia faça nas estações e paradas os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura, comércio e indústria.

XXXVIII

O trem rodante se comporá das locomotivas, alimentadores (tender) e carros de primeira e segunda classe para passageiros, frigoríficos, res-

taurantes, dormitórios, carros especiais para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e finalmente dos carros para a condução do ferro, madeira, etc., indicados no orçamento aprovado.

Todo o material será construído com os melhoramentos e comodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estrada de ferro, segundo o tipo que for adotado, de acordo com o Governo.

O Governo poderá proibir o emprego do material que não preencher estas condições.

A Companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente à extensão de cada uma das seções em que dividir a estrada e que, a Juízo do Governo, deva ser aberta ao trânsito público, e se nessa seção o tráfego exigir, a juízo do fiscal por parte do Governo, maior ou menor número de locomotivas, carros de passageiros e vagões, do que proporcionalmente a elas cabiam, a Companhia será obrigada, dentro de seis meses depois de reconhecida aquela necessidade, e dela ciente, a aumentar o número de locomotivas, carros de passageiros e vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, contanto que tal aumento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro período desta cláusula.

A Companhia incorrerá na multa de 2:000\$ para cada mês, nos primeiros três meses de demora; de 5:000\$ para cada mês, nos seguintes três meses de demora; 10:000\$ por mês, nos seguintes meses, além dos seis meses que lhe são concedidos, sendo rescindido o contrato, com perda da caução, se no fim dos nove meses não der cumprimento a esta disposição do seu contrato, e não tendo direito à indenização alguma, mas apenas ao capital reconhecido pelo Governo, deduzida a parte amortizada.

XXXIX

A Companhia entregará ao Governo, sem indenização alguma, logo que inaugurar o tráfego de cada seção das estradas, uma das linhas telegráficas que é obrigada a construir em toda a extensão das estradas, responsabilizando-se ela pela guarda dos fios, postes e aparelhos elétricos pertencentes ao mesmo Governo.

XL

É livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção, afim de examinar se são esses trabalhos executados com proficiência, método e precisa atividade.

XLI

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

XLII

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

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

XLIII

Pela construção das novas linhas férreas e fornecimento do material de que tratam os ns. 2.º e 3.º da Cláusula I, o Governo pagará à Companhia as importâncias das obras feitas e do material fornecido de ordem sua, avaliados em medições provisórias e finais, tendo por base a tabela de preços unitários que fôr adotada e que fará parte integrante do presente contrato.

Parágrafo único. As importâncias provenientes da construção ou trabalhos correlatos serão pagos em moeda papel; o material importado do estrangeiro será pago em ouro.

XLIV

De dois em dois meses se procederá à medição, avaliação e pagamento das obras executadas no bimestre anterior, começando o 1.º bimestre a ser contado do dia em que, de acôrdo com o n. II da cláusula XXX, se der início aos trabalhos.

As obras executadas durante um bimestre serão pagas no 1.º mês seguinte, sendo as medições e avaliações feitas pelo Governo no tempo conveniente.

Em cada bimestre as avaliações provisórias serão acrescidas das avaliações definitivas de obras executadas e material fornecido, da forma seguinte:

a) os trabalhos preliminares de cavas para fundações, de fundações de obras já concluídas ou encetadas, que tenham sido abandonadas por ordem do Governo e, em geral, de qualquer trabalho e obra cuja medição não possa, em qualquer tempo, ser feita ou verificada com segurança ou exatidão, as quais serão definitivas.

As outras medições e avaliações bimensais serão sempre provisórias;
b) do material fixo importado por ordem do Governo (n.º 3, da cláusula I) de acôrdo com os projetos e especificações por ele aprovados;

c) do material rodante e do material das oficinas, depois de montado e experimentado;

d) quantias pagas pela Companhia e aprovadas pelo Governo para as desapropriações e indenizações de terrenos e benfeitorias necessárias à construção da estrada e de suas dependências e outras despesas impostas pelo contrato e autorizadas pelo Governo.

Terminada a construção de cada seção e recebida esta pelo Governo para ser trafegada, far-se-ão as medições e as avaliações definitivas dos trabalhos nela executados e do material fornecido, dentro do prazo de três meses depois de recebida a seção pelo Governo, efetuando-se o pagamento dos trabalhos no mês seguinte.

Nas avaliações de medições definitivas só serão compreendidos as obras e trabalhos executados de inteiro acôrdo com os projetos aprovados pelo Governo, desenhos respectivos e ordens de serviço e material fixo e rodante aceito.

Não será autorizada de cada vez importação de material superior à quantidade correspondente à extensão da linha que a Companhia é obrigada a construir em dois anos ou a exigida pelas necessidades do tráfego das linhas existentes.

Não será expedido certificado para pagamento de material não autorizado.

X L V

A conservação das seções concluídas correrá por conta da Companhia como construtora das obras até que esteja feita tóda a estrada de ferro e entregue ao tráfego provisório, mediante autorização do Governo, de acôrdo com o horário proposto pela Companhia e aprovado pelo mesmo Governo.

X L V I

A construção das obras não poderá ser interrompida, e se o fôr por mais de três meses consecutivos, salvo caso de força maior devidamente comprovada, caducará de pleno direito, independente de interposição ou ação judicial, o presente contrato, perdendo a Companhia a caução de que trata a cláusula XLVIII.

Parágrafo único. Fica entendido que a caducidade do contrato relativa à construção determinará *ipso facto* a do contrato de arrendamento, sendo indenizada a Companhia arrendatária de acôrdo com a cláusula VIII.

XLVII

Se no prazo marcado na cláusula XXX para a construção das estradas de ferro que fazem o objeto dêste contrato elas não estiverem terminadas, salvo caso de força maior devidamente comprovada, a Companhia pagará pelo excesso de prazo as multas de:

200\$ por dia, até quatro meses;
500\$ por dia, de quatro até oito meses;
1.000\$ por dia, do oitavo mês em diante.

XLVIII

Para garantia da fiel execução dêste contrato serão mantidas pela Companhia as cauções prestadas pelos arrendatários das Estradas de Ferro de Baturité e Sobral, na forma dos respectivos contratos, restando-se além disso, em cada pagamento, 5% que ficarão igualmente depositados como caução no Tesouro Nacional.

Estas cauções poderão ser feitas em moeda corrente, e, neste caso, não vencerão juros, ou em apólices da dívida pública brasileira. Será permitido à Companhia, trimestralmente, substituir por apólices da dívida pública a importância correspondente aos 5% retidos de cada pagamento.

XLIX

Verificada a fiel execução do contrato de construção, será entregue à Companhia, por ocasião do último pagamento definitivo, a caução depositada no Tesouro Nacional ou na Delegacia Fiscal do mesmo Tesouro Nacional em Londres para garantia do mesmo contrato, com exceção da importância de 500:000\$ em dinheiro ou apólices da dívida pública, que continuará detida como garantia da execução do presente contrato de arrendamento.

L

A fiscalização das estradas e de todo o serviço a cargo da Companhia será incumbida à Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, ou a quem a todo tempo o Governo resolver confiá-la. As despesas de fiscalização da construção serão pagas pela Companhia, por conta do Governo, e as despesas da fiscalização da exploração serão pagas por conta do custeio, nos termos da cláusula IV, recolhendo para esse fim a Companhia ao Tesouro Nacional a quantia de 200:000\$ anuais, por semestres adiantados, enquanto as linhas estiverem em

construção, e 70:000\$ nas mesmas condições, quando todas estiverem em tráfego. Dos 200:000\$ recolhidos durante a construção, 70:000\$ serão por conta do custeio das linhas em tráfego.

L I

Ficará a Companhia constituída em mora *ipso juro* e obrigada por isso ao pagamento dos juros de 9% ao ano, se não pagar, dentro de 10 dias das tomadas de contas, as cotas de arrendamento de que trata a cláusula III, ou se não pagar, dentro de 10 dias do início do semestre, a respectiva cota de fiscalização estipulada na cláusula precedente, ou se não pagar, dentro de 10 dias da entrega da guia do recolhimento, as multas que lhe forem impostas de acordo com o presenté contrato.

L II

Pela inobservância de qualquer das presentes cláusulas, salvo caso de força maior devidamente comprovada, para a qual não se tenha cominado pena especial, poderá o Governo impôr multa de 500\$ até . . . 10:000\$ e do dobro nas reincidências.

L III

A renda bruta da Companhia e as cauções de que trata a cláusula XLIX respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no contrato.

No caso de atraso, o pagamento das contribuições e multas será cobrado executivamente, nos termos do art. 52, letras b e c, parte V do decreto n.º 3.084, de 5 de novembro de 1898.

L I V

Não terá a Companhia o direito de transferir o presente contrato de construção e de arrendamento, em todo ou em parte, sem o consentimento prévio do Governo; tendo porém a Companhia organizado em Londres a Brazil North Eastern Railway, Limited, para o fim da exploração da rede constante do contrato de 4 de fevereiro de 1910, de acordo com a autorização do Governo, constante da cláusula LIX do mesmo contrato, terá a Companhia o direito de autorizar a mesma Brazil North Eastern Railway, Limited, a representá-la perante o Governo em tudo que tiver relação com a exploração da rede.

A' Brazil North Eastern Railway, Limited, será aplicado o disposto na cláusula LVI.

LV

No caso de desacordo entre o Governo e a Companhia sobre a inteligência das presentes cláusulas, será esta decidida por árbitros nomeados, um pelo Governo e outro pela Companhia, e um desempatador, previamente escolhido pelos dois.

LVI

A Companhia, organizada de acordo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicílio legal na República.

As dúvidas ou questões que se suscitarem entre ela e o Governo ou entre ela e os particulares, estranhas à inteligência das presentes cláusulas, serão resolvidas de acordo com a legislação brasileira e pelos tribunais brasileiros.

LVII

A Companhia terá preferência para a construção de seus prolongamentos e ramais, em igualdade de condições com outros concorrentes, durante o prazo do presente contrato.

LVIII

O Governo Federal emitirá títulos do valor nominal de £ 20, ou 500 francos, e de £ 100, ou 2.500 francos, a 4% de juros ouro e ½% de amortização anual, e encarregará a Companhia de negociar esses títulos por sua conta, e logo após efetuada a negociação, a Companhia entregará ao Governo, como preço dos títulos negociados e sem nenhuma despesa para o Governo Federal, 83% do seu valor nominal para a primeira emissão de que se trata abaixo.

Para as outras emissões o tipo será estabelecido de comum acordo entre a Companhia e o Governo Federal, segundo o mercado dos títulos brasileiros nas praças de Londres e Paris. Caso o Governo Federal e a Companhia não cheguem a acordo sobre o tipo, o Governo poderá realizar os pagamentos em dinheiro.

Os fundos serão depositados para os serviços previstos na cláusula XLIV, metade no Banco do Brasil, metade com a South American Railway Construction Company, Limited, ou seus banqueiros, The Russian Commercial & Industrial Bank, em Londres, ou outro banco em Londres ou Paris, escolhido de comum acordo pelo Governo e a Companhia.

A emissão dos títulos será total ou parcial, a juízo do Governo Federal, sendo que o total de cada emissão será fixado pelo Governo Federal, com a Companhia e feito com a devida antecedência, para a regularidade daqueles pagamentos.

A primeira emissão será de £ 2.400.000, ou francos 60 milhões e feita pelo Governo dentro de 30 dias depois do registro do contrato no Tribunal de Contas, obrigando-se a Companhia a depositar à disposição do Governo, por antecipação da negociação da primeira emissão, a da quantia de 15 milhões de francos, dentro de oito dias depois do registro do respectivo contrato pelo Tribunal de Contas.

L I X

Ficam substituídas pelas condições constantes das cláusulas precedentes as do contrato de arrendamento da Estrada de Ferro de Sobral, celebrado em 25 de setembro de 1897, e as do contrato análogo, relativo à Estrada de Ferro de Baturité, a que se refere o decreto n.º 2.836, de 17 de Março de 1898.

L X

Ficam anexos ao contrato, como dele fazendo parte integrante as disposições do decreto n.º 6.533, de 20 de junho de 1907, cláusula VIII e seus parágrafos, as condições gerais, especificações e tabelas de preços e os modelos dos boletins mensais e informações aos quais se referem as cláusulas I, § 3.º, XXIX e XLIII, e final do § 1.º da cláusula XXV, e que são os seguintes:"

FUNDAMENTOS EM QUE SE BASEOU O TRIBUNAL DE CONTAS (3)
PARA CONCEDER O REGISTRO DO NOVO CONTRATO

"O Tribunal, tendo presente o termo de revisão do contrato de 4 de fevereiro de 1910 com a South American Railway Construction Company, Limited, lavrado em 16 de maio do corrente ano, é

Considerando que o contrato, que revê e inova o de 4 de fevereiro de 1910, tem por objeto:

1.º, o arrendamento da viação férrea cearense, constituída pelas linhas indicadas na cláusula 1.ª;

2.º, a construção e conclusão de construção dos prolongamentos da Estrada de Ferro de Baturité, a partir do seu atual ponto terminal, na estação de Miguel Calmon até a povoação de Macapá; dos ramais de Icó e de Crato, na mesma Estrada; do prolongamento da E. F. de Sobral, entre as proximidades da vila de Cratheus e a cidade de Terezina; de uma linha férrea que, partindo de Fortaleza, ou de outro ponto mais conveniente, vá até a vila de S. Francisco de Uruburetama, ou de Itapi-poca, conforme fôr conveniente e melhor servir à mesma região e ramal de Girau ou de outro ponto mais conveniente a Cratheus; do ramal de Campo Maior ou de outro ponto mais conveniente à Amarração; do prolongamento de Crato, Milagres, ou de outro ponto mais conveniente das linhas da viação ferrea da Bahia;

Considerando que a revisão operada pelo contrato de 16 de maio do corrente ano assenta na autorização contida no art. 32, n. 63, letra b, da lei n.º 2.356, de 31 de dezembro de 1910, na parte que autoriza a revisão dos contratos de arrendamento das estradas de ferro federais, alterando os onus recíprocos, para o fim de realizar a construção dos prolongamentos e ramais necessários;

Considerando que na revisão do contrato de 4 de fevereiro de 1910, levada a efeito no termo de 16 de maio de 1911, ficaram regulados, além

(3) Presidência do Dr. Dídimo da Veiga. Representante do Ministério Público — Dr. Alfredo Valladão. Vide "Diário Oficial" de 20 de Outubro de 1911.

do estabelecido na cláusula 1.^a, n.º 2, letras a, b, c, os prolongamentos do ramal de Campo Maior, ou de outro ponto mais conveniente a Amarração; de Crato, Milagres ou de outro ponto mais conveniente nas linhas da viação férrea cearense a Joazeiro, ou outro ponto mais conveniente das linhas de viação férrea da Bahia;

Considerando que a estipulação da construção de tais prolongamentos justifica a revisão do primitivo contrato e ajusta-se de modo completo à autorização contida no art. 32, n.º 63, letra b, já citados, da lei n.º 2.356, de 31 de dezembro de 1910, reprodução fiel das autorizações contidas nos artigos 16 n.º 24, letra d, da lei n.º 2.050, de 31 de dezembro de 1908, e 18, n.º 13, letra b, da lei n.º 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

Considerando que às revisões de contratos de arrendamento de estradas de ferro federais, regulados nos dispositivos citados, não se pode aplicar, inteira e severamente, o regime da lei n.º 1.126, de 15 de dezembro de 1903, ainda em face do n.º 56 do art. 32 da lei n.º 2.356, de 31 de dezembro de 1910, por isso que tal regime, traçado em moldes que colidem fundamentalmente com a necessidade de pactuar a alteração de onus recíprocos que o dispositivo da letra b, do n.º 63 do art. 32 da lei n.º 2.536, de 31 de dezembro de 1910, autoriza a levar a efeito para o fim de realizar a construção de prolongamentos e ramais, nas estradas arrendadas; não podem ajustar-se em tôdas as partes às revisões, autorizadas no preceito acima citado, sem afetá-las, de modo essencial, já pela impossibilidade de tornar-se efetiva a concorrência, que importaria a impraticabilidade jurídica da novação de contratos, qual é a revisão, que só entre as próprias partes contratantes pode ter lugar, e tornaria de nenhum efeito prático o fato da alteração de onus recíprocos dos contratos inovados e revistos, para o fim de construção de prolongamentos e ramais.

Considerando que a estipulação da cláusula 29.^a, quanto à realização dos estudos, da locação e relocação para trilhos das novas linhas, em prolongamento de que cogita o n.º 2 da cláusula 1.^a, estabelecendo que tais serviços sejam feitos pelo Governo, de acôrdo com o preceituado na lei n.º 1.126, de 1903, constitue uma média contratual garantidora da ordem e segurança dos serviços, em observância da lei de 1903, em um dos casos em que o seu regime não colide com o da autorização contida na letra b do n.º 63 da lei de 1910, nem afeta-a substancialmente;

Mas:

Considerando que as modalidades estabelecidas para a realização dos pagamentos nas cláusulas 28, 43 e 44 constituem aspectos da modificação de onus recíprocos, formas de acôrdos tendentes a tornar possi-

vel a realização da construção de prolongamentos e de linhas, que a não serem os serviços e obras pagas à proporção que fosse, pelo meio estipulado, demonstrado já terem tido execução, não poderiam ter prosseguimento os trabalhos, nem conseguir-se levar a termo a conclusão dos prolongamentos;

Considerando que, em face da autorização, qual se encontra formulada na letra b do n.º 63 do art. 32 da lei n.º 2.356, de 31 de dezembro de 1910, tais estipulações são regulares e ajustam-se ao pensamento que presidiu à formação do mesmo dispositivo;

Considerando que a revisão constante do termo de 16 de maio do corrente ano guarda conformidade com o preceito que regula as revisões de contratos de arrendamento de estradas de ferro federais, para o fim de realizar a construção dos prolongamentos das mesmas estradas:

Resolveu ordenar o registro do referido contrato de revisão.

TEXTO DO VOTO DISSIDENTE DO SR. RELATOR
ARTHUR A. EWERTON:

O Sr. Relator, Arthur A. Ewerton, fundamentou o seu voto nos seguintes termos:

“O Tribunal apreciando o contrato de 4 de fevereiro de 1910, em confronto com o dispositivo do n.º VI do art. 18 da lei n.º 2.221, de 30 de dezembro de 1909, que autorizou o Governo “a aplicar à construção inicial ou por iniciar das estradas de ferro de concessão legislativa, que se prendam à rede de viação geral, o regime da lei n.º 1.126, de 15 de dezembro de 1903, sem ampliar os favores nela especificados” e como o n.º XIII, letra b, do mesmo artigo, que permitiu a revisão dos contratos de estradas de ferro federais e a alteração dos onus recíprocos para o fim de realizar-se a construção dos prolongamentos e ramais necessários, — recusou mandar registrá-lo pelos fundamentos constantes do despacho de 20 de dezembro de 1910, inserto no Diário Oficial do dia 23, entre os quais os seguintes :

- a) não ter havido concorrência pública;
- b) estabelecer a cláusula XXIX o pagamento em dinheiro, apesar do art. 1.º, § 3.º, da lei n.º 1.126 mandar pagar em títulos;
- c) não ter ficado provado que tôdas as linhas e ramais que constituem a rede de viação cearense sejam realmente de concessão legislativa.

Volta o contrato revisto de 16 de maio último, nos termos do decreto n.º 8.711, de 10 desse mês (Diário Oficial de 17) e de acôrdo com o n.º LXIII do art. 32 da lei n.º 2.356, de 31 de dezembro de 1910. Examinando-o, vejo que, nas cláusulas 1.ª, n.º 3, § 3.º; XV, parágrafo único; XXXVII, alínea 2.ª, e XXXVIII foram atendidas as exigências da letra a, ns. 1, 2, 3 e 4 daquele artigo e número impostas para a revisão. Subsistem, entretanto, as irregularidades que determinaram a decisão de 20 de dezembro e que o novo ato não fez desaparecer.

A cláusula XXIX, impugnada, que passou a ser XLIII, continua a permitir que as importâncias provenientes da construção das novas

linhas férreas ou trabalhos correlatos sejam pagas em moeda papel e o material importado o seja em ouro.

A cláusula XLIV, autorizando o pagamento das obras executadas por prestações bimensais, também contraria o regime criado pelo n.º VI do art. 18 da lei n.º 2.221 com referência à lei n.º 1.126, conforme a doutrina do Tribunal consignada no quarto considerando da decisão de 23 de junho último (Diário Oficial de 28) proferida em relação ao contrato celebrado em 12 de novembro de 1910 com a Great Western of Brazil Railway Company, reconhecida essa forma de pagamento como uma ampliação de favores não permitida.

Foi acrescentada a cláusula XXVIII, pela qual o Governo se obriga a pagar à Companhia oito dias depois do registro do contrato pelo Tribunal de Contas a quantia de dois mil e quinhentos e cinquenta contos (2.550:000\$000), além das somas já adiantadas, como quitação de todas as obras e serviços efetuados e dos estudos por ela completados ou feitos desde 4 de fevereiro de 1910 até 16 de maio de 1911.

Essa cláusula, além de importar em registro de despesa sem comprovação, refere-se a pagamento em dinheiro, em desacordo com o regime a que, conforme a decisão de 20 de dezembro, se devia subordinar o contrato. E nem poderia na data fixada ser o pagamento realizado em títulos dos de que fala a cláusula LVIII, não só porque para a primeira emissão deles, que será de £ 2.400.000 ou Frs. 60.000.000, tem o Governo o prazo de trinta dias, da data do aludido registro, como ainda tais títulos terão de ser entregues à Companhia, para negociá-los, obrigando-se ela a depositar, por antecipação da negociação, à disposição do Governo, a quantia de 15 milhões de francos oito dias depois do mencionado registro.

Dir-se-á, talvez, que tanto importa pagar em títulos como com o produto da respectiva emissão.

Assim seria realmente se, entregues os títulos, à Companhia ao tipo de 83%, cláusula citada, sofressem os pagamentos em dinheiro a dedução de 17%, hipótese aliás sabiamente prevista no decreto n.º 7.669, de 18 de novembro de 1909, quando na cláusula XXIX estabeleceu que a Companhia receberia os títulos ao par e na cláusula XXX permitiu que ela os negociasse, com autorização do Governo à disposição do qual depositaria 90% do valor nominal dos mesmos, sendo neste caso os pagamentos feitos em dinheiro nas mesmas condições em que o teriam de ser em apólices, deduzindo-se, porém, 10% das respectivas contas.

Essas duas cláusulas obedecerão sem dúvida ao intuito da lei número 1.126 de não sobrecarregar o Tesouro com o onus da emissão e foram tão rigorosas nesse ponto que ficou estipulado que à Companhia seriam debitados os juros pagos pelo Governo sobre os títulos emitidos por antecipação e creditados os que fossem abonados pelos Bancos sobre os depósitos por ela efetuados à disposição do Governo. Nessas condições eu compreendo que, embora modificado na forma, seria respeitado na essência o regime da lei.

A deliberação tomada pelo Tribunal em sessão de 5 de setembro (despacho de fls. 87) colocou, entretanto, a questão sob outro ponto de vista — o do aumento da despesa a que se refere o n.º LXIII do artigo 32 da lei n.º 2.356, de 1910 — com o que está de acôrdo o Sr. Ministro da Viação, afirmando no ofício de 9 de setembro (fl. 88-v.) — “que o cumprimento da alínea b, cujo objeto especial é desenvolver a viação sem aumento da despesa, alterando para isso onus recíprocos, foi obtido elevando a extensão quilométrica do contrato de 1910, que era de 970 quilômetros, a 1.452 quilômetros no de 1911, conseguindo-se, sem onus para o Tesouro a construção de 482 quilômetros a mais”.

Pelo novo contrato alega-se que desapareceram por completo os pagamentos para as construções com o máximo de 30:000\$, ouro, ou sejam 54:000\$, papel, ao passo que sendo de presumir que se poderá obter uma média geral quilométrica de 35:000\$, ou mesmo tomando por base o preço de 36:000\$ por que está sendo construída a linha de Ipú a Cratheus, uma das mais pesadas, ter-se-á que os 970 quilômetros do contrato de 1910 custariam 52.380:000\$ e a 54:000\$ por quilômetro e os 1.452 kms. do contrato de 1911, à razão 36:000\$ importariam em 52.272:000\$, donde a favor da revisão uma diferença de 108:000\$000.

Chega-se a essa conclusão aplicando-se para o contrato de 1911 o custo de 36:000\$000, papel, que se diz ser o resultado de cálculos, baseados em dados positivos que os fatos estão confirmando (ofício de 9 de setembro) e comparando-o com o máximo de 30:000\$, ouro, do contrato de 1910, convertido êsse ouro em papel ao câmbio de 15 d. por mil réis para produzir 54:000\$000. Mas essa taxa, fixada pela lei número 1.575, de 6 de agosto de 1906, deixou de ser a taxa oficial desde Janeiro do corrente ano, ex-vi do decreto legislativo n.º 2.357, de 31 de dezembro de 1910 (Diário Oficial de 3 de janeiro de 1911) que, restaurando os fundos de garantia e resgate do papel moeda, elevou-a a 16 d. esterlinos para a emissão das notas da Caixa de Conversão. Essa era, portanto, a taxa que já vigorava na data da revisão e é a que deve servir para a conversão dos 30:000\$, ouro, em papel, o que dá 50:625\$000.

O custo de 1.452 quilômetros (contrato de 1911) sendo pois de 52.272:000\$ a 36:000\$ por quilômetro, conforme o ofício de 9 de setembro, e o de 970 quilômetros do contrato de 1910, não podendo exceder (cláusula XXIX) de 49.106:250\$, à razão de 30:000\$, ouro, ou 50.625, papel, é evidente que na revisão resulta um aumento de despesa de 3.165:750\$000.

E' certo que a taxa de 15 d. era a que vigorava oficialmente na data do contrato de 4 de fevereiro de 1910. O Governo, porém, não se obrigou a pagar 30:000\$, ouro, por quilômetro a essa taxa e sim 30:000\$, ouro, que custariam a soma de papel moeda necessária para adquiri-los na ocasião dos pagamentos, conforme a oscilação cambial. De modo que houvesse sido aquele contrato registrado, o ouro preciso

para esses pagamentos seria presentemente comprado a 16 d. por mil reis.

E não é só isso. A cláusula XXIX do contrato de 1910 estipula o seguinte:

“Pela construção das linhas, fornecimento de material, de que tratam os ns. 2 e 3 da cláusula I, o Govêrno pagará à Companhia, em dinheiro, a importância que fôr fixada nos estudos definitivos aprovados pelo mesmo Governo, de acôrdo com a extensão fixada por êste, não podendo exceder de 30:000\$, ouro, o preço máximo por quilômetro”.

Vê-se, pois, que o preço quilométrico não foi fixado em 30:000\$, ouro. Essa quantia era o máximo a que êle poderia atingir.

O preço real seria o que fosse fixado nos estudos definitivos aprovados pelo Govêrno, e desde que se diz no officio de 9 de setembro que o preço de 36:000\$, papel, que ora se atribue para cada quilômetro da rede de viação cearense é o resultado de cálculos baseados em dados positivos que os fatos estão confirmando, é lógico concluir que havia elementos para que nos estudos definitivos se fixasse o preço quilométrico em quantia inferior ao máximo de 30:000\$, ouro. A construção de 970 quilômetros do contrato de 1910 custaria assim menos de 49.106:250\$; e, se realmente o preço podia ter sido fixado em 36:000\$ por quilômetro, então o novo contrato acarreta um aumento de despesa consideravelmente avultado com a construção por esse preço dos 482 quilômetros acrescidos.

Alega-se a favor do novo contrato um aumento de renda para o Tesouro proveniente de maiores cotas de arrendamento; mas qual o valor dessa vantagem, para compará-lo com o custo dos 482 quilômetros de linhas acrescidas, não diz o officio de 9 de setembro e, naturalmente, não poderia dizê-lo desde que não se conhece a quanto atingirá a receita das estradas. Admite, entretanto, a cláusula III do contrato de 16 de maio de 1911, que a renda bruta irá além de 10:000\$ por quilômetro, o que, construídas todas as linhas, dará para os 1.452 quilômetros o total de 14.520:000\$, o que poderá ser ainda excedido.

Não há no processo elemento que induza a aceitar essa hipótese como realizavel e em questões de algarismos, quando se trata, como no caso, de confrontá-los, para concluir de modo positivo que a revisão do contrato não acarreta aumento de despesa, não me parece que se deva jogar com dados presumiveis.

Comparando, entretanto, a cláusula III do contrato de 1910 com a cláusula também III, do de 1911, julgo ter demonstrado a fls. 91-v. do processo que, enquanto a renda bruta não exceder de 4:500\$ por quilometro, o aumento de cotas do último contrato mal daria para os juros do capital empregado nas novas construções se êsse capital fosse apenas de 3.165:750\$. Mas, conforme os dados fornecidos, a soma a depender seria muito mais elevada, convindo pois, ter-se em vista, além dos juros, a respectiva amortização durante o prazo do contrato.

Conviria, portanto, que ficasse provado que as vantagens do aumento de cotas, se a receita bruta chegar a atingir às quantias que o contrato presume, não será absorvida pelos novos encargos do Tesouro.

Quanto à melhoria do tipo de emissão a que alude o officio de 9 de setembro, deve haver equívoco na informação.

O contrato de 1910 não fixou tipo algum. O decreto n. 7.659, de 18 de novembro de 1909, é que na cláusula XXX, modificada pelo decreto n.º 7.842, de 3 de fevereiro de 1910, estabelecia o tipo 90%, sem dúvida muito mais vantajoso que o do novo contrato, e ainda com as seguintes vantagens:

a) ser a Companhia debitada pelos juros pagos pelo Governo sobre os títulos emitidos por antecipação e creditada pelos que os bancos abonassem sobre os depósitos por ela efetuados à disposição do Governo;

b) ser o preço quilométrico de estrada pago em títulos ao par, ou, quando em dinheiro com a dedução de 10%, que representava a diferença entre o valor par e o tipo da emissão.

E note-se que o tipo de 83% não é definitivo sinão para a primeira emissão de Frs. 60.000.000 de que trata a cláusula LVIII do contrato. Para as outras emissões o tipo será o que fôr estabelecido entre a Companhia e o Governo. Poderá, pois, ser ainda inferior àquele.

Finalmente, tendo o tribunal, em sessão de 3 do corrente, pedido informações sobre qual o custo quilométrico de estrada, de acôrdo com a tabela de preços a que se refere a cláusula XLIII do contrato e que faz parte integrante deste, declarou o Sr. Ministro da Viação, no officio do dia 5, a fls. 94 do processo, "que por não estarem concluidos os estudos e projetos, só agora em confecção por pessoal de confiança do Governo, não pode fazer a comparação; mas, que, applicando o preço do trecho de Terezina ao quilômetro 119.300, estudado pela Companhia e já aprovado na vigência do contrato de 1910, obtem-se para o contrato de 1910 o custo quilométrico de 61:890\$, e para o de 1911 o de 41:763\$, que descerá certamente a 36:000\$."

Ora, no officio de fls. 88 a 89 attribuia-se para o contrato de 1910 o custo de 30:000\$, ouro, ou 54:000\$, papel, por quilômetro e eu demonstrei que esse custo seria no máximo de 50:625\$000, papel, ao câmbio de 16. Para o contrato de 1911 se tomava o preço de 36:000\$, papel, que é o da construção da linha de Ipú a Cratheus, uma das mais pesadas, isso à vista de cálculos baseados em dados positivos, que os fatos estão confirmando. Agora o elemento de comparação não é mais o mesmo e sim o do trecho de Terezina ao quilômetro 119.300. Admite-se que nessa base um quilômetro pelo contrato de 1910, custaria 61:890\$ e pelo de 1911 será de 41:763\$ que, afirma-se, certamente descerá a 36:000\$.

E apesar de todos os dados positivos não é possível informar ao Tribunal qual o preço de um quilômetro à vista a tabela de preços adotada.

Assim apreciando a questão quer quanto ao regime da lei n.º 1.126, quer sob o ponto de vista em que a colocou a decisão do Tribunal de 5 de setembro — o do aumento da despesa — verifico que aquele regime não foi observado e que não ficou demonstrado que não haja aquele aumento.

Ao contrário todos os elementos existentes no processo induzem à conclusão de que esse aumento existe e é consideravelmente avultado. Voto, pois, pela recusa do registro”.

TEXTO DO VOTO DISSIDENTE DO DR. VIVEIROS DE CASTRO

O Sr. Dr. Viveiros de Castro proferiu o seu voto do seguinte modo:

“Voto pela recusa do registro pelos seguintes motivos:

1.º. A cláusula XXVIII estabelece que o Governo pagará à Companhia, dentro de 8 dias depois do registro do contrato, a soma de dois mil quinhentos e cinquenta contos de réis, (2.550:000\$000), que a Companhia aceitará, além das somas já adiantadas, como quitação de todas as obras e serviços efetuados e dos estudos completados ou feitos pela Companhia desde quatro de fevereiro de 1910 até à data do presente contrato.

Nesta cláusula encontro os seguintes vícios:

a) Implica no registro de uma despesa elevadíssima sem a necessária comprovação.

O Governo nem ao menos especificou as obras, serviços e estudos realizados pela Companhia.

b) Autoriza o pagamento em dinheiro quando a lei n.º 1.126 de 15 de dezembro de 1903, art. 1.º § 3.º determina expressamente que o pagamento das obras da estrada será efetuado por meio de títulos que o Governo emitirá vencendo os juros de 5% ao ano, em moeda corrente, ou 4% em ouro, com amortização de ½% ao ano.

c) Não declara a importância das somas já adiantadas à Companhia, e a isenta de comprovar a respectiva aplicação, anulando assim completamente a ação fiscalizadora deste Tribunal, e privando o país de conhecer a importância despendida com os aludidos serviços, obras e estudos efetuados no período de 4 de fevereiro de 1910 a 16 de maio de 1911.

2.º) O parágrafo único da cláusula XLIII estabelece que as importâncias provenientes da construção ou trabalhos correlatos serão pagos em moeda papel; o material importado do estrangeiro será pago em ouro.

Ora, isto importa em flagrante violação do disposto no citado artigo 1.º, § 3.º da lei n. 1.126 de 15 de dezembro de 1903.

3.º) A cláusula XLIV dispõe que as obras executadas durante um trimestre serão pagas no primeiro mês seguinte, sendo as mediações e avaliações feitas pelo Governo no tempo conveniente.

Ora, contra essa cláusula se opõe o § 4.º do art. 1.º da citada lei número 1.126 de 15 de dezembro de 1903, que assim dispõe:

“Os títulos a que se refere esta lei serão entregues ao contratante à proporção que forem recebidas as seções de estrada concluídas, com material fixo e rodante correspondente”.

E' evidente a profunda divergência que há entre o que a lei preceitua e o que o contrato estabeleceu.

O legislador autorizou a pagamento de seções de estradas concluídas, com o material fixo e rodante correspondente, isto é, já aparelhado para o tráfego e em condições de produzir renda compensadora de despesa realizada, ou pelo menos capaz de diminuir o sacrifício dos cofres públicos.

Mas para o contrato este elemento utilitário não tem a menor importância; a sua preocupação única foi a do prazo, estabeleceu o pagamento bimensal seja qual fôr o trabalho efetuado.

4.º) Não está provado que do novo contrato não resulta aumento de despesa não estando, aliás, estabelecido no mesmo contrato o preço quilométrico que, segundo a cláusula XLIII será pago, tendo-se por base a tabela de preços unitários que está anexa ao contrato.

Não enumerei a falta de concorrência pública entre os motivos que impedem o registro de contrato porque certas circunstâncias relativas ao empréstimo externo e sobre as quais não insistirei porquanto se relacionam intimamente com o crédito público, me convenceram de que o Governo não podia cumprir esta disposição legal *ad impossibilia nemo tenetur*”.

AUTORIZAÇÃO PARA O LANÇAMENTO DO EMPRÉSTIMO

Como vimos, o contrato de arrendamento de 16 de maio de 1911 foi registrado no Tribunal de Contas no dia 17 de outubro. A 30 de novembro do mesmo ano, de acôrdo com a cláusula LVIII do contrato de arrendamento, era lavrado o decreto n. 9.163 autorizando uma emissão de títulos do govêrno no valor de £ 2.400.000:

Art. 1.º. Fica o ministro da Fazenda autorizado a fazer a emissão de títulos no valor de £ 2.400.000, ou francos 60.000.000, do juro anual de 4%, ouro, para pagamento de serviços contratados com a "South American Railway Construction Company, Limited", nos termos do citado decreto.

§ 1.º. Os títulos a emitir serão do valor nominal de £ 20, ou de francos 500, e de £ 100, ou francos 2.500, a 4% de juros, ouro, pagos semestralmente, e ½% de amortização anual, a começar de julho de 1916 e a terminar em 1972.

§ 2.º. O pagamento dos juros será efetuado pela forma que for determinada pelo Ministério da Fazenda, no Rio de Janeiro, em Londres e em Paris, sendo nestes dois últimos lugares por intermédio dos banqueiros que o Govêrno designar, de acôrdo com a referida "South American Railway Construction Company, Limited".

§ 3.º. O resgate dos títulos será feito por meio de um fundo de amortização inicial de ½% ao ano, devendo efetuar-se o primeiro resgate em 1 de julho de 1916. Será realizado por compras no mercado quando os títulos estiverem abaixo do par; e quando estiverem ao par ou acima dele, por meio de sorteios que terão lugar nos meses de dezembro e junho de cada ano. Os títulos serão sorteados em presença de notário público e o resultado do sorteio publicado imediatamente por anúncio. Todo título que fôr sorteado será pago com juros vencidos no dia 1 de janeiro ou de 1 de julho que se seguir ao sorteio.

§ 4.º. Pelo serviço de juros será abonada a comissão de ¾ e pelo de amortização a comissão de ½%, quando o resgate fôr feito por meio de sorteio; quando o resgate for feito por meio de compra abonar-se-á mais ⅓% pela corretagem.

§ 5.º. Logo depois de efetuada a emissão e de acôrdo com a cláusula LVIII do citado decreto, uma soma correspondente a 83% do valor

nominal dos títulos será pela Companhia referida "South American Railway Construction Company, Limited" depositada à disposição do governo brasileiro, para o serviço dos pagamentos previstos nas cláusulas XLIII e XLIV. do mesmo decreto, metade no Banco do Brasil e metade em um banco em Londres ou Paris, designado pelo ministro da Fazenda de acôrdo com a Companhia.

.....
Rio de Janeiro, 30 de Novembro de 1911, 90.º da Independência e 23.º da República. — HERMES R. DA FONSECA. — Francisco Antonio de Salles — J. J. Seabra".

Já havia o Banco feito à Companhia arrendatária adiantamento no valor de £ 385.000, garantidos pela primeira hipoteca de debentures, na importância de £ 300.000, quando o Governo brasileiro e a empresa contratante se desavieram, do que resultou a suspensão de pagamentos pela Companhia e a indicação de Sir William Plender como síndico da firma (South American Railway Construction Company, Ltd.), cuja liquidação voluntária se processou, em Londres, no dia 23 de Janeiro de 1914.

Foi quando o Governo decretou a caducidade do contrato de 16 de maio de 1911.

TEXTO DO DECRETO N. 11.692, DE 25 DE AGOSTO DE 1915, QUE
DECLARA A CADUCIDADE DO CONTRATO COM A SOUTH AMERI-
CAN RAILWAY CONSTRUCTION CO. LTD., EM VIRTUDE DO DE-
CRETO N. 8.711, DE 10 DE MAIO DE 1911.

"O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil conside-
rando que a South American Railway Construction Co. Ltd. sem que
ao menos tivesse preparado trecho algum dos 155 kms. de linhas em
que executou trabalhos no regime do contrato de 16 de maio de 1911,
interrompeu por completo desde os fins do ano de 1913, sem justifica-
ção perante o Governo, a construção das obras que fazem objeto do
mesmo contrato, autorizado pelo Dec. 8.711, de 10 daquele mês, e, dei-
xando assim de cumprir a obrigação, estatuída na cláusula XXX, de
"construir e entregar ao tráfego, ao menos 200 Kms. de linha dentro
de dois anos da data do início da construção, nos termos desta cláusula,
entregando ao tráfego, no mínimo, 200 Kms. em cada ano seguinte",
incorreu na sanção da cláusula XLVI;

Considerando que a Companhia tem descumprido as obrigações
assumidas no contrato, cláusulas XI, XII e XIV, de, à sua custa, con-
servar com cuidado, mantendo em estado de preencher perfeitamente
o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependências como o
material rodante, e de aumentar êste desde que se torne insuficiente
como de fato se tornam, para atender ao desenvolvimento do tráfego;

Considerando que, em consequência do precário estado das linhas
e da deficiência do material rodante e de tração, não tem a Companhia
efetuado constantemente os transportes com o cuidado, exatidão e
presteza prescritos na cláusula XIX, disto resultando a falta de se-
gurança e comodidade para o público, além de outros prejuízos dos
interesses econômicos que a viação férrea é destinada precipuamente
a servir;

Considerando que, em ordem a prover sobre êsses interesses e para
debelar as crises frequentes de transporte que teem ocorrido pela de-
sorganização dos serviços a cargo da Companhia, com o risco de serem
paralizados, houve o Governo de consentir fosse suprida a falta de ma-
terial das linhas em tráfego com o emprego nestas linhas de material
adquirido à custa do Tesouro Nacional para as linhas cuja construção
a Companhia suspendera inteiramente, após reduzir a sua atividade a
insistentes pedidos de concessão incompatíveis com o regime do contra-

to e tentativas repetidas de importar, para as suas linhas em construção, uma quantidade de material fixo e rodante excessiva, por não corresponder às obras em andamento;

Considerando que, a Companhia tem oposto embaraços à ação fiscal do Governo, em vez de facilitá-la, como lhe cumpre, em virtude do contrato, tem deixado de pagar com regularidade as contribuições do preço do arrendamento, havendo por isso ficado constituída em móra (cláusula LI); suspenso o pagamento das cotas para despesas de fiscalização da construção e pago com atraso o das relativas ao tráfego, pelo que lhe está sendo feita cobrança executiva, de acôrdo com a cláusula LIII, extensiva também a multas em que tem reiteradamente incorrido;

Considerando que falta atualmente à Companhia a sua representação jurídica no Brasil e que a sua falência está sendo processada pela alta Corte de Justiça de Londres;

Considerando que, êste conjunto de circunstâncias evidencia que, por parte da Companhia, houve a deserção no cumprimento do seu contrato;

Considerando que, se impõe por parte do Governo providências acauteladoras dos bens do patrimônio nacional representados pelas estradas arrendadas à Companhia, sobre as quais impede a ameaça de completa ruína;

Considerando enfim, que, mantida esta situação dos serviços a cargo da Companhia, estaria o Governo impedido de executar, como medida de socorro público contra a sêca no Estado do Ceará, centro de maior ação da calamidade climática, a construção de linhas de viação-férrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande número de flagelados, poupar à Nação a perda de avultados capitais já empregados nas obras que foram abandonadas pela Companhia e no material adquirido para elas pelo Governo, decreta:

Artigo único. E' declarada a caducidade do contrato celebrado em 16 de maio de 1911 com a South American Railway Construction Company, Limited, de acôrdo com o decreto n. 8.711 de 10 do mesmo mês e ano.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1915, 94.º da Independência e 27.º da República.

(a) Wenceslau Braz P. Gomes,
Augusto Tavares de Lyra.

Pretendiam os credores da South American Railway Construction Company, entretanto, que o Russian Bank retivesse, para lhes serem entregues, os depósitos pertencentes ao Governo Brasileiro.

Recorremo-nos à fiel exposição de fatos escrita pelo Dr. Jacob Cavalcanti (4):

“O então ministro da Fazenda, Dr. João Pandiá Calógeras, logo que lhe chegaram os primeiros rumores dêsse assalto aos dinheiros do Brasil, tomou enérgicas e imediatas providências, que, infelizmente, não produziam resultado, não obstante o empenho de todos, inclusive os dos nossos próprios agentes financeiros em Londres, em defender os interesses do Brasil.

No dia 8 de outubro de 1915, ao delegado do Tesouro em Londres foi expedido o seguinte telegrama:

“Estando informado credores South American Railway Company promovem falência dita Companhia recomendo-vos que com a maior urgência vos encarregueis defesa interesses Governo Brasileiro ligados a essa Empresa no caso em questão. — Calógeras”.

No dia 28 do mesmo mês de outubro de 1915 o ministro da Fazenda, reiterando seu telegrama anterior, recomendava ao delegado do Tesouro em Londres que, para bem acautelar os interesses do Brasil, contratasse advogado para uma ação conjunta com os nossos agentes financeiros:

“Pela conta corrente Russian Bank em meu poder datada 30 junho último South American está creditado Governo Brasileiro e à sua disposição stop Renovando ordem telegráfica 8 corrente deves agir acôrdo Rothschild dando-lhe conhecimento dêste, sentido assegurar depósito e transferi-lo conta Tesouro nossos agentes stop Caso encontreis dificuldades informal urgência quais instruções e poderes precisos enviar advogado que contratareis sempre acôrdo Rothschild. — Calógeras”.

Em 30 de novembro, ainda em 1915, foram transmitidos aos nossos agentes financeiros em Londres e ao “The Russian Commercial and Industrial Bank” os seguintes telegramas:

“Rothschild — London. Nesta data recomendei Russian Bank transferisse casa V. Ex. saldo depósito ali existente em nome Governo dos Estados Unidos do Brasil stop Recomendei delegado agisse nesse sentido e peço V. Ex. queira auxiliá-lo em tudo o que fôr possível stop Antecipo agradecimentos nome Governo e meu próprio. — Calógeras”.

(4) Dr. Jacob Cavalcanti: “Hist. da Dívida Externa Federal”, (Imp. Nac. 1923) p.p. 52-53.

“The Russian Commercial and Industrial Bank — 24-28 — Lombard Street — Londres. Queira transferir aos Srs. N. M. Rothschild and Sons agentes financeiros do Governo Brasileiro o depósito pertencente ao Governo dos Estados Unidos do Brasil feito nesse Banco para a construção da Estrada de Ferro do Ceará visto ter sido rescindido o contrato celebrado entre o mesmo Governo e a “The South American Railway Construction Company, Limited”. — Calogeras”.

O delegado do Tesouro Nacional em Londres, em obediência às instruções que recebera do ministro da Fazenda, contratou os serviços de dois advogados dos mais distintos do fôro de Londres.

Infelizmente nada pôde ser obtido.

Os dois juristas ingleses reconheceram o direito incontestável do Brasil sobre o depósito no Banco Russo, conforme se vê da parte do seu parecer infra transcrito:

“In our opinion the Plaintiffs in the Action brought by Sir John Harwood Banner on behalf of the Financial group against the South American Railway Construction Company, Limited and the two Defendant Banks have no title to the money held by the Banks under the Bank's respective receipts dated February 16th and March 1st 1912 and deposited with the Banks pursuant to Clause 58 of the Contract of May 17th 1911. The only way in which the present Plaintiffs could derive any title to these moneys would be through the South American Railway Construction Company Limited and no such title appears to be made out by Sir J. Banner's Affidavit. As bond-holders the financial group have no claim or lien on the money deposited”.

Surgia, porém, uma questão difícil de contornar-se:

Litigavam perante a justiça inglesa, de um lado, a já famosa “South American Railway Construction Company, Limited”, e, do outro, o grupo que exigia a sua falência.

Como poderia o Brasil intervir no pleito?

Dar-se-ia o absurdo do Brasil, Estado independente, sujeitar-se à jurisdição inglesa.

Foi essa, aliás, a opinião dos advogados britânicos constituídos pelo delegado do Tesouro Nacional em Londres.

De 1915 a 1922 permanece inalterável a situação do Governo Brasileiro com relação a esse malfadado negócio”.

Ora, o Russian Bank, que desde a sua fundação, em Londres, em janeiro de 1911, só obtivera alguns lucros antes da Guerra, passando,

em seguida, a registrar pesados prejuízos, (5) recebia, a 3 de janeiro de 1922, de parte de um de seus credores, uma petição de liquidação, que afinal só foi judicialmente ordenada no dia 24 de outubro daquele ano, época em que o débito da extinta South American Railway Construction Company, Limited, para com o Banco era de £ 420.000, e o crédito do Governo Brasileiro atingia, segundo direta informação do Recebedor Oficial da Liquidação, a importância de £ 1.001.663.19.7 (6).

Foi quando o Dr. Pires do Rio, então ministro da Viação e Obras Públicas, nomeou, por Aviso N. 395, de 22 de julho de 1922, uma Comissão para solucionar, por um acôrdo amigavel com o Síndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited, as reclamações que essa Companhia apresentara àquele Ministério, em requerimento de 11 de dezembro de 1914.

Depois de alguns meses de pesquisas, a Comissão, que era composta dos Drs. Eugenio de Lucena, consultor jurídico do Ministério da Viação, e B. Piquet Carneiro, representante da Inspetoria Federal das Estradas, oficiava ao Ministro Pires do Rio, dando contas de como se desincumbira da difficil tarefa que lhe fôra cometida:

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1922.

Exmo. Sr. Dr. JOSE' PIRES DO RIO.
M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas.

A Comissão que V. Ex. se dignou nomear, por Aviso n.º 395 de 22 de julho p.p., para solucionar, por um acôrdo amigavel, com o Síndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited, as reclamações dessa Companhia, apresentadas a este Ministério, em requerimento de 11 de dezembro de 1914, e liquidar as contas que ela tem para com o Governo da União, vem aqui dar conta do modo por que se desempenhou dessa incumbência e justificar o resultado a que chegou.

(5) Dados oficiais oferecidos à Alta Corte de Justiça indicam os algarismos constantes das perdas e lucros do Russian Bank, desde a inauguração, até a sua liquidação forçada:

ANO	LUCROS			PERDAS		
	£					
1911	—	—	—	5474	10	10
1912	20245	7	1	—	—	—
1913	14274	15	9	—	—	—
1914	19404	0	11	—	—	—
1915	9443	18	3	—	—	—
1916	—	—	—	28756	2	0
1917	—	—	—	27454	16	1
1918	—	—	—	23043	9	0
1919	—	—	—	35432	1	5
1920	—	—	—	44959	11	10
1921	—	—	—	23711	8	7
1922	—	—	—	6755	4	10
	£ 63368	2	0	£ 193587	4	7

(6) Na cópia da conta corrente fornecida a esta Seção Técnica pela Contadoria Central da República, em officio (N. 190) do dia 28 de Janeiro de 1935, o crédito do Governo era de £ 998.272-11-7.

O número dessas reclamações era de 33 e já haviam sido todas analisadas pelo engenheiro Piquet Carneiro, — atual membro desta Comissão, como representante da Inspetoria Federal das Estradas — em seu ofício, n.º 8, dirigido a este Ministério, em 17 de agosto de 1920, e anexo ao processo a que pertence aquele requerimento, n.º 1.001-919, pag. 154, da Diretoria Geral da Viação.

Esse ofício e os 73 documentos que o acompanharam auxiliaram o estudo das reclamações em questão, a que a Comissão procedeu, juntamente com o procurador do Síndico, Sr. George Lee Chandler e seu consultor técnico, Dr. Alvaro Alves Barroso.

Os poderes conferidos àquele procurador e, dêste, a seu Consultor Técnico, constam dos processos, ns. 19 e 20 G 922-142-R, da Diretoria Geral da Contabilidade dêste Ministério.

Os resultados a que a Comissão chegou nessas reuniões, que se efetuaram, em dias alternados, de 24 de julho a 24 de setembro último foram todos consignados em "NOTAS" que se encontram anexas a este ofício.

Das 33 reclamações estudadas pela Comissão, 19 são dirigidas ao Ministério da Viação, 10 ao da Fazenda e 4 são suplementares.

Além destas reclamações o Governo recebeu ainda mais duas, uma sobre trilhos e acessórios, de que são autoras as Fábricas — Cargo Fleet, Iron & Company, e Dorman Long & Company, Ltd., de Londres, as quais alegam não haver sido pagas do fornecimento desses materiais; e outra, sobre dormentes, de D. Maria Firmina Ramos Corrêa.

Sobre aqueles trilhos e acessórios, constou haver também uma outra reclamação da Companhia Booth Line, que os transportou da Inglaterra para Parnaíba. Essa reclamação, entretanto, não foi até hoje apresentada ao Governo da União.

Sobre os dormentes, a reclamação é recente e consta do requerimento dessa Senhora, datado de 23 de março dêste ano, requerimento a que se refere o ofício n.º 287 de 1.º de abril seguinte do Ministério da Viação.

Esses dormentes já foram, entretanto, pagos à petionária em virtude do Aviso n.º 208 de 14 de dezembro de 1915, segundo se verifica do recibo de 30 do mesmo mês de dezembro, assinado por Luiz Moraes Corrêa; e já haviam sido pagos também à South American, pela quantia de 23:888\$000, como se lê a páginas 108 do anexo n.º 1, impresso, ao ofício citado n.º 8, de 17 de dezembro de 1920.

Por essa razão, no balanço atual, é tal a quantia debitada à Companhia.

O Sr. Procurador do Síndico em tempo declarou assumir inteira responsabilidade dos compromissos da South American, quer se tra-

tasse de materiais das linhas em construção, quer dos das em tráfego, na qualidade de liquidante e "receiver", que é, dessa Companhia.

Em consequência, a Comissão apenas discutiu as reclamações apresentadas por êsse Procurador, em nome dos Debenturistas da South American.

Junto às "NOTAS", em que vem consignada a discussão havida, encontra-se um exemplar do folheto sob o título — REDE DE VIAÇÃO CEARENSE — do qual constam não só os contratos de 4 de fevereiro de 1910 e 16 de maio de 1911, como ainda uma relação completa daquelas 33 reclamações da Companhia.

Das 19 reclamações dirigidas ao Ministério da Viação foram atendidas 9; e 7 das ao da Fazenda. Tanto porém umas como outras, foram estudadas de acôrdo com os documentos oficiais existentes, documentos êsses sempre consultados.

As nove primeiras de números 1, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 14 e 15, importaram em 352:040\$712, papel, e 1.119:623\$947 ouro, sendo que sete delas referem-se, conforme se verifica do balanço junto, a pagamentos suspensos de medições provisórias e finais; uma a desapropriações não pagas; e outra a administração e eventuais, que, apesar de incluídos em preços da tabela, deixaram de ser considerados em várias medições.

Das seis dirigidas ao Ministério da Fazenda, sob os números 1, 5, 6, 7, 9 e 10 e que foram atendidas pela Comissão, quatro representam restituições de quantias cobradas a mais, uma é de relevação de multas e outra de prejuizos no tráfego, e estão consignadas no balanço, aqui junto.

Essas seis reclamações importam em 1.152:701\$289, papel e 99:524\$688, ouro.

Reunidas as parcelas, papel, encontrou-se 1.504:742\$001, e para as em ouro 1.219:148\$635. Dessa soma teve, porém, que se deduzir uma parte em papel, na importância de 122:905\$871, e outra, em ouro, na de 87:576\$736, provenientes de cotas, não pagas de arrendamento e de vários reforços da caução.

Feita a dedução, achou-se 1.381:836\$130, papel, e 1.131:571\$899, ouro, para as quantias devidas à Companhia. Entretanto, o total apurado em balanço para essa dívida é muito mais elevado e, como se vai verificar, atinge a 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, segundo se lê nesse balanço.

A Comissão, desejando que tão estranho fato fique bem apurado, pede a elevada atenção de V. Ex. para a justificação que passa a fazer, justificação tanto mais necessária porquanto, no caso em questão, a Companhia construtora e arrendatária, ora favorecida com essa soma, sempre deu máu cumprimento ao contrato de construção acabando

por abandonar os serviços após 3 anos de muito fraca atividade, como consta dos relatórios existentes; e nunca satisfaz, plenamente, as necessidades do tráfego.

Em contrário do que se devia esperar, o que depois se verificou foi que a Companhia prevendo esse abandono, — que importaria na rescisão do contrato, — obteve que fosse aditado, à cláusula respectiva de rescisão, um parágrafo único estatuinto não só a restituição de elevado capital, mas, também, concedendo uma indenização calculada sobre a renda líquida do tráfego, pelo período que faltasse para concluir o contrato.

Em consequência, quanto mais cedo ocorresse a rescisão, tanto maior seria essa indenização.

Não se limitou, porém, o contrato em questão, que é o revisto de 16 de maio de 1911, a essa concessão: — Dispensou que a Companhia justificasse perante o Governo o capital empregado como exigia o contrato anterior de 4 de fevereiro de 1910, e aceitou, a esse título, os elevados algarismos de 4.000:000\$000 para exploração da rede, 1.000:000\$000, para capital de movimento e 350:000\$000 para organização da Companhia. E mais ainda: — aditou à própria cláusula desse capital não justificado, isto é, à cláusula IV, um outro parágrafo único, determinando que, para esse capital, “regularia em qualquer caso o câmbio de 16 dinheiros por mil réis”...

Por essas citações, V. Ex. certamente reconhecerá que a Comissão não tinha como se esquivar ao cumprimento de três cláusulas que se completavam para o fim evidente de estabelecer, — a primeira, uma indenização mesmo em caso de caducidade por abandono de obras como ocorreu: — a segunda, o modo preciso de calcular essa indenização, como se lê a páginas 56 e 57 do ofício citado, n.º 8, de 17 de agosto de 1920 e onde se encontrou ser de 2.997:014\$185, acrescida ainda do capital, não demonstrado, que é de 5.850:000\$000; — e a terceira, a fixação de uma taxa, qual a de 16 dinheiros por mil réis.

Em consequência, a quantia achada de 1.381:836\$130, papel, como devida à Companhia, teve de ser aumentada dessa indenização, elevando-se assim a 4.378:850\$315; e a de 1.131:571\$899, ouro, ficou acrescida desse capital com dedução, porém, da parte amortizada em 5 anos e meio, isto é, de 64:194\$094, e também da caução inicial de 500:000\$, ou seja ao todo de 564:194\$094, atingindo desse modo a 6.417:377\$805, como acima ficou dito. — A esses resultados, o Senhor Procurador do Síndico, baseado em que o contrato, no final da cláusula IV, estabelecia que — “para o capital regularia, em qualquer caso, o câmbio de 16 d. por mil réis” —, declarou entender que aquele capital deveria ser convertido, primeiramente, em libras esterlinas a esse câmbio de 16, para depois ser reduzido a papel.

Com essa interpretação, as quantias achadas pela Comissão, tomando por base o câmbio atual de $6\frac{1}{4}$, passariam a ser as seguintes:

Reclamações atendidas, — pagamento em papel	1.381:836\$130
Reclamações atendidas, — pagamento em ouro convertido em papel ao câmbio de $6\frac{1}{4}$	4.888:390\$603
Indenização, pagamento em papel	2.997:014\$185
Restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro feita, porém, a conversão em libras ao câmbio 16, o que produziu £ 352.387-1-2 e convertida essa quantia ao câmbio de $6\frac{1}{4}$	13.531:663\$119
TOTAL	<u>22.798:904\$037</u>

Nessas condições a Comissão resolveu ouvir a V. Ex. e, em reunião a que esteve presente o Senhor Inspetor Federal das Estradas, ficou deliberado que a Comissão proporia ao Sr. G. L. Chandler, Procurador do Síndico, que o pagamento das quantias, papel, fosse efetuado em obrigações do Tesouro de 7% sobre a última emissão de 200 mil contos; e, as em ouro, sem consideração de taxa cambial, em títulos do último empréstimo de 50 milhões de dolares, sob as condições que V. Ex. se dignou aprovar e que constam do ofício, aqui juntou por cópia, de 28 do mês corrente, enviado pela Comissão ao referido Senhor G. L. Chandler.

Devendo a resposta a essa proposta provavelmente demorar, por depender do levantamento de um embargo em Londres e de entendimento com pessoas naquela Cidade, a Comissão julgou de conveniência prestar a V. Ex., como o está fazendo, estas informações, sem aguardar aquela resposta.

— Ao concluir, a Comissão quer ainda, prevenindo objeções, informar porque o Decreto de caducidade, de 25 de agosto de 1915, não se baseou na cláusula XXIV, que exclue a indenização; e explicar, também, qual o motivo de a Companhia não haver, incluído, entre as reclamações, a de indenização e de restituição do capital, a que tem direito.

Para que aquela cláusula pudesse ser aplicada era indispensável, como ali se lê, que uma comissão, composta de um representante da Companhia e de um do Governo, acordasse sobre a escolha de um árbitro; e que após a inspeção das linhas, dependências e material rodante, fixasse prazos para os

“serviços a fazer afim de assegurar a boa conservação da estrada e regularidade do tráfego”.

Se a Companhia não executasse os serviços determinados, então novo prazo seria marcado; e, findo este, é que poderia ser o contrato

rescindido *sem indenização, mas, com restituição ainda do capital* não justificado e ao *câmbio de 16 dinheiros por mil réis*.

Baseado nessa cláusula, o Governo tentou fazer a inspeção extraordinária das linhas em tráfego, mas a Companhia conseguiu impedi-la, deixando de acordar na escolha do nome para árbitro desempataador. Esse proceder e a circunstância, conhecida no Brasil de haver sido aberta, em Londres, a falência da Companhia, devendo em consequência o "receiver" tomar conta do acervo, obrigaram o Governo a entrar no domínio imediato das linhas contratadas, independente mesmo de proceder a uma inspeção que iria apenas verificar o conhecido máu estado das linhas em tráfego, a insuficiência do material rodante e o abandono das linhas em construção, como tudo consta de documentos oficiais. Assim, se explica porque o Decreto de caducidade não se refere a essa cláusula XXIV.

Quanto a não se encontrar, entre as reclamações da Companhia, nenhuma referente a indenização e restituição do capital, há apenas a lembrar que essas reclamações foram feitas a 11 de dezembro de 1914, anteriores, portanto, ao Decreto de caducidade que é de 25 de agosto de 1915; e que, se a Companhia fizesse essa reclamação, após a rescisão, *ipso facto*, reconhecia a legalidade do ato do Governo decretando a caducidade do contrato, ato esse que a Companhia sempre classificou de "esbulho, violento e injusto".

A Comissão, porém, não podia, por isso, deixar de dar cumprimento, como deu, à cláusula XLVI do contrato, que determina, no citado parágrafo único, aquela indenização e o modo de a fazer.

Dai o aparecimento da indenização que figura no balanço com inclusão do capital a restituir.

A esse balanço vão anexos o cálculo da indenização e da amortização do capital e também as três cláusulas respectivas, a elas referentes, de números IV, VIII e XLVI.

A Comissão agradecendo a V. Ex. a honrosa designação para apresentar as bases da presente liquidação, aproveita a oportunidade para confirmar seus sentimentos de elevada consideração e apreço".

(a.) EUGENIO DE LUCENA
Consultor Jurídico

(a.) B. PIQUET CARNEIRO
Representante da Inspeção Federal das Estradas

O relatório da Comissão Lucena-Piquet era acompanhado de uma série de NOTAS indicadoras dos resultados a que chegaram os membros oficiais daquela Comissão, Dr. Eugênio de Lucena, e o representante da Inspeção Federal das Estradas, Dr. Bernardo Piquet Carneiro, presentes o procurador do Sindicato dos debenturistas da Companhia, Sr. George Lee Chandler, e seu consultor técnico, Dr. Alvaro Alves Barroso.

TEXTO DAS NOTAS COLIGIDAS PELO REPRESENTANTE DA INS-
PETORIA FEDERAL DAS ESTRADAS POR OCASIÃO DOS ACORDOS
TENDENTES A SOLUCIONAR AS RECLAMAÇÕES DA SOUTH AMERI-
CAN RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY LIMITED

“Na 1.^a reunião, efetuada a 24 de julho de 1922, foi dito, pelo Sr. Consultor Jurídico, que dos termos da procuração do Sr. Síndico, anexa ao processo n.º 19-G-22-142/R da Contabilidade do Ministério da Viação, deveria também constar poderes especiais para transigir, fundados em autorização conferida ao mesmo Sr. pelo Juiz da falência e manifesta-mente imprescindíveis sempre que o procurador tiver de desistir, no todo ou em parte, de cada uma das reclamações que iam ser objeto de estudo da Comissão para o fim de se chegar a um acôrdo amigavel. O representante do Sr. Síndico ficou de providenciar a respeito.

Na mesma reunião o representante da Inspetoria lembrou a conveniência de, preliminarmente, ficar assentado, no interesse de facilitar aquele acôrdo amigavel, que se não invocariam, na discussão, cláusulas do contrato não registrado de 4 de fevereiro de 1910, nem se alegariam de nulidade atos do Governo da União relativos à declaração de caducidade do contrato de 16 de maio de 1911. Acrescentou o Consultor Jurídico que igualmente ficasse assentado a exclusão in-limine das reclamações cuja improcedência fosse manifesta.

Na 2.^a reunião, em 26 do mesmo mês, discutiram-se as reclamações de números 1 a 5 apresentadas ao Ministério da Viação.

— As três primeiras, O. P. 1, O. P. 2 e O. P. 3, em um total de 797:288\$302 (papel), foram estudadas conjuntamente por se referirem tôdas a trabalhos executados e material importado para as linhas em construção durante os meses de Setembro a Dezembro de 1913.

Foram aceitas pela Comissão estas três reclamações, deduzindo-se porém daquele total a quantia de 55:155\$275 correspondente à depreciação do material rodante de que a Companhia se utilizara durante 22 meses (ver para esclarecimentos officio n.º 8, pag. 20, de 17 de agosto de 1920).

Essa depreciação, que tinha sido calculada nesse officio para um período de 20 anos, passou a ser calculada, de acôrdo com a reclamação do Sr. Síndico, para o período de 56 anos e 22 meses, que vai da data do Aviso de 29 de outubro de 1913 ao fim do contrato, em 31 de dezembro de 1970.

Em consequência, a quantia de 637:797\$631, que consta do balanço, anexo ao citado officio n.º 8 (anexo n.º 64), passa a ser 742:333\$027.

— A reclamação O. P. 4, referente à diferença entre medições finais e provisórias, foi também atendida, de acôrdo porém com as informações constantes do officio n.º 8, pags. 20 e 21.

Tendo-se, entretanto, verificado haver engano no cálculo da parcela respectiva do balanço (anexo n.º 24), no qual se lê 154:886\$855, quando, segundo os telegramas do Engenheiro-Chefe da Rêde do Ceará (anexo n.º 27), deve ser 151:876\$951, ouro, e 3:009\$908, papel, aceitou-se a correção, fazendo a conversão em papel, ao câmbio de 16, para 259:302\$262.

— A reclamação O. P. 5 versando sôbre trilhos, pontes e locomotivas importadas na vigência do contrato de 4 de fevereiro de 1910, não foi julgada objeto de acôrdo, ressalvados, porém, esclarecimentos que o Sr. Sindico se comprometeu a prestar.

Na 3.ª reunião, a 28 do mesmo mês de Julho, foram discutidas as reclamações O. P. 6 a O. P. 11.

— Na O. P. 6 reclama a Companhia a quantia de 32:273\$355, ouro, ou 54:461\$286, papel, por diferença de preços de 816 toneladas de trilhos que alega haver importado antes de ser revisto o contrato, mas que, não obstante, ela entende não haverem passado à propriedade do Governo.

— Da informação, porém, constante do officio n.º 8, citado, de 17 de agosto de 1920 e pelos documentos apresentados (anexos ns. 1, impresso, e n.º 28) verifica-se que, na indenização de 2.550:000\$000, paga pelo Governo, se achava incluída grande quantidade de trilhos no valor de 380:120\$000, ouro, e que, portanto, a Companhia não podia ter vendido êsses trilhos à Brasil North-Eastern e menos reclamar do Governo aquela diferença de preços.

Isso é confirmado pelos termos do telegrama do Diretor da Fiscalização, aquí, ao Chefe do Distrito, no Ceará, o que vem transcrito à página 23 do officio n.º 8.

— Não obstante essas razões para não ser atendida a reclamação, o Sr. Procurador ficou de oportunamente apresentar os motivos que a pudessem justificar.

— Reclamação O. P. 7 no valor de 372:560\$304, ouro, por estudos feitos.

Das informações prestadas pela Companhia (anexo n.º 30) reconhece-se que se trata de estudos já incluídos nas folhas de pagamento provisório n.º 7 em um total de 378:577\$000, ouro, folhas que serviram de base à indenização de 2.550:000\$000.

Para se verificar que se trata de tais estudos, basta comparar os dois quadros reproduzidos à página 25 do officio n.º 8.

— Não obstante essas provas, o Sr. Procurador do Síndico ficou de apresentar razões justificativas da reclamação.

— A reclamação O. P. 8 relativa à quantia de 29:292\$000, ouro, não é propriamente uma indenização, mas um pagamento suspenso.

Não obstante os esclarecimentos constantes do officio n.º 8 pags. 25 a 29, foram, na discussão, pelo representante da Inspetoria, prestados os seguintes esclarecimentos:

Trata-se de estudos de uma variante, passando por Itapipoca, da linha de Fortaleza a Sobral.

Esses estudos figuram nas folhas de pagamento provisório n.º 7, E 1, pag. 96 de anexo impresso n.º 1, com 120 quilômetros a 600\$000 ou sejam 72:000\$000, ouro, e foram incluídos, portanto, na indenização de 2.550:000\$000 como anteriores à data do contrato revisto de 16 de maio de 1911.

Ainda também aparecem esses estudos com 94 quilômetros a página 100 do mesmo anexo n.º 1, isto é, na folha de medição provisória de 31 de março de 1911, antes, portanto, da data do contrato revisto, e, na nota fornecida pela Companhia (anexo n.º 30) onde se lê — Seção do quil. 89.380 da linha de Uruburetama até Itapipoca — 45 k,180.

Confirmando esses documentos ou, melhor, firmando-se nêles e em informações prestadas pela Inspetoria Federal das Estradas, foi que o Ministério da Fazenda indeferiu o requerimento de 21 de setembro de 1912 em que a Companhia pedia ser paga dos estudos dessa variante (Anexo n.º 33).

Esse despacho era instruído das seguintes informações:

Pelo contrato anterior, a variante, de Itapipoca se prolongaria até a cidade de Sobral, constituindo a linha de ligação Fortaleza-Sobral e pondo em comunicação a Estrada desse nome com a de Baturité.

Pelo novo contrato, aquela linha deve terminar na vila de Itapipoca, aproveitados assim, dos 94 quilômetros estudados e pagos, apenas 45 k,180.

Esses 45 k,180, cujos estudos foram aprovados pelo Decreto n.º 9.554, de 1.º de Julho último (1912), são, pois, uma cópia da parte dos estudos já pertencentes ao Governo e que a Companhia, segundo informa o engenheiro José Luiz Baptista, ex-chefe da fiscalização da Rede Cearense, reteve em seu poder, não os tendo entregado como lhe cumpria.

— Por essa transcrição, se reconhece que, a partir do quilômetro 89,330 da linha de Fortaleza a Uruburetama, foi tirada uma variante para Itapipoca com 45 k,180 metros, variante essa cujos estudos, havendo sido incluídos nas contas de pagamento provisório que serviram

de base à soma de 2.550:000\$000, o Governo negou-se a pagar como queria a Companhia, de acôrdo com a cláusula XXX do contrato (anexo n.º 33).

Em vista dessa atitude do Governo, a Companhia não quiz entregar os estudos dos 48 k,820 metros restantes dessa variante, de Itapipoca a Sobral, estudos êsses que com os 45 k,180 já entregues, perfaziam o total de 94 quilômetros, a que se refere a folha de medição citada (anexo n.º 1 pag. 100), que igualmente serviu de base à indenização de 2.550:000\$000.

Atendendo, entretanto, às razões expendidas em o officio n.º 8 pags. 25 a 29, a Comissão concorda que êsse desconto não seja feito, ficando porém aqui consignado, como fez sentir o Sr. Consultor Jurídico, que, tratando-se de compensações recíprocas para um acôrdo, o Governo teve de fato êsse prejuizo de 29:292\$000, ouro, ou 50:067\$250, papel.

— Reclamação O. P. 9 pedindo pagamento de 31:250\$580, ouro, relativos a desapropriações.

Foi atendida pela Comissão mas nos termos da exposição constante do officio n.º 8 pag. 29, isto é, 58.365\$556, papel, apurados em medição final e em contas apresentadas pela Companhia.

— Reclamação O. P. 10 relativa a 19.868 dormentes avaliados em 38:553\$314, ouro.

Da pág. 30 do officio citado n.º 8 de 17 de agosto de 1920 e do anexo n.º 27, verifica-se que, desses dormentes, já foram incluídos em medição final 12.733 ao preço de 1\$666, ouro, sendo assim, atendida, em grande parte, a reclamação.

Quanto aos dormentes que faltam uns se estragaram e de outros se apossaram os próprios credores da Companhia.

A importância correspondente a êsses 12.733 dormentes foi incluída na medição final do trecho Iguatú a 20 K,400 além do Cedro, nada mais havendo a pagar.

A Comissão concordou com essas informações.

O. P. 11 — Relativa ao fornecimento de uma Caixa d'agua. — A Comissão concordou em atendê-la, porém nos termos constantes das informações do Officio n.º 8, citado, isto é, pagar-se 3:570\$000.

Na 4.ª reunião da Comissão, a 31 de julho, em a qual estiveram presentes, como nas anteriores, os Srs. Procurador do Síndico e seu Consultor Técnico, discutiram-se as reclamações, O. P. 12 e O. P. 13.

— A O. P. 12, no total de 117:938\$250, ouro, refere-se a pontes e caminhos de serviço citados pelos ns. 7 e 8 da tabela de preços do contrato, não registrado, de 4 de fevereiro de 1910.

Esses preços, como se lê a pag. 20 do anexo impresso n.º 1, são preços elementares que serviram de base ao preço global de 30:000\$000 ouro, por quilômetro de linha construída, quando esta construção tinha aquele preço fixo.

— Uma vez, porém, revisto o contrato e estabelecido o novo regime de pagamento por unidade de obra ou serviço feito, claro era que

somente se pagariam caminhos ou pontes de serviço quando estes fossem executados e não por extensão de linha atacada como consta da informação do officio, n.º 8, anexo n.º 36.

— Ficou assim acordado não se atender a essa reclamação.

— A reclamação O. P. 13 refere-se, não à classificação de obras, como ali se lê, mas à do material dos cortes e está explicada à pag. 32 do officio n.º 8.

Em anexo, n.º 26, a esse officio, o representante do Governo demonstrou que, dentro dos termos do Contrato e das Condições Gerais, não era possível dar a classificação reclamada pela Companhia e menos ainda, por ocasião da medição final que ocorreu dois anos após a abertura dos cortes.

— Propunha, pois, manter a resolução de não se atender à reclamação, reservando-se para outras de mais acôrdo; e assim ficou assentado.

*
* *
*

Na 5.^a reunião, efetuada a 2 de agosto, discutiram-se as reclamações O. P. 14 a O. P. 18.

As duas primeiras, de números 14 e 15, foram tratadas conjuntamente não só por se referirem ambas a percentagens sobre preços da tabela do contrato, não registrado, de 4 de fevereiro de 1910, como por se basearem na disposição constante do § único do artigo 47 das Condições Gerais, anexas ao Contrato revisto de 16 de maio de 1911 (anexo n.º 1, impresso, pag. 62).

Esse parágrafo estabelecia que os trabalhos de construção das linhas, cujos estudos e orçamentos se achassem aprovados na época da revisão do contrato, fossem pagos pela tabela anexa ao primeiro, contrato de 4 de fevereiro, tabela essa em que, além dos preços em ouro, concedia *eventuais* nos números 3, 17, 64, 71, 82, 134, 147 e 153 e mais 7 ½ % no número 168, sobre o total dos orçamentos, a título de administração, direção e condução dos trabalhos.

Discutindo a aplicação desses preços, o representante da Inspeção leu os argumentos por elle aduzidos, a páginas 33 a 35 do officio n.º 8, citado, de 17 de agosto, os do officio 1.059 de 30 de agosto de 1913 do Inspetor Federal das Estradas (anexo n.º 38 pags. 9 a 12) e os do relatório da Comissão dos engenheiros Silva Freire, Augusto de Menezes e Lima Brandão (pag. 3) ... datado de 18 de fevereiro de 1914.

Esses argumentos são todos contrários à aplicação dessas percentagens e baseam-se nas seguintes razões:

- a) Que a tabela anexa ao contrato de 4 de fevereiro de 1910, sendo destinada a servir de base a orçamentos (anexo n.º 1, impresso

pag. 20), fixava um tanto para eventuais e 7 ½ % para administração, etc., mas, que, uma vez que essa mesma tabela ia ser aplicada não mais a um contrato, a *forfait*, incerto, quanto ao custo quilométrico, porém a um outro em que os serviços seriam pagos por seu valor exato, inclusive quaisquer imprevistos, não mais razão havia para manter preços eventuais.

- b) Quanto aos 7 ½ % para administração, o argumento principal contra a aplicação dessa taxa era que ela fora substituída por outra, menor, de 2% sobre o total das medições, a título de despesas gerais e de administração (anexo n.º 1, artigo 47, pag. 62).

Justificando essas percentagens, o Procurador do Síndico, sustentou por intermédio de seu Consultor Técnico, que, desde que o § único do artigo 47 mandava aplicar os preços da tabela anexa ao contrato de 4 de fevereiro, devia essa aplicação ser completa, nela sendo incluídas as eventuais e a diferença entre 7 ½ % e 2%, e, como prova, citou a cláusula XXIV, n.º X, do contrato de 4 de fevereiro de 1910 (anexo n.º 1, pag. 13), que manda incluir no orçamento, como preço complementar, as despesas de administração, direção e condução dos trabalhos de construção.

Ainda confirmando essa afirmação, foi lida a declaração da Companhia, constante do anexo n.º 38, pags. 9 e 10, de que a inclusão das despesas eventuais como preço complementar e unitário já fora aceita pela Inspetoria das Estradas e incluída em medição de janeiro a abril de 1912.

—Após essa discussão, o representante da Inspetoria declarou que, em seu entender, poder-se-ia transigir atendendo em parte essas reclamações de ns. O. P. 14 e 15, isto é, pagando as eventuais sobre os trabalhos referidos no § único do artigo 47 e 55% apenas, diferença entre 7 ½ % e 2%, a título de administração, mas que essa concessão ficaria dependente da discussão, a seguir, das outras reclamações, em que era de esperar que o Sr. Procurador do Síndico transigisse também afim de se chegar a um acordo quanto ao total reclamado.

— Em seguida manifestou-se o Sr. Consultor Jurídico dizendo entender que não teria direito a Companhia à quantia pedida nessas duas reclamações, O. P. 14 e O. P. 15, uma vez que as percentagens de 7 ½ % para “administração, direção e condução dos trabalhos” e de 10% de eventuais para determinadas obras não estivessem incluídas nos preços unitários que o parágrafo único do art. 47 das Condições Gerais relativas ao contrato de 1911 mandava aplicar excepcionalmente para avaliação dos trabalhos que especificava. Se fosse lícito separá-las da discriminação daqueles preços não teria dúvida em concordar, com a Inspetoria e seu ilustre representante, Dr. Piquet, que, salvo expressa disposição em contrário, não assistiriam à Companhia tais percentagens.

substituída, como havia sido, a primeira pela de 2% e tendo-se em vista, na segunda, eventualidades que já não tinham razão de ser no regime do novo contrato, em que tudo fôra previsto e determinado. Verificava, entretanto, à vista da ponderação que acabara de lhe fazer o Dr. Alvaro Barroso, que, figurando uma e outra percentagem, na discriminação da tabela aprovada pelo dect. n. 8.352 — de 1910, que serviu de base ao orçamento dos trabalhos estipulados no contrato anterior, seria arbitrário distinguí-las dos demais preços da unidade ali estabelecidos para o fim de não computá-las na exceção admitida pelas referidas Condições Gerais do contrato de 1911, art. 47 § único, quando mandou avaliar os trabalhos a que aludia pelos preços unitários “constantes” da referida tabela, não autorizando, por conseguinte, segundo pensava, a distinção que se queria fazer. Acrescentou o Consultor Jurídico que, conforme se depreendia do processo e confirmava o digno membro da Comissão, Dr. Piquet, foram incluídas as referidas percentagens nas medições de Janeiro a Abril de 1912, posteriormente à revisão do contrato, em pleno regime do subsequente, havendo, pois, a atender a esse “fato dos contraentes”, que, sendo “posterior ao contrato” e tendo “relação com o objeto principal”, constitui, por determinação legal, “a melhor explicação da vontade que as partes tiveram na celebração do mesmo contrato” (C. de Carvalho, Consolidação das Leis Civis, art. 286 — Cod. Comercial, art. 131, n. III). Considerá-lo *erro*, como faz a Inspeção, importa contravir àquele princípio de direito positivo, pois se é, efetivamente, *erro* o que interessa ao “objeto principal da declaração ou alguma, das modalidades a êle essenciais” (Cód. Civ., art. 87), não pôde, entretanto, ser qualificado como tal “o fato dos contraentes” quando “posterior ao contrato”, desde que a lei o tem como “explicação da vontade das partes”, excluindo assim, por ser “a melhor”, qualquer outra interpretação discordante. Opinava, portanto, de acôrdo com os fundamentos expostos, pela procedência da reclamação afim de ser atendida oportunamente em encontro de contas da Companhia com o Governo, mediante prévia verificação das parcelas respectivas.

— O. P. 16 — Nessa reclamação a Companhia pede 19:811\$407, ouro, alegando ter sido paga em papel a bonificação, de 10\$000, que ela entende ser ouro, estipulada no art. 49 das Especificações anexas ao contrato de 16 de maio de 1911, (anexo n.º 1, impresso, pag. 79).

O representante da Inspeção leu então as razões já dadas em o officio n.º 8, pag. 35, pelas quais se reconhece que sempre que no contrato os preços são em ouro, assim vêm declarado, na falta dessa declaração, consideram-se em papel.

Como exemplo citou os preços 47 b e 47 c (anexo n.º 1, pag. 67) em que os preços são em papel; e, em ouro, os da pag. 69 que têm um asterisco.

— A Comissão concordou em não atender a reclamação.

— O. P. 17 — Rs. 40:348\$200, ouro — A Companhia pede essa importância a título de custo de transporte do material destinado às

linhas que por ela estavam sendo construídas e que era transportado pelas linhas em tráfego.

— Ora, êsse pedido, como observou o representante da Inspetoria, não é baseado no contrato. Ao contrário, êste contrato, prevendo tal transporte, estabeleceu na cláusula XXII, n.º 5, (anexo n.º 1, pag. 35), que não haveria transporte gratuito nas linhas da rede arrendada sinão para . . . : o material destinado aos prolongamentos e ramais construídos pela Companhia, ou à conservação das linhas em tráfego arrendadas à Companhia.

— A Comissão resolveu, por isso, não atender a reclamação.

— O. P. 18 — Rs. 300:000\$000, papel — A reclamação é baseada no fato de haver a fiscalização mandado iniciar a construção da linha de Fortaleza a Uruburetama, não por Fortaleza, kil. 0 mas pelo quilômetro 12; e também por ter sido embargada uma obra em construção na estação 50, ou quilômetro 1, dessa linha.

O representante da Inspetoria leu a disposição constante do artigo 27 das Condições Gerais, anexas ao contrato de 16 de maio, em que ao Governo é dada a faculdade de fazer atacar o serviço pelos pontos que julgar mais convenientes, sendo que, no caso em questão, visava o próprio interesse da Companhia de não serem retardados os serviços, tanto mais que de Fortaleza ao quilômetro 12 havia uma estrada de rodagem para transporte do material.

Quanto à razão dessa ordem é que dependia ainda de decisão a fixação do ponto de partida da linha de Uruburetama, se de Fortaleza no kil. 0, ou se do kil. 12.

É fato que havia embargo de uma obra no kil. 1, pelo Ministério da Marinha, mas esse embargo que não demorou em ser levantado não impedia o serviço aquém e além dessa obra.

Não obstante essas razões, o Sr. Procurador do Síndico alegou que o próprio artigo 27, citado, pag. 59, 1.º período, estabelecia que os prejuízos decorrentes dessas medidas do Governo davam direito a uma indenização.

Se, pois, a presente reclamação não podia ser avaliada em 300:000\$000, é, entretanto, merecedora de atenção. A Comissão entretanto, resolveu não atender por não haver fundamento quanto ao prejuízo alegado.

— O. P. 19 — Diz a reclamação, a qual é de 23:536\$235, ouro, e 4:195\$699, papel, ser ela feita *pela indevida exclusão de certos itens*.

— Estudando-a, o representante da Inspetoria declarou ter obtido da Companhia uma nota a respeito (anexo n.º 39 ao officio n.º 8, de 17 de agosto) e verificado tratar-se das mesmas reclamações constantes dos protestos lançados em folhas de medição, de outubro de 1913, e já informado pela fiscalização em officios ns. 855 e 895 de 10 e 22 de dezembro de 1913, anexos ns. 36 e 40, não havendo mais a que atender porque o que era possível fazê-lo já constava das últimas medições de

novembro e dezembro de 1913 e da medição final a que se procedera no fim do ano de 1915.

Em consequência nada mais havia a que atender.

*

*

*

Na 6.^a reunião, a 4 de agosto, tratou-se, mas sem chegar nesse dia a resultado definitivo, da reclamação n. 20, que corresponde a F. 1 das apresentadas ao Ministro da Fazenda.

Essa reclamação importa em 521:812\$152, papel.

Analisando-a, o representante da Inspetoria informou que ela tinha origem no desconto de 10% feito no Tesouro sôbre a importância das medições dos trabalhos, desconto êsse feito em virtude de obrigação que a Companhia assumira, para com o Ministério da Fazenda, de um adiantamento de £ 80.000 que, por conta dela e com autorização do Governo, os Srs. Rothschild and Sons fizeram à C. B. Crisp & Co.

Quanto ao motivo desse adiantamento, ordenado em 17 de fevereiro de 1910, dias depois, portanto, de ser assinado o primeiro contrato, de 4 desse mesmo mês, foi o seguinte:

— De acôrdo com o decr. 7.669 de 18 de novembro de 1909, a Companhia devia ser paga em títulos de um empréstimo de £ 2.000.000 a juros de 5%, ouro, que os Srs. Rothschild and Sons lançariam. A Companhia, porém, não tendo chegado a acôrdo, com esses Srs., fez a negociação com C. B. Crisp & Co.; o empréstimo estava sendo lançado por essa firma quando, passados apenas dois meses e meio, o Governo resolveu fazer a conversão da dívida externa, que era em títulos de juros de 5%, para de 4%, e, para êsse fim, lavrou, no mesmo dia, 3 de fevereiro de 1910, dois decretos, um, o de n.º 7.853, autorizando iniciar aquela conversão e, outro, o de n.º 7.842-A, alterando as cláusulas do decreto n.º 7.669 relativas a pagamento à Companhia e à emissão dos títulos prometidos.

— Foram então encarregados dessa conversão de títulos, de 5% para 4%, os Srs. Rothschild and Sons como consta daquele decreto 7.853.

— Suspensa por essa razão a negociação confiada a C. B. Crisp & Co. e relativa ao empréstimo de £ 2.000.000 em títulos de 5%, foi paga a essa firma, como indenização a quantia de £ 80.000, obrigando-se a Companhia a considerá-la como um adiantamento que pagaria, como já se disse, mediante descontos nas folhas de pagamento das obras que ia construir.

— Continuando a prestar informações, fez o representante da Inspetoria notar que todos êsses fatos haviam ocorrido no ano de 1910, antes da revisão do contrato assinado em 16 de maio de 1911, revisão essa em que ficou acordada aquela quitação de que trata a cláusula XXVIII.

Entendida, por isso, e, também, porque nenhuma exceção se estabelecera nessa cláusula, que todas as dívidas ou pagamentos anteriores estavam liquidados, entrando a Companhia, desde essa data, em uma situação nova e sem relação ou obrigações decorrentes do contrato anterior.

Se exceção houvesse, de presumir, era que ela fosse consignada nessa cláusula, quando ali se fez referência a *somas já adeantadas*.

Entretanto essa exceção não foi feita e só em aviso de *Setembro de 1913* foi que o Ministério da Fazenda solicitou ao da Viação *que mencionasse a desconto de 10%* nos pagamentos a efetuar para indenizar o Tesouro daquelas £ 80.000.

Já no Tribunal de Contas o Dr. Viveiros de Castro estranhara essa omissão na cláusula XXVIII do novo contrato.

Levado por essas razões o representante da Inspetoria opinou, como já fizera em seu ofício n.º 8, de 17 de agosto de 1920, pela restituição à Companhia dos descontos já feitos em um total de 517:007\$773 (anexo n. 45) e não 521:812\$152 como era reclamado.

O Ministério da Viação, entretanto, não fôra desse parecer tanto assim que em ofício n.º 3.420, de 18 do setembro de 1915 (anexo n. 41) dirigido ao da Fazenda, declarara que, ao ser lavrada a cláusula XXVIII, em maio de 1911, não se tinha conhecimento do acôrdo pelo qual fôra feito aquele adiantamento e, conseqüentemente, que essa cláusula não se podia referir a tal adiantamento nem dele podia ter dado quitação.

O representante da Inspetoria declarou, porém, entender que essa circunstância de o Ministério da Viação ignorar a existência daquele adiantamento, autorizado pelo Ministério da Fazenda, não excluía a responsabilidade coletiva do Governo em relação à interpretação dada a essa cláusula XXVIII; e que, no caso, a ignorância, alegada, daquele adiantamento, não se justificava visto ter sido a consequência de um ato que se refletira no próprio contrato.

Com efeito, se em verdade o decreto que deu lugar à indenização de £ 80.000 a C. B. Crisp & Co. foi o de n.º 7.853 de 3 de fevereiro de 1910, autorizando a conversão da dívida externa, não menos exato é que ele se refletiu no da Viação dando lugar também a que *no mesmo dia, 3 de fevereiro*, se lavrasse o decreto 7.842-A — assinado pelo Ministro da Viação.

E', pois, provável, que o Ministério da Viação tivesse então tido conhecimento do ocorrido.

Outra circunstância, ainda lembrada por êsse representante é que não se compreendia bem porque não havendo a Companhia sido causa dessa indenização, e sim o Governo, fosse ela responsabilizada pelo pagamento.

A seguir e para bem esclarecer à Comissão, o representante da Inspetoria leu o parecer dos Engenheiros — Silva Freire, Augusto de Menezes e Lima Brandão, constante do relatório de 18 de fevereiro de

1914, contrário a essa argumentação e em favor do desconto determinado pelo Ministério da Fazenda.

Esse parecer é, em resumo, o seguinte:

“Ante os papéis compulsados a cláusula XXVIII, na parte que trata das *somas adiantadas*, só se refere à de £ 120.000...

Apesar de ter certeza de que, ao assinar-se o contrato, revisto, o Ministério da Viação não tinha conhecimento do adiantamento de £ 80.000 pago anteriormente a C. B. Crisp & Co. pela casa Rothschild and Sons, por ordem do Ministério da Fazenda, como indenização da desistência do lançamento do empréstimo com os mesmos contratados em 1910 pela South American, não quizeram aqueles engenheiros manter-se apenas no terreno negativo; e, procurando melhor juízo formar, encontraram o Aviso de 31 de outubro de 1911 (é o de número 2.194, anexo n.º 1, pag. 10), que *especifica ser o adiantamento de £ 120.000 o único a que se refere a cláusula XXVIII, excluindo, portanto, quaisquer outros.*

A esse Aviso havia precedido outro, o de n.º 589, de 17 de março de 1911 (mesmo anexo n.º 1, pag. 109) que no Relatório aparece também transcrito — e onde se observa que a Companhia não protestou contra o teor do Aviso de 31 de outubro de 1911, *sendo provável* que, de acôrdo com a praxe, tenha o representante da Companhia passado recibo, nesse próprio Aviso, da quitação de que reza o cláusula XXVIII”.

Depois dessa leitura, ainda o representante da Inspeção, repetindo as observações já feitas, fez notar que nenhum desses atos oficiais, posteriores à data do contrato, revisto, tinham, em seu entender, força bastante para estabelecer exceções ao estabelecido na cláusula XXVIII, e, menos ainda, o fato de o Ministério da Viação ignorar a existência desse adiantamento motivado, não pela Companhia, mas pelo próprio Governo.

Finalmente informou que do anexo n.º 49, pag. 7, o qual é um *affidavit* do Sr. Harmood Banner, datado de 3 de dezembro de 1915, — consta que tanto £ 80.000 como £ 120.000 eram somas que a Companhia aceitara em adiantamento à de 2.550.000\$000 dada em quitação.

Em seguida manifestou-se o Sr. Consultor Técnico do Procurador do Síndico, dizendo o seguinte:

Somente ao Governo aproveitava a desistência por parte da firma C. B. Crisp & Co. do empréstimo de £ 2.000.000 ao juro de 5%, visto que essa medida se impunha aos seus interesses para realizar a conversão da dívida externa de 5% para 4% de juros, conforme a autorização contida no decreto n. 7.853 de 3 de fevereiro de 1910, e é evidente, portanto, que somente ao Governo deveria caber qualquer onus pro-

veniente dessa desistência. Para que a Companhia pudesse aceitar o encargo desse onus, seria preciso receber em troca qualquer favor ou concessão de igual valor, isto é, uma compensação perfeitamente equivalente, o que seria fácil estabelecer uma vez que a esse tempo era negociada a revisão do contrato, mas o que de fato não se deu. O que parece mais provável é que o Ministério da Fazenda pretendia apenas um jogo de contas, de fôrma a fazer recair essa despesa no custo da construção a cargo da Companhia a exemplo do que sempre fez com as quotas de fiscalização, que eram pagas pelas Companhias contratantes da construção e restituídas pelo Governo, como aconteceu também com a South American. De acôrdo com a opinião do Dr. Piquet Carneiro quando se refere à situação tumultuária daquele tempo, julgo que houve confusão quando se pretendeu estabelecer a forma de indenizar a firma C. B. Crisp & Co., das £ 80.000, que reclamavam pela desistência do empréstimo de £ 2.000.000. Para corroborar essa minha afirmação eu me reporto ao Aviso n. 3.240 de 18 de setembro de 1913 do Ministério da Viação (anexo n. 41) ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda donde se verifica que o Ministério da Viação requisitou ao da Fazenda, a título de adiantamento, os seguintes pagamentos à South American: pelo Aviso n.º 2.371 de 14/11/10 — £ 200.000 e pelo Aviso 589 de 17/3/11 — £ 120.000. Ambos são de data anterior à revisão do contrato que é de 16/5/11. Nesse novo contrato de 16 de maio, na cláusula XXVIII, se alude a *somas* pagas por adiantamento, e pelo Aviso em questão se verifica que essas *somas* outras não são, sinão aquelas acima de £ 200.000 e £ 120.000, como nele mesmo se explica justificando o plural, empregado na cláusula citada *somas já adiantadas*. Por êsse mesmo Aviso se sabe, entretanto que em 23 de outubro de 1911 pelo Aviso n.º 2.119 do Ministério da Viação foi pedido ao da Fazenda que tornasse sem efeito o primeiro dos referidos pagamentos de £ 200.000, e logo em seguida (7 dias depois) em 31 de outubro do mesmo ano, por Aviso número 2.194, foi solicitado o pagamento de 2.550:000\$000, conforme estipula a cláusula XXVIII do novo contrato de revisão, fazendo-se nesse Aviso alusão ao adiantamento de £ 120.000, unicamente. De tudo eu chego à seguinte conclusão, que o Ministério da Viação pedindo em novembro de 1910 o pagamento de £ 200.000, que seriam as £ 120.000 por serviços executados e £ 80.000 para indenização a C. B. Crisp & Co., que seria feito por intermédio da Companhia, que alguns meses mais tarde, em março de 1911, quando já se discutia o novo contrato pedira o pagamento de £ 120.000, para pagamento de obras executadas, — que ao ser assinado o contrato em maio de 1911, esses dois avisos estavam de pé e a cláusula XXVIII refere-se às *somas já adiantadas*, parecendo referir-se às duas parcelas £ 120.000 e £ 80.000, ou talvez confusamente aos dois anos; que somente em 23 de outubro de 1911 pelo Aviso 2.119 o Ministério da Viação pediu a anulação da requisição de pagamento relativo a £ 200.000, já após o registro do novo contrato pelo Tribunal de Contas e que logo em seguida (7 dias depois), em 31 de outubro de

1911, pelo Aviso 2.194 pediu o pagamento de Rs. 2.550:000\$000, nos termos da Cláusula XXVIII e nesse Aviso só aludiu ao adiantamento de £ 120.000, cuja requisição naturalmente foi cumprida pelo M. da Fazenda, para pagamento unicamente de trabalhos executados. No Aviso em questão aqui diz o Ministro da Viação não ter elementos para dizer se as £ 80.000 estavam incluídas nos 2.550:000\$, mas nós sabemos que esse total é a soma das parcelas em que se decompõe a conta n.º 7, e nenhum deles se refere a essa indenização de £ 80.000 a C. B. Crisp & Co.

Forçoso é concluir que se pretendeu por um jogo de contas passar essa despesa para o custo da construção das estradas a cargo da South American, mas depois de muita confusão, não foi pago à Companhia esse adiantamento £ 80.000, e assim de modo nenhum podia ser-lhe descontada qualquer importância por esse título, sendo de toda a justiça a restituição das parcelas que foram descontadas, conforme opinava muito acertadamente o Dr. Piquet Carneiro.

Por último manifestou-se o Sr. Consultor Jurídico que disse julgar necessário para esclarecimento da questão a leitura do Aviso n.º 142 de 5 de junho de 1913, do Ministério da Fazenda, Aviso esse citado no Anexo n.º 1, pag. 109, mas não publicado no Diário Oficial; e, por estar de acôrdo com essa indicação, a Comissão dirigiu-se ao Exmo. Sr. Ministro da Viação a quem pediu que solicitasse cópia daquele documento ao Ministério da Fazenda.

* * *

Na 7.^a reunião, a 7 de agosto, compareceu o Sr. Dr. Nina Ribeiro, como advogado que é do Síndico, para explicar ao Sr. Consultor Jurídico que os poderes conferidos ao Sr. G. L. Chandler, como procurador do Síndico, assunto esse tratado na 1.^a reunião, estavam conferidos nos documentos já apresentados ao Ministério da Viação e constantes do processo, sendo portanto, desnecessárias as providências prometidas por aquele Sr. Procurador.

O Sr. Consultor Jurídico, porém demonstrou que esses documentos não conferiam o direito de desistir e depois de várias considerações ficou acordado com o Dr. Nina Ribeiro que o Sr. Consultor Jurídico faria uma lista de quesitos que seria remetida à Delegacia Fiscal em Londres para serem respondidos mediante audiência dos advogados que, em outros assuntos, têm sido consultados pelo Governo por intermédio daquela Delegacia.

Foi esse o único assunto tratado nessa reunião.

* * *

Na reunião, a 8.^a, efetuada a 9 de agosto, tratou-se das reclamações de ns. 21, 22 e 23, correspondentes às de ns. F 2, F 3 e F 4 (anexo n.º 1, pag. 119).

— A de n.º 21 refere-se ao reembolso, pedido pela Companhia, da quantia de £ 25.633, papel, que ela alega haver gasto com a impressão e estamparia dos títulos de 4% correspondentes ao empréstimo de £ 2.400.000.

Informando, o representante da Inspetoria leu o despacho dado pelo Ministro da Fazenda, em 18 de outubro de 1913, a um igual pedido da Companhia não, porém, por impressão, e estamparia, mas, por impressão e selos, despacho êsse indeferindo o pedido (anexo n.º 46 do officio citado n.º 8).

Leu também a opinião da Inspetoria das Estradas, dada em officio n.º 1.059 de 30 de agosto de 1913 (anexo n.º 38) e, contrária, em parte, àquele despacho pelo fundamento de que a cláusula LVIII citada naquele despacho distingue a emissão dos títulos de sua negociação sendo a primeira feita pelo Governo e a segunda pela Companhia. Esta negociação feita pela Companhia é que é, segundo a citada cláusula, livre de despesas para o Governo e não a impressão ou estamparia.

— Reclamação n.º 22 ou F. 3, da quantia de 304:005\$000, correspondente a juros de 9% sobre o produto líquido do empréstimo e que o Governo determinou a Companhia depositar.

A Companhia entende que não tinha o dever de depositar todo o produto líquido do empréstimo de uma só vez e sim em prestações.

O representante da Inspetoria leu, porém, as disposições contratuais a respeito, constantes da cláusula LVIII (anexo n.º 1, pag. 44), em que se encontram as seguintes expressões:

No primeiro período —

“logo após efetuada a negociação, a Companhia entregará ao Governo 83% dos títulos negociados;

e no quarto período lê-se o seguinte:

“a emissão dos títulos será *total* ou parcial a juízo do Governo Federal”.

A Comissão resolveu, por isso, não atender a reclamação, como já o fizera o Ministério da Fazenda em despacho de 2 de fevereiro de 1914 (anexo n.º 57).

— Reclamação — F 4 — n.º 23, no valor de 1.080:000\$000 e relativa a danos sofridos pela demora no registro do contrato de 16 de maio de 1911.

O representante da Inspetoria informando fez sentir que essa demora não estava fóra das previsões contratuais. Assim era que, o pa-

gamento de 2.550 contos, estabelecido na cláusula XXVIII, seria efetuado "*dentro de oito dias depois do registro do contrato*".

No próprio contrato da Companhia com o Russian Bank ficou determinado que esse Banco abriria ao Governo um crédito de £ 600.000 *oito dias depois do registro do contrato* (anexo n.º 56).

Esses atos e outros que constam das páginas 40 e 41 do officio n.º 8, de 17 de agosto de 1920, e que foram lidas pelo representante, demonstraram à Comissão não ser possível atender a reclamação.

*
* *

A 9ª reunião efetuou-se a 11 de agosto e, nela, foram tratadas as reclamações, de ns. 24, 25 e 26 correspondentes aos ns. F 5, F 6 e F 7.

— Na primeira, de n.º 24, reclama a Companhia a restituição de duas multas de 10:000\$000 cada uma.

O representante da Inspetoria, prestando informações, leu as que já prestara no officio n.º 8, citado, e justificou essas multas com os fatos constantes dos anexos ns. 52, 53 e 56. Observou, entretanto, que elas poderiam ser relevadas por acôrdo amigavel, mediante recíprocas concessões do Sr. Procurador do Sindico.

— A reclamação de n.º 25 é de 34:500\$000 e a Companhia a fundamenta dizendo ser proveniente da elevação da taxa cambial acima de 16 d.

O representante da Inspetoria informou que o contrato não fixava taxa para os pagamentos em réis, ouro, mas que sendo de 16 d. a taxa da Caixa de Conversão, taxa que vigorava quando foi assinado o contrato em 1911 e ainda foi mantida até 1913, assim sempre se fez a conversão, pelo câmbio de 16, das importâncias a pagar em réis, ouro.

Quando, porém, o câmbio eventualmente subiu até 16 17/64 o Ministério da Fazenda expediu uma circular, a de 3 de janeiro de 1913, (anexo n.º 55), determinando que essa conversão se fizesse pelo câmbio bancário a 90 dias à vista.

Em consequência a Companhia recebeu os pagamentos naquela espécie com uma diferença de 34:187\$351, papel, e, não, 34:500\$000 como é reclamado (anexo n.º 56).

— Em seu parecer (anexo n.º 38), o Inspetor das Estradas declara não lhe parecer justa a decisão do Governo que não se apoia na praxe, nem no contrato.

— Em seu relatório de 18 de fevereiro de 1914, os Engenheiros Silva Freire, Augusto de Menezes e Lima Brandão entendem que a Companhia não deve ser atendida pela razão de que, se o fôr, *surgirão novos reclamantes* que se digam igualmente afetados pela determinação da Circular, citada.

— A Comissão, porém, entende em vista das razões expostas que, ao contrário, deve a Companhia ser atendida no quantum, porém, fixado à página 43 do ofício n.º 8, citado.

— A última reclamação, estudada nessa reunião, foi a de n.º 26 em que a Companhia pede para ser reembolsada da quantia de 126:910\$616, ouro, correspondente a 2% ouro, sobre o custo do material que importou pelo porto de Fortaleza e destinado à Rêde Cearense.

Baseando-se a reclamação na cláusula XXXI do contrato, (anexo n.º 1, pag. 38, letra b) que garante à Companhia isenção de direitos de importação e de expediente, a Comissão entende ser justo que se atenda. Assim também entendeu o próprio Ministro da Fazenda que, depois de haver indeferido um pedido nesse sentido, reconsiderou o despacho anterior de 6 de agosto de 1913 anexo n.º 57).

Resolveu, por isso, a Comissão em atender não a reclamação de 126.910,616, mas da quantia de 99:524\$688, ouro, de acôrdo com os documentos (anexos n.º 58) enviados pelo Diretor da Rêde Cearense e pela Delegacia Fiscal no Ceará.

*
*
*

Na reunião do dia 16 de agosto discutiram-se as reclamações de ns. 27, 28 e 29, correspondentes a F. 8, F. 9, e F. 10, dirigidas ao Ministério da Fazenda.

— Na primeira, de n.º 27, pede a Companhia o pagamento de juros de 9% sobre o valor das medições e sobre a quitação de 2.550:000\$000 sob o fundamento de ter havido demora nesses pagamentos.

A importância reclamada é de 235:527\$437.

O representante da Inspetoria informou que a demora proveniente do pagamento das medições era devida à distância dos serviços e também do processo dessas medições, processo quase sempre demorado pelas próprias reclamações da Companhia, lançadas nos livros das medições.

— Para comprovar, que outros motivos não houve, foram lidos pelo representante da Inspetoria o despacho de 9 de setembro de 1913 do Ministério da Fazenda (anexo n.º 48) e o ofício n.º 544 de 1.º de agosto de 1913 (anexo n.º 59), no primeiro dos quais se declara não haver pagamentos a efetuar à Companhia quando esta se queixava sendo de notar ser ela própria que em tempo não transferia as somas precisas do Russian Bank para a Agência do Brasil em Londres; e, no segundo, que, para não demorar as medições, eram elas feitas no campo antes do prazo do contrato havendo, entretanto, às vezes, demoras por falta de apresentação de documentos comprobativos do material importado pela Companhia.

Resolveu por isso a Comissão não atender a reclamação.

Além disso observou o Sr. Consultor Jurídico que sendo o contrato de data anterior à promulgação do Código Civil não se podia administrativamente pagar juros.

— Reclamação n.º 28 da quantia de 1.668:911\$540.

Esta soma é pedida para compensar a redução das tarifas organizadas pelo Ministério da Viação e mandadas pôr em execução na Rêde Cearense por Portaria de 24 de maio de 1910.

— De acôrdo com a cláusula XIX do contrato, não registrado, de 4 de fevereiro de 1910, cabia ao Govêrno aprovar as tarifas, mas não organizá-las. Daí o protesto da Companhia em 6 de agosto desse mesmo ano, quando foram postas em execução essas novas tarifas.

Informando, disse o representante da Inspeção que, em seu entender, nenhuma dúvida havia sôbre a ilegalidade do ato do Govêrno, mas que quaisquer que fossem os prejuizos decorrentes, eles tinham sido atendidos na quitação de 2.550.000\$000 da cláusula XXVIII do contrato de 16 de maio de 1911, pois não haviam sido ali estabelecidas excepções para reclamações oriundas do contrato anterior; e, que, além disso, o ato do Govêrno impondo novas tarifas, tinha sido motivado pela atitude da Companhia não se apressando em organizar umas *tarifas iniciais* como previa o contrato de 1910, afim de fazer cessar o clamor público e do comércio contra as tarifas então em vigor, (ofício n.º 8, pag. 45).

Desse ofício ainda se verifica, comparando a receita, antes e depois, da promulgação das tarifas do Govêrno, que o prejuizo em 10 meses fôra apenas de 7:500\$000, sendo êsse prazo de 10 meses o que vai de 6 de agosto de 1910, data em que entraram em vigor essas novas tarifas, até 16 de maio de 1911 da assinatura do contrato, revisto, que estipulou a indenização de 2.550.000\$000.

A essas razões opôs o Sr. Consultor Técnico as seguintes considerações:

Em primeiro lugar que aquele prejuizo de 7:500\$000 fôra encontrado computando apenas as receitas e não as receitas líquidas; e em segundo lugar que o período de aplicação das tarifas do Govêrno tinha sido não de 10 meses, mas de 22, porquanto, só em 24 de maio de 1912 é que tinham sido substituídas as tarifas do Govêrno pelas apresentadas pela Companhia.

De acôrdo com estas considerações o Sr. Consultor apresentou o quadro aquí junto onde se lê os seguintes resultados:

Receita líquida média mensal das duas estradas — Baturité e Sobral — dos 5 meses anteriores à aplicação das tarifas do Govêrno, de acôrdo com os dados do Relatório da Inspeção	55:158\$710
Idem, idem, 5 meses depois	29:868\$851
Diferença	25:289\$859
que multiplicada por 22 meses produz	556:376\$898

Objetando observou o representante da Inspetoria que o novo contrato, revisto, de 16 de maio de 1911, havendo sido registrado pelo Tribunal de Contas em 6 de outubro de 1911, a Companhia poderia ter apresentado as tarifas novas logo após essa data de modo a fazer cessar o prejuizo que hoje alega.

No intuito, entretanto, de chegar a um acôrdo, acôrdo em que a Companhia desistirá das 4 reclamações suplementares, de ns. 30 a 33, já atendidas indiretamente no cômputo da indenização de 2.997:014\$185, correspondente à renda líquida do tráfego, a Comissão é de parecer que se aceite a soma acima de 556:376\$898 em vez da reclamada na importância de 1.668:911\$540.

— A reclamação n.º 29, na importância de 65:000\$000, refere-se a uma quota de fiscalização dos serviços de reconstrução, relativa ao 1.º semestre de 1914.

Pelas informações prestadas pelo representante da Inspetoria e que constam do officio n.º 8, citado, pag. 46 e do anexo n.º 54, aquela quota não foi paga pela Companhia, não cabendo, portanto, ao Govêrno, restitui-la.

Exibindo, porém, o quadro demonstrativo das quotas de arrendamento e de fiscalização (anexo n.º 64) o representante fez notar que a Companhia tinha para com o Tesouro um débito de 362:534\$780 do qual, mesmo deduzindo as 4 quotas, não pagas, de fiscalização da construção, no total de 260:000\$000 e mais as duas multas de 10:000\$000, ainda restam um saldo, em favor do Tesouro, de duas quotas de arrendamento, uma de 56:423\$750 e outra de 26:111\$030, ou seja um total de 82:534\$780.

Como, porém, a Companhia já pagara 35:000\$000 de quota de fiscalização do tráfego correspondente a todo o segundo semestre de 1915 e o contrato rescindido em 31 de agosto desse ano, ela tinha direito a 23:333\$333 dos 4 últimos meses do ano, não trafegados.

Em vista disso, a Comissão reconheceu que não podia atender a reclamação de 65:000\$000, mas que se devia creditar à Companhia no balanço constante da pag. 125 (anexo n.º 1) da quantia de 23:333\$333 e debitá-la pela de 82:534\$780 em duas parcelas, uma de 36:423\$750 e outra de 26:111\$030, fazendo daí desaparecer a parcela de 260:000\$000 que se encontra no crédito e no débito.

*
* * *

Na reunião efetuada a 18 de agosto, tratou-se das 4 reclamações suplementares — as apresentadas pelo Sr. Ernesto Roney e aceitas pelo Sr. Procurador do Síndico.

Elas se referem todas a prejuizos nas linhas em tráfego a cargo da Companhia Brasil North-Eastern, provenientes umas de despesas feitas com a transferência dos contratos de arrendamento e outras de perdas

e danos diversos resultantes da perturbação da ordem no Estado e da rescisão do contrato.

Além disso a Companhia juntou a estas reclamações, que só elas importam em £ 500.000, mais £ 85.000, perfazendo, assim, um total de £ 585.000 ou ao câmbio de 16, Rs. 8.775:000\$000..

Analisando-as no conjunto, observou o representante do Governo que grande parte, sinão todas, dessas reclamações, já estavam atendidas.

Assim, por exemplo, os *pagamentos proporcionais* aos primitivos concessionários não são mais do que o capital empregado pela Companhia no valor de 4.000:000\$000 e que em obediência à cláusula XLVI, parágrafo único, vai ser restituído à Companhia de acôrdo com a cláusula VIII.

Do mesmo modo, as despesas de organização e instalação estão ali, no capital de movimento, 1.000:000\$000, também a restituír de acôrdo com a mesma cláusula VIII.

Só estas duas parcelas elevam-se a 5.850:000\$000.

Mas, além dessa soma, o Governo terá que pagar 2.997:014\$185, a título de indenização correspondente à renda líquida do tráfego até o fim do contrato, isto é, durante 55 anos.

O total da indenização é pois 8.847:014\$185, ou quase a quantia reclamada na qual a Companhia pede de juros £ 85.000 ou seja 1.275:000\$000.

Por isso entende o representante da Inspeção que, das reclamações acima, aquelas que não se referem a perdas e danos provenientes da perturbação da ordem no Estado do Ceará já foram todas contempladas no balanço.

Quanto às resultantes de perturbações da ordem, não pode o Governo por elas responder, não só porque deu as garantias possíveis, solicitadas pela Companhia, nos 10 dias em que houve perturbações no tráfego (ver os documentos, anexos, ns. 60, 61 e 63) como provou serem os danos materiais de 1:200\$000 apenas, (anexo n.º 62) suportados, portanto, pela despesa ordinária de custeio.

O Sr. Procurador do Síndico, porém, observou, por intermédio de seu Consultor Técnico, que, nessa indenização paga de acôrdo com as cláusulas XLVI e VIII do contrato, o capital restituído era desfalcado da caução de que trata a cláusula XLIII, e que lhe parecia que, tratando-se de chegar a uma solução por meio de um acôrdo amigavel, não cabia ao caso fazer essa dedução.

A essa consideração objetou o Consultor Jurídico que a perda dessa caução era uma consequência do ato da Companhia que dera motivo à caducidade do contrato, de acôrdo com a cláusula XLVI, e a sua restituição, importaria em anular um dos efeitos daquele ato, cuja subsistência ficara entretanto preliminarmente assentada na reunião de modo a não constituir objeto da discussão.

De conformidade com essas considerações, a Comissão resolveu manter a perda da caução ficando, entretanto, ao Governo, o direito de decidir do pedido feito pelo Sr. Procurador do Síndico.

Ficou assim terminado o estudo de cada uma das 33 reclamações apresentadas pelo Sr. Síndico, cabendo à Comissão, na próxima reunião, grupá-las de acôrdo com as decisões tomadas.

* * *

Na reunião seguinte, que ocorreu a 23 de agosto, foi apresentada a relação seguinte das reclamações que, no parecer da Comissão, poderiam ser atendidas e, em consequência, afetar o balanço constante do anexo n.º 64, ao officio n.º 8, de 17 de agosto de 1920, do atual representante da Inspetoria.

Essas reclamações têm os números — O.P. 1, — 2, 3, 4, 8, 11, 14, 15, 20 (F. 1), 21 (F. 2), 24 (F. 5), 25 (F. 6), 26 (F. 7), 28 (F. 9) e 29 (F. 10). As alterações são as seguintes:

No crédito: O.P. 1.2 e 3 — Tendo a Comissão concordado com o pedido do Sr. Procurador do Síndico de calcular a depreciação do material não para 20 anos, mas sim, para o período de tempo do contrato, a quantia de 637.797\$631, papel, passa a ser de (papel) 742.333\$027.. (1)

— O.P. 4 — Havendo o representante da Inspetoria verificado haver um engano na parcela de 154.886\$855 que, segundo os telegramas do anexo n.º 27, tem uma parte em ouro e outra em papel, foi feita a devida correção encontrando-se em vez daquela parcela a de (papel) 259.302\$262.. (2)

— O. P. 8 — Como consta da ata da 3.ª reunião a 26 de julho, a Companhia reclama não uma indenização, mas um pagamento que lhe foi suspenso até entregar uns determinados estudos.

— Ficou resolvido na reunião o pagamento em questão uma vez que se chegasse a uma solução amigavel.

Esta quantia, em papel, é de 50.067\$250. (3).

— O.P. 9 — Esta reclamação foi atendida nos termos constantes do officio n.º 8, de 17 de agosto de 1920, assinado pelo atual representante da Inspetoria. Ela refere-se a desapropriações e importa em 58.365\$556. (4)

— O.P. 11 — A reclamação refere-se a tanques e trolles e foi atendida de acôrdo com a informação constante do officio n.º 8, pag. 30, na importância de 3.570\$000. (5).

— O.P. 14 e 15 — Estas reclamações, discutidas na 5.ª reunião e referentes a 5,5%, diferença entre 7,5 e 2%, e as eventuais de 5% e de 10%, a Comissão resolveu atendê-las, nas mesmas condições da O.P. 8, isto é, oportunamente e por encontro de contas, depois de verificada sua importância total.

Esta verificação, tendo sido feita, de acôrdo com o parágrafo único do artigo 47 das Condições Gerais, em relação às medições dos trechos citados nesse parágrafo e que se encontram no anexo, impresso n.º 1, pags. 104 a 109, deu o resultado constante dos documentos que aqui se seguem e pelos quais se apura ter a Companhia direito a 1.043.733\$993 com o abatimento de 52.186\$700 correspondentes a 5% para reforço da caução ou seja, líquido, 991.547\$293.

— N.º 20 — correspondente a F. 1 da lista Rs. 521.812\$152 — Ficou decidido atender-se a reclamação, não, porém, nos termos do anexo n.º 45 ao officio n.º 8, de 17 de agosto de 1920, mas, sim, restituindo a quantia já cobrada e que é 517.007\$777.

— N.º 21 ou F. 2 da lista das reclamações e na qual a Companhia pede £ 25.633 pela impressão e selagem dos títulos de empréstimo. Depois de bem estudada a reclamação, compulsando os atos oficiais e ouvindo mesmo a várias pessoas com conhecimento das praxes em casos semelhantes, a Comissão, estando certa de que a expressão "o Governo emitirá títulos" não significa o ato material da impressão ou estampanaria e selagem desses títulos, mas o ato de responsabilidade que assume o Governo com a emissão, resolveu não atender a reclamação.

— N.º 24 — correspondente a F. 5 que trata de duas multas de 10 contos cada uma. Foi atendida a reclamação para ser relevada, havendo acôrdo para encontro final de contas.

E' de Rs. 20:000\$000

— N.º 5 — correspondente a F. 6 — E' relativa ao aumento que a importância das medições pagas, em ouro, sofreu em consequência da alta do câmbio além da taxa de 16, aumento que foi descontado e que a Comissão entende que deve ser estituído pelos motivos dados na discussão. Ele importa em 35.986\$685 (9) sujeito a 5% de reforço da caução.

— N.º 26 — ou F. 7 da relação geral — em que pede a restituição de 2%, ouro, que lhe foram cobrados em Fortaleza. A Comissão foi de parecer pagar-se a quantia de 99.524\$688, ouro, constante dos documentos juntos respectivamente assinados pelo Diretor da Rêde de Viação Cearense e Inspetor da Alfândega do Ceará, se bem que maior que a reclamada. Essa quantia é maior provavelmente porque, ao tempo da reclamação ainda não haviam sido cobradas todas as parcelas que completam a soma de 99.524\$688, depois verificada pela própria Delegacia Fiscal.

— N.º 28 ou F. 9 — Refere-se à reclamação de 1.688.911\$540 por diferenças na aplicação de tarifas impostas pelo Governo.

A Comissão pelos motivos expostos na ocasião de discutir essa reclamação, e no intuito de chegar a um acôrdo definitivo, decidiu atender a essa reclamação de conformidade com a nota apresentada pelo Síndico da Companhia em um total de 556.376\$898, (10) nota que vai aqui anexa.

— Reclamação n.º 29 ou F. 10 da lista, na importância de
65:000\$000.

A Comissão reconheceu na discussão que a Companhia não tinha direito àquela soma, mas sim a de 23:333\$333 (12), devendo, entretanto, ao Governo duas quotas de arrendamento uma de 56:423\$750 e outra de 26:111\$030 que seriam incluídas no débito como consta dos termos de estudo e da discussão havida sobre essa reclamação.

*
* *

Depois da reunião de 23 de agosto, a Comissão só se reuniu novamente a 6 de setembro, tendo, durante esse intervalo, o Representante da Inspetoria e o Consultor Técnico do Procurador do Síndico, organizado os quadros referentes às reclamações 14, 15 e 28 (F.9).

*
* *

Reunidos novamente a 11 de setembro discutiu-se ainda as reclamações 20 (F. 1), 21 (F. 2) e 26 (F. 7), ficando o representante da Inspetoria de colher dados para melhor elucidação de algumas dúvidas e de redigir um telegrama ao Inspetor da Alfândega no Ceará sobre a reclamação n.º 26* (F. 7) relativa à cobrança da taxa de 2%, ouro, sobre o material importado. Esse telegrama que foi transmitido a 12 de setembro e renovado a 19 só teve resposta a 20 desse mês e nele se lê que é realmente em ouro a quantia devida de 99:524\$688.

*
* *

Na última reunião, de 24 de setembro, discutiu-se sem chegar a acôrdo, qual a taxa de câmbio para os pagamentos em ouro; e tendo a Companhia proposto que o capital a restituir fosse reduzido a libras esterlinas antes de convertido a papel, ao câmbio de 16 dinheiros, como o contrato estabelece na cláusula IV, — a Comissão resolveu pedir uma audiência ao Exmo. Sr. Ministro da Viação.

Essa reunião ocorreu no dia 27 de outubro e ficou ali deliberado que a Comissão fizesse ao Sr. George Lee Chandler, Procurador do Síndico da Companhia, a proposta que consta do ofício do dia seguinte, 28 de outubro, e aqui junto por cópia.

A essa proposta foi dada a resposta também aqui junta, datada de 31 do mesmo mês de outubro.

Autorizada pelo Ministro da Viação, Dr. Pires do Rio (7), a Comissão Lucena-Piquet dirigiu ao Sr. George Lee Chandler, Procurador do Síndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited, a proposta que a seguir transcrevemos na íntegra:

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1922.

“Exmo. Sr. GEORGE LEE CHANDLER,

M. D. Procurador do Síndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Ltd.

A Comissão nomeada por Aviso n.º 395, de 22 de junho de 1922, do Ministério da Viação e Obras Públicas, para estudar as bases de um acôrdo com V. S. que resolvesse amigavelmente as reclamações dessa Companhia, havendo apresentado a S. Ex. o Sr. Ministro da Viação os resultados a que nesses estudos chegara, constantes do balanço junto em que admitiu, para fins exclusivamente de acôrdo, como saldo a favor dessa Companhia, as quantias de 4.374:850\$315, papel e 6.417:377\$805, ouro, vem, aqui, devidamente autorizada, propor a V. S. o pagamento dessas duas importâncias: a primeira, em Obrigações do Tesouro de 7% sôbre a última emissão de 200.000:000\$000 e a segunda, em títulos do último empréstimo americano de 50.000.000 de dollars, sob as seguintes condições:

- a) — o pagamento dessas quantias será efetuado dentro de 30 dias após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas e logo que o Governo Brasileiro for notificado pela Delegacia do Brasil, em Londres, de haver sido levantado o embargo feito, em 1916, por Sir John Southerland Harmood Banner, no depósito de £ 996.000, existente no Russian Commercial and Industrial Bank, de Londres, e de que foram transferidos para a mesma Delegacia, à disposição do Governo Brasileiro, esse depósito e os respectivos juros.
- b) — Dessa importância total, a pagar, deduzir-se-ão 10% que ficarão depositados no Banco do Brasil, a crédito do Síndico dos Debenturistas, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo Síndico plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda, próxima ou remotamente, ao contrato de 16 de maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & Co., Dorman Long & Co. e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, todas constantes de documentos existentes na Secretaria da Viação e Obras Públicas do Brasil.

(7) Vide pags. 29 e 129 do Processo.

e) — Fica subentendido que, desde a data da declaração de caducidade do citado contrato de 16 de maio de 1911, pelo decreto n. 11.692 de 25 de agosto de 1915, se consideram incorporados ao patrimônio da União não só todo o acervo da Companhia em liquidação, quer referente à construção, quer às linhas em tráfego, como também a caução de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis), os juros respectivos e as quantias levadas à conta de reforço dessa caução . . .”

Respeitosas saudações.

A COMISSÃO

(a.) EUGÊNIO DE LUCENA
Consultor Jurídico

(a.) B. PIQUET CARNEIRO
Representante da Inspe-
toria Federal das Estradas

Diante destas propostas, o Sr. George Lee Chandler, Procurador dos Debenturistas da Companhia, elaborou a contra-proposta que extraímos das folhas 11-14 do Processo:

31 de outubro de 1922

“Exmos. Srs. Dr. Eugênio de Lucena, M. D. Consultor Jurídico do Ministério da Viação e Obras Públicas e Dr. Bernardo Piquet Carneiro, M. D. Representante da Inspeção Federal das Estradas, como membros da Comissão nomeada pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas por Aviso n.º 395 de 22 de junho de 1922.

SOUTH AMERICAN RAILWAY CONSTRUCTION CO. LTD.

Tenho a acusar o recebimento de vossa comunicação, datada de 28 do corrente, a mim dirigida, como Procurador de Sir William Plender, Síndico dos Debenturistas desta Companhia.

Considerando a boa vontade de S. Excia., o Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, evidenciada com a nomeação da Comissão, de que sois dignos membros por parte do Governo, de resolver as questões relativas a esta Companhia, já de há muito discutidas, e também considerando os esforços que tendes feito para chegar a um resultado que vos parece justo e razoável, venho aqui, *para* não mais retardar a solução por um acôrdo antigavel, embora sem entrar na discussão das razões que tivestes para aceitar umas e recusar outras das reclamações pela Companhia pleiteadas, nem das bases que serviram para o cál-

culo das quantias finais a que tendes chegado, declarar que aceito essas quantias que indicais em vosso officio, a que respondo, e que são as seguintes:

Em Papel Rs. 4.378:850\$315
Em Ouro Rs. 6.417:377\$805

como importância total que deve o Governo pagar por todas as reclamações apresentadas pela Companhia e mais a indenização decorrente da rescisão do contrato de 16 de maio de 1911, declarada pelo Decreto n.º 11.692 de 25 de agosto de 1915.

Tomando na devida atenção a proposta que fazeis sobre o tempo e modo para o pagamento das referidas quantias, tenho o prazer de vos comunicar que Sir William Plender, Síndico dos Debenturistas da Companhia, e de quem sou Procurador, aceitará os ditos pagamentos nas espécies propostas, a saber: — A quantia total, Papel, em Obrigações do Tesouro, de 7%, da última emissão de Rs. 200.000:000\$000; e a importância total, Ouro, em títulos do último empréstimo Americano de 50.000.000 de Dollars, sendo tomado para os primeiros títulos a cotação oficial da Câmara Sindical do Rio de Janeiro do dia do pagamento, e para os segundos, a cotação na Bolsa de Nova York, tomando-se as taxas oficiais do câmbio sobre Nova York, também do dia do pagamento.

Com referência ao parágrafo "a" de vosso officio citado, aceito a condição de ficarem dependendo os pagamentos acima da notificação da Delegacia do Brasil em Londres, ao Governo Brasileiro, de ter sido levantado o embargo feito, em 1916, por Sir John Sutherland Harwood Banner, nos depósitos no Russian Commercial and Industrial Bank e no Banco do Brasil. Sendo, porém, levantado o referido embargo, o depósito no Russian Commercial and Industrial Bank, que é uma conta a crédito do Governo Brasileiro, ficará, *ipso facto*, à sua inteira e absoluta disposição, e será transferível somente sob suas diretas ordens, não podendo portanto ficar tal transferência como obrigação a cargo da Companhia, a quem só pode caber o levantamento do embargo. Sendo assim e estando o Governo Brasileiro informado, como já me fizestes saber, que as condições atuais da Rússia que afetam todos os Bancos Russos, podem criar para o Russian Commercial and Industrial Bank uma situação difícil, no momento, pelo que não se poderá afirmar quando, e em quais condições, poderá o Governo realizar ou transferir o dito depósito, deve ficar entendido que o pagamento das quantias acordadas não depende do tempo ou do modo em que o dito Banco se descarregará de suas obrigações perante seus credores, podendo mesmo isto vir a ser assunto de alta importância internacional entre os Governos Aliados e a República Soviética da Rússia.

Com referência ao parágrafo "b" de vosso officio que determina a retenção de 10% dos totais acima mencionados, esses 10% ficando de-

positados no Banco do Brasil a crédito de Sir William Plender, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo, plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda, próxima ou remotamente, ao contrato de 16 de maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & Co., Dorman, Long & Co., e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, seria conveniente que me indicasseis uma fórmula dessa quitação nos termos em que a deseja o Governo.

Relativamente ao parágrafo "c", uma vez pagas as quantias acima mencionadas, não terei dúvida em aceitar o que aí se estabelece".

Respeitosas saudações.

(a.) G. L. CHANDLER

Procurador de Sir William Plender, Síndico dos Debenturistas da Companhia

A contra-proposta do procurador George Lee Chandler foi recusada pela Comissão Lucena-Piquet, cujo acôrdo estabelecia, "como condição primeira", o levantamento do embargo oposto sobre o depósito de £ 996.000, e a transferência desses fundos e seus respectivos juros, para a Delegacia do Tesouro, em Londres:

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1922.

Exmo. Sr. Dr. José Pires do Rio
M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas.

"Acusando a carta reservada, aqui junta, datada de 26 de outubro corrente, da qual V. Ex., em despacho, se dignou lhe dar conhecimento, a Comissão atualmente encarregada de estudar as reclamações da South American Railway Construction Company, Limited, julgando muito valiosa a informação prestada nessa carta, pelo Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, relativa à recusa do "The Russian Commercial and Industrial Bank" em entregar ao Governo Brasileiro o saldo em depósito nesse Banco, toma a liberdade de vir aqui lembrar a providência de ser enviada a S. Ex., aquele Sr. Ministro, cópia da proposta de 28 deste mês de outubro que esta Comissão, autorizada por V. Ex., dirigiu ao Sr. George Lee Chandler, Procurador do Síndico dos Debenturistas daquela Companhia nesta capital.

A Comissão assim entende porque, nessa proposta, ficou estabelecido, como condição primeira, que o pagamento do saldo em favor dos Debenturistas, verificado em balanço, no estudo recentemente concluído daquelas reclamações, seria dependente não somente do levantamento do embargo oposto, em 1916, por um grupo financeiro e Sir Harwood Banner, sobre o depósito de £ 996.000 existente naquele Banco,

como também de ser aquele depósito e os respectivos juros transferidos para a Delegacia do Tesouro em Londres.

Conseqüentemente é de esperar que os Debenturistas, por seu Síndico, Sir William Plender cuja influência financeira na City é conhecida, sendo informados dessa condição, se interessem em auxiliar agora o Governo Brasileiro no levantamento do embargo e na transferência do depósito. O contrário naturalmente dar-se-á se, sendo levantado o embargo, não fôr, entretanto, ao mesmo tempo transferido o depósito e juros.

Por esse motivo a Comissão julga ser agora a ocasião oportuna, lembrada naquela carta, para os agentes financeiros, Srs. Rothschild and Sons, agirem em favor do Governo Brasileiro.

Caso V. Ex. concorde com esse alvitre, aqui encontrará cópia daquela proposta e do balanço que a acompanhou.

A Comissão aproveita a oportunidade de apresentar a V. Ex. suas respeitadas saudações”.

(a.) EUGÊNIO DE LUCENA
Consultor Jurídico

(a.) B. PIQUET CARNEIRO
Representante da Inspe-
toria Federal das Estradas

Nessa desinteligência ficaram as negociações entabuladas completamente paralisadas, até que o Ministro da Viação, Francisco Sá, em 22 de janeiro de 1923, desejou ser informado pela Comissão se o representante do Síndico, apesar das ponderações por ela feitas e constantes de sua carta de 7 de novembro (1922), manteve as objeções feitas à proposta do acôrdo de 28 de outubro (1922) (8).

Pouco depois (7-2-1923) o Sr. George Lee Chandler, representante do Síndico, oficiava ao Ministro da Viação dizendo que, tendo proposto, em 28 de outubro de 1922, a forma de pagamento das importâncias constantes das reclamações feitas, “forma essa que foi aceita em tudo quanto da Companhia depende, como se depreende dos termos da citada carta, e não tendo até o presente momento conhecimento de qualquer providência no sentido de uma liquidação, vem solicitar de V. Ex. a solução definitiva do assunto”. (9)

O Ministro da Viação, entretanto, considerava (5-3-1923) as negociações “interrompidas” (10), oficiando à Comissão Lucena-Piquet (7-3-1923) afim de saber se seria “possível prosseguir as negociações iniciadas, ou se devem estas considerar definitivamente encerrada” (11)

(8) Vide pg. 119 do Processo.

(9) Vide pg. 118 do Processo.

(10) Vide pg. 122 do Processo.

(11) Vide pgs. 123 e 127 do Processo.

A resposta da Comissão Lucena-Piquet indicava claramente a verdadeira situação em que haviam parado as “negociações iniciadas”:

Rio de Janeiro, (sem data) março de 1923

Exmo. Sr. Dr. FRANCISCO SA'
M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas.

“Os membros da Comissão que, por Aviso n. 395, de 22 de julho de 1922, foi encarregada de estudar as reclamações da “SOUTH AMERICAN RAILWAY CONSTRUCTION CO. LTD.”, vem aqui prestar as informações que V. Ex. se dignou de lhes pedir em ofício n. 60/G, de 7 do corrente mês de março, relativamente às negociações iniciadas com essa Companhia.

Deseja V. Ex. saber se, apesar das ponderações feitas pela Comissão, no ofício, sem número, de 7 de novembro de 1922 — Ofício êsse dirigido ao honrado antecessor de V. Ex. — o procurador do Síndico da “South American” manteve as objeções feitas à proposta de 28 de outubro do ano findo e bem assim se é possível prosseguir as negociações então iniciadas, ou se se deve considerá-las como encerradas.

— Respondendo, cabe-lhes assegurar, tanto quanto lhes é dado fazê-lo como ex-membros dessa Comissão, que o procurador do Síndico da “South American” ainda não foi cientificado das ponderações feitas no citado ofício de 7 de novembro.

Era então pensamento da Comissão que êsse Ministério, considerando que a pronta aceitação, por parte do procurador do Síndico, das somas oferecidas na proposta de 28 de outubro, significava vivo interesse em fechar um ajuste antes de 15 de novembro, prontamente também agiria à vista das aludidas ponderações, fazendo sentir a êsse procurador que ao Governo da União cumpria acautelar o importante depósito existente no Russian Bank e que, portanto, não podia deixar de incluir no ajuste as condições já indicadas, tanto mais que, não tendo sido êle, sinão a “South American”, quem escolhera o referido banco para depositário, nos termos do contrato, era causa aquela Companhia, conquanto indireta, da situação em que se encontra a importância depositada, cuja transferência para os cofres da sua Delegacia em Londres não se tornou possível ao Governo em virtude da respectiva retenção judicial promovida pelos debenturistas.

E entendia então a Comissão, como ainda hoje entendem os seus membros, que a sua missão estava concluída desde que enviara ao Sr. Ministro, devidamente informada, a contra-proposta de 31 de outubro, convindo daí em diante prosseguir as negociações no próprio Gabinete até final solução.

Por motivos, porém que os membros da Comissão não podem precisar, mas, provavelmente, de escassez de tempo para terminação do período governamental, nem mesmo foi acusada a contra-proposta apre-

sentada pelo procurador do Síndico, que, assim, não teve ocasião de dizer se mantinha, ou não, as objeções à proposta de 28 de outubro, que, autorizada, como fôra, pelo ilustre antecessor de V. Ex. se apresenta como o único ato propriamente de negociação praticado pela Comissão nomeada.

Pelo exposto, terá V. Ex. provavelmente verificado que é ainda possível prosseguir diretamente, com o procurador do Síndico, as negociações encetadas pela Comissão.

Apenas, aos membros dessa Comissão parece que, atualmente, em vista da diferença de circunstâncias, mais conviria, antes de prosseguí-las, solicitar a audiência do Ministério da Fazenda sobre a proposta e contra-proposta em questão e mesmo ouvir sobre elas a Delegacia do Tesouro em Londres e os nossos banqueiros, Srs. Rothschild and Sons, os quais, estando naturalmente a par das condições do Russian Bank, poderão com segurança orientar o Governo da União na importante liquidação amigável.

Terminando essas informações, apresentam a V. Exa. seus sentimentos de elevada consideração e respeito”.

(a.) EUGÊNIO DE LUCENA

(a.) BERNARDO PIQUET CARNEIRO

Em vista desta informação pediu (26-3-1923) o Ministro da Viação, através do seu colega da Fazenda, a assistência da Delegacia do Tesouro em Londres e dos nossos banqueiros Srs. Rothschild & Sons, “os quais estando a par das condições do Russian Bank poderão orientar com segurança o Governo na importante liquidação amigável” (12).

Assim ficou o caso, novamente, paralisado por vários meses, até que no último dia do mês de janeiro do ano seguinte (1924) a Embaixada Britânica no Rio de Janeiro enviou ao Ministério das Relações Exteriores um memorandum no qual pedia informes sobre o andamento das negociações, bem como esclarecimentos sobre a responsabilidade da South American Railway Construction Co. Ltd. no depósito em poder do Russian Bank. (13)

Na impossibilidade de dar uma resposta satisfatória, o Ministro Felix Pacheco oficiou (22-2-1924) ao Ministro da Viação solicitando os dados de que necessitava — renovando, oito meses mais tarde (10-10-1924), o mesmo pedido por não lhe ter “chegado às mãos comunicação alguma de Vossa Excelência”. (14)

Não tendo recebido resposta — pois a Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação informara (18-10-1924) o respectivo Ministro da inexistência, naquela Seção, de qualquer dado sobre o as-

(12) Vide pg. 134 do Processo.

(13) Vide pags. 136-37 do Processo.

(14) Vide pg. 138 do Processo.

sunto (15) — e tendo, pela segunda vez, outro memorandum da Embaixada Inglesa (19-1-1925) (16), novamente pediu (13-2-1925) o Itamarati esclarecimentos sobre a reclamação da South American Railway Construction Company". (17)

Por largo espaço de tempo ficou sem andamento o intrincado processo, até que em 1 de setembro de 1931, isto é, seis anos e meio mais tarde, a Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação recebeu do Ministro ordem para "juntar a esta o processo N. 8.792-24 D. C. sobre as reclamações da South American Railway Construction Co. Ltd., ex-arrendatária da Rêde de Viação Cearense, ora arquivada na 3.^a Seção dessa Diretoria". (18)

De posse dos necessários documentos, o Ministério da Viação enviou ao da Fazenda o Aviso N. 170 (5-12-1931), no qual, "reiterando o aviso dêste Ministério, sob N. 67-D. C., 3.^a Seção, de 26 de março de 1923", solicitava "esclarecimentos sobre o estado atual da conta corrente relativa à quantia depositada em 1911, à disposição do Governo Brasileiro, no Russian Commercial and Industrial Bank, de Londres". (19)

Três meses depois (1-3-1932) a Diretoria da Contabilidade do Tesouro Nacional oficiava (20) à sua colega da Viação no sentido de obter "uma cópia autêntica do Aviso n. 67, D. C. de 26 de março de 1923", a que se referia o Aviso supra N. 170, o que só foi conseguido em meados de maio daquele ano (16-5-1932) (21).

Sem embargo, em 23 de julho, o Ministro Oswaldo Aranha oficiava ao Ministro da Viação informando-o de que "o aviso N. 67 D. C., de 26 de março de 1923, a que V. Ex. se refere, não consta haja sido recebido neste Ministério", (22) motivo porque pedia as necessárias providências, que só foram atendidas em 13 de outubro daquele ano (1932). (23)

- (15) Vide papelêta da pg. 138 do Processo.
(16) Vide pg. 139 do Processo.
(17) Vide pg. 140 do Processo.
(18) Vide pg. 141 do Processo.
(19) Vide pg. 143 do Processo.
(20) Vide pg. 144 do Processo.
(21) Vide pg. 145 do Processo.
(22) Vide pg. 147 do Processo.
(23) Vide pgs. 148-149 do Processo.

A DECISÃO DA COMISSÃO APURADORA DA DÍVIDA PASSIVA
DA UNIÃO

Nenhum outro documento constante do processo indica posteriores entendimentos entre as autoridades brasileiras e o Sr. George Lee Chandler, procurador do Síndico dos debenturistas da Companhia falida, o qual, no dia 29 de setembro de 1932 requeria à Comissão Apuradora da Dívida Passiva o reconhecimento e arrolamento da Companhia como credora do Governo Federal pela quantia de Rs. 9.378:850\$, papel,* e Rs. 6.617:377\$, ouro. Entretanto, obedecendo à ordem cronológica, o primeiro documento que deparamos no processo é a decisão emitida, no dia 18 de janeiro de 1933, pela Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, a qual, depois de historiar superficialmente a complexa questão, trata de provar a competência do seu julgamento, encerrado nestes termos:

“*COMPETENCIA DESTA COMISSÃO* — O art. 1.º do Dec. 21.584, de 29 de junho de 1932 preceitua que esta Comissão apure a totalidade das dívidas não consolidadas oriundas de atos ou fatos ocorridos até 31 de dezembro de 1930, de maneira que lhe não cabe apreciar a forma de liquidação ou pagamento, e tão somente precisar quanto deve o Governo. Quanto a isto, não resta a menor dúvida no processo, pois é o próprio balanço levantado pela Comissão especial nomeada pelo Governo que nò-lo declara:

4.378:850\$315, papel
6.417:377\$805, ouro (fls. 24)

As demais condições estabelecidas para liquidação, além de escaparem do exame desta Comissão, são do momento inexecutíveis, por se ter modificado, com o decorrer do tempo, a situação financeira. Mas dada a hipótese de ainda se querer apreciar as condições de liquidação propostas pela Comissão especial, não será demais dizer que, se o Governo confessa que deve determinada quantia não poderá aplicar fórmulas de pagamento, seja qual fôr, quer altere essa quantia. Pagar-se a dívida em apólices ou em títulos americanos, pelo valor nominal dos mesmos, importaria em alterar a importância, desde que tais títulos não fossem cotados ao par. Por outro lado, não nos parece justo que se prenda a liquidação de uma dívida para exigir-se do credor um *“arbit-*

lio que se deve esperar” (fls. 32) quando juridicamente nenhuma interferência poderá ter o credor no assunto. Se o depósito do Russian Bank está à disposição do Governo (fls. 102), como poderá um terceiro intervir no levantamento do mesmo. E' justo que se exija o levantamento do embargo, pois este depende do Síndico, porém não mais.

Devemos também olhar um pouco a situação em que fica o Brasil perante o estrangeiro em procrastinar pagamentos sob motivo tão imprócedente.

Quanto à fórmula de quitação evidentemente não poderá ser outra sinão plena e geral, e para melhor assegurar os interesses da União sugerimos a lavratura de escritura pública.

CONCLUSÃO — Pelo exposto podem ser julgadas líquidas para pagamento as importâncias de 4.378:850\$315, papel e 6.417:377\$805, ouro.

Relacionados sob os ns. 2.652, papel e 8, ouro”. (24)

Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1933.

(a.) *Ilegível*

Em vista da decisão acima o Procurador do Síndico, Sr. George Lee Chandler requereu (26-10-1933) ao Ministro da Fazenda o pagamento da dívida que fôra relacionada pela Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União (25), o que não lhe foi feito em virtude de ter o Diretor Geral do Tesouro emitido (4-11-1933) o seguinte parecer, aprovado pelo Ministro Oswaldo Aranha:

O processo a que êste se refere se encontra na Secretaria desta Diretoria Geral, vindo da Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União.

Tendo S. Ex., o Sr. Chefe do Governo resolvido que os processos de idêntica procedência aquí permaneçam até ulterior deliberação, parece-me que o presente deverá ser anexado ao que se prende, para o fim de serem ambos, em época oportuna, convenientemente examinados e solucionados”. (a.)
Bellens (26)

Isto se passava em novembro de 1933. No dia 25 de abril de 1934 a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante apresentou um Relatório no qual declarava ter firmado com o Sr. George Lee Chandler, representante do Síndico dos debenturistas da Companhia falida, um acôrdo, (27) que transformava o antigo débito de 22.798:904\$037, fixado pela Comissão Lucena-Piquet, em 35.000:000\$000.

(24) Vide pgs. 152-153 do Processo.

(25) Vide pg. 181 do Processo.

(26) Vide pg. 182 do Processo.

(27) Vide pg. 184 do Processo.

RELATÓRIO DA COMISSÃO ENCARREGADA DA LIQUIDAÇÃO
DA DÍVIDA FLUTUANTE

"A mencionada Companhia que foi construtora, em parte, e arrendatária da "Réde Viação Cearense", reclamou do Governo em 11 de dezembro de 1914, o pagamento de "medições" daquela Réde, e bem assim de contas de material e indenização de outros trabalhos por ela executados.

Tendo, porém, o Governo, em 11 de dezembro de 1915, declarado caduco o seu contrato, por cujo fato, segundo cláusula do mesmo, tinha ela direito à restituição, em ouro, do seu capital, resultou que aos pagamentos reclamados se juntasse mais êsse.

Para conhecer da procedência dessas reclamações e ser possível solucionar-las por acôrdo, o Inspetor Federal de Estradas baseado num Aviso do Ministério da Viação e Obras Públicas nomeou, para êsse fim, uma Comissão. Esta, depois de um trabalho exaustivo, de cerca de dois meses, apresentou o resultado dos seus estudos. E o resultado a que ela chegou é o que vai abaixo, sendo de notar que, para conversão de mil réis ouro em Libra, tomou por base o câmbio de 16 dinheiros, conforme a cláusula IV do contrato de 16 de maio de 1911 e, para a conversão da Libra em papel, adotou o câmbio de 6¼, que era o da cotação máxima da mesma, em outubro de 1924.

E' êste o resultado:

Reclamações atendidas:

Pagamento em papel	1.381:836\$130
Pagamento em ouro, convertido em papel ...	4.888:390\$603
Indenização, pagamento em papel	2.997:014\$185
Restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro, o qual, convertido em Libras ao câmbio de 16 dinheiros, produziu £ 352.387/1/2 e convertida depois essa quantia em papel, ao câmbio de 6¼, produziu	13.531:663\$119
	<hr/>
	22.798:904\$037
	<hr/>

E' este o relatório.

Na sessão, porém, do acôrdo com esta Comissão, a argumentação produzida pelo representante do Síndico dos debenturistas da Companhia, para demonstrar que a aludida dívida do Governo não se podia expressar pela cifra papel de 22.798:904\$037, foi tão clara e razoavel, que a Comissão, por sua maioria, a reconheceu procedente.

E' esta a sùmula de sua argumentação:

- a) — Pelo acôrdo de 1922, o Governo propôs-se a pagar, dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de 22.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel, e 6.714:377\$805, ouro (carta de fls. 8 e 9).
- b) — Não tendo o Governo aceitado a contra-proposta do representante do Síndico (carta de fls. 11 a 14), não mais cogitou de novo entendimento com êle para saldar a dívida.
- c) — No entanto, o representante do Síndico terá de remeter agora para Londres a soma que receber.
- d) — Se êle, em 1922, fosse pago, em papel, da soma de 6.417:377\$805, ouro e da de 4.378:850\$315, papel, ou fosse da importância de 22.798:904\$037, papel, era possível que, com essa importância, lograsse adquirir, ao câmbio da época, 550.000 Libras; mas, ao câmbio atual, com a Libra de 60\$000, não adquiria nem 400.000 Libras.
- e) — Demais, acrescentou, não se trata de uma dívida pela qual a União Federal se fizesse responsável, sem proveito algum, ou mais do que isto, com grave dano do seu patrimônio. Ao contrário, da encampação da estrada de ferro, denominada Rêde Cearense, não só a União como o Estado do Ceará, tem auferido sensíveis vantagens econômicas.

A vista do exposto, opinou a Comissão pelo pagamento da quantia de 35.000:000\$000, proposta pelo representante do Síndico, mediante a qual foi estabelecido o acôrdo.

Rio, 25 de abril de 1934.

(a.) AMALIO DA SILVA

(a.) A. XIMENO DE VILLEROY

Vencido. Julgo que o presente crédito deve ser liquidado pela importância de 22.798:904\$037, conforme o cálculo de fls. 19, com o qual a Companhia havia concordado em 1922".

Rio, 25 de abril de 1934

(a.) RAUL DE ARAUJO MAIA

Quase um mês depois, a 17 de julho, o Presidente da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, Sr. Carlos Edmundo Amálio da Silva, dirigia ao Sr. Ministro da Fazenda um ofício em que, depois de transcrever o Relatório a que acima nos referimos, pedia “as necessárias providências, a fim de que seja paga à mencionada credora a citada importância de 35.000:000\$000, pela estação pagadora competente, à conta do crédito aberto pelo Art. 1.º do aludido Decreto, revigorado pelo de N. 24.079, de 4 de abril deste ano”. (28)

O Dr. Arthur de Souza Costa, Ministro da Fazenda, exarou, em seguida, o seguinte despacho: (29)

“De acôrdo com a determinação constante do Art. 6.º, do Decreto n. 23.298, de 27 de outubro de 1933, autorizo o pagamento da quantia de trinta e cinco mil contos de réis (35.000:000\$000), nos precisos termos da presente requisição, que deverá ser anexada ao respectivo processo. Vá em seguida à Diretoria da Despesa para proceder à classificação à conta de crédito indicado e providenciar sobre a liquidação da dívida pelo Tesouro, na forma solicitada, podendo a mesma Diretoria emitir cheque contra o Banco do Brasil a débito da conta “Despesas da União”. Rio, 10 de novembro de 1934”.

(a.) A. DE SOUZA COSTA.

Classificada a despesa, porém, consoante os termos do despacho supra, a Diretoria da Despesa fez o processo subir para o Tribunal de Contas (23-11-1934) — onde mereceu do Dr. João Moraes Barbosa a seguinte “informação”:

(28) Vide pgs. 189-192 do Processo.
(29) Vide pgs. 182 — v. — do Processo.

“INFORMAÇÃO” DO PROCESSO NO TRIBUNAL DE CONTAS

“Versa o presente processo sobre o pagamento de 35.000:000\$000 à conta do crédito aberto pelo Decreto n.º 23.298, de 27 de outubro de 1933 revigorado pelo de n.º 24.079 de 4 de abril de 1934, em proveito da South American Railway Construction Company Limited.

A Comissão encarregada da liquidação da Dívida Flutuante, entendendo que a reclamação da South American Railway Construction Company Limited implicava em um pedido de indenização de material, não obstante o extenso relatório de fls. 15 a 21, no qual se verifica ser essa reclamação em grande parte constituída por uma reposição de capital, admitida na reforma contratual de 1911, a Comissão baseada nos arts. 1.º 2 e 3.º do Decreto n.º 23.298, entrou em acôrdo com o representante do síndico dos debenturistas daquela Companhia, para que o pagamento reclamado se desse na mesma base, assentada anteriormente em 1922, de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805 (ouro), fazendo-se a conversão desta última parcela ao câmbio atual. Com essa conversão, esse crédito alcançaria a soma de 54.136:150\$315, dando um abatimento razoável, aceito pelo dito procurador, para 35.000:000\$000, para liquidação.

Aceitando a Comissão como base de liquidação as quantias já verificadas pela Comissão nomeada em 1922, entendeu entretanto fugir-lhe à competência a apreciação das condições estabelecidas por aquela primeira Comissão, na sua proposta de fls. 8 e 9, tais eram o levantamento do sequestro do depósito de £ 996.000 no “Russian Commercial and Industrial Bank de Londres” e sua transferência para a Delegacia do Tesouro em Londres e a reserva de 10% da dívida no Banco do Brasil como garantia de quaisquer responsabilidades referentes à execução do contrato de 1911.

Tanto a proposta de fls. 8 e 9, como a resposta de fls. 11 a 14 se referem às parcelas de 4.378:850\$315 (papel) e 6.417:377\$805 (ouro), nelas não tendo havido a necessária conversão desta última garantia.

No relatório de fls. 15 a 21 é que se encontra a apuração total do valor da dívida com a respectiva conversão, somando tudo a cifra de 22.798:904\$037.

A maioria da Comissão, em vista das considerações apresentadas pelo interessado, entendeu que a conversão se devia dar agora ao câmbio

de 60\$000 a libra, quando a mesma, em 1922, atingia valor muitíssimo menor.

Em face do Decreto 23.298, o presidente da Comissão autorizou o pagamento do valor determinado pela maioria dos membros da mesma, na base por acôrdo de 35.000 contos, opinando o voto vencido apenas pelo pagamento de 22.798:904\$037, nos termos da proposta feita em 1922.

Em sua petição de protesto fls. 171, reclamava a "South American Railway": a) as quantias previstas nas cláusulas IV e XLVIII do contrato (restituição de capitais); b) a liquidação das diversas reclamações que apresentou ao Govêrno; c) a medição final de todos os trabalhos executados nos termos do art. 213 do anexo II do contrato; d) os lucros cessantes e as perdas e danos que sofrera e estava sofrendo.

Não há, pois, no caso, uma simples indenização de material, na qual a Comissão encarregada da Dívida Flutuante pudesse agir com os mais amplos poderes, sem o necessário exame das condições impostas em 1922 ao acôrdo pretendido.

Nessa reclamação há uma restituição de capital, conforme esclarece o relatório de fls. 15 a 21, bem como um cálculo de indenização, pelo que se vê a fls. 25.

Não é pois razoavel aceitar-se essa restituição de capital sem concomitante exame da transferência do depósito das £ 996.000 do "Russian Bank", depósito êsse feito por ambas as partes, que, ambas, devem sofrer a responsabilidade das consequências de sua escolha.

Segundo consta do processo, a South American Railway Construction Company Limited teve a sua falência decretada em 1914, o que realmente provocou o decreto do Govêrno considerando em 1915 caduco o contrato de 1911.

Falida essa Companhia, a sua representação tinha e tem de ser feita pelos seus representantes legais, mediante a exhibição dos respectivos documentos, em forma legal.

Entretanto, o que se vê no processo é uma procuração outorgada em Londres em 7 de abril de 1922 por William Plender, que se diz síndico dos debenturistas, e por William Barclay Peat, que se diz liquidante da Companhia, nomeado em assembléa geral extraordinária em 1914, a George Lee Chandler para representar *a cada um dos outorgantes*, e falar em nome de cada um deles, *individualmente*, não havendo nenhum mandato em nome da "South American Railway", acompanhado ou não da respectiva autorização.

Não há por outro lado prova alguma eficiente de que podem tanto o dito síndico como o liquidante legitimamente falar em nome e como representantes da "South American Railway Construction", nem ainda de que eles sejam de fato respectivamente síndico e liquidante da referida sociedade.

Acresce mais que não consta igualmente se ambos podem transigir e dar quitação pela referida Companhia, de modo a exonerarem o Tesouro Nacional de qualquer outra responsabilidade.

Isto quanto à prova da qualidade da capacidade do mandatário constituído em 1922.

Quanto à prova de que foi feita a interrupção de prescrição, segundo exige o art. 2 do Decreto 23.298, o que do processo consta é exatamente o contrário.

Não há dúvida de que em 12 de agosto de 1920 houve uma interpelação *em nome* da "South American" visando interromper a dita prescrição.

Mas o Sr. G. L. Chandler, que subscreveu a interpelação como representante da referida "South American" comparecendo em juízo sem ser por intermédio do advogado, *não* exibiu nenhum mandato ou procuração da dita Companhia, já falida, que o autorizasse a fazer validamente a dita interpelação. Sendo esta assim nula e inoperante, não pode produzir o efeito de interromper qualquer espécie de prescrição.

Não provando então o interpelante a sua qualidade, também não podia exhibir o mandato pessoal outorgado em 7 de abril de 1922 por William Plender e William Barclay Peat, porquanto este então não existia, pelo que provam os autos.

Sendo o decreto que considerou caduco o contrato de 1911 datado de 25 de agosto de 1915, a prescrição consumou-se deste modo em 25 de agosto de 1920, nenhum efeito produzindo uma interpelação nula por evidente carência de mandato.

Ainda é de considerar-se que desde 13 de fevereiro de 1925 (fls. 140) até 1.º de setembro de 1931 (fls. 141) a presente reclamação permaneceu paralizada no arquivo, sem nenhum andamento, não sendo lícito impedir-se a prescrição, indeterminadamente, de um direito por uma série sucessiva de simples protestos judiciais, sem qualquer outra diligência que demonstre da parte do senhor do direito uma ação concludente ao reconhecimento de sua pretensão.

Apesar disso os protestos também não foram feitos pela "South American" e sim pelo Sr. George Lee Chandler, procurador dos Srs. William Plender e William Barclay Peat, sendo que para a primeira interpelação não houve constituição de nenhum mandato donde haver-se consumado a prescrição total a favor do Tesouro Nacional.

Em conclusão ante o que está demonstrado nesta "informação" o Tribunal de Contas resolverá como for de direito.

2.ª Diretoria, em 12 de dezembro de 1934".

(a.) JOÃO MORAES BARBOSA.

Sem embargo de haver a 2.ª Diretoria do Tribunal de Contas opinado (14-12-1934) que

“se a autoridade superior achou improcedentes as dúvidas suscitadas e detalhadamente expostas na informação, parece-me que poderia ser ordenado o registro da despesa à vista das conclusões a que chegou por maioria a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante”. (30)

o Presidente do Tribunal de Contas nomeou o Sr. Ministro Thompson Flores como Relator do processo, cujo julgamento foi então convertido em diligência. (31)

(30) Vide pag. 198 do Processo.
(31) Vide pgs. 200-203 do Processo.

VOTO PROFERIDO PELO SR. MINISTRO RELATOR THOMPSON
FLORES, DE ACÓRDO COM O QUAL DECIDIU O TRIBUNAL DE
CONTAS CONVERTENDO O JULGAMENTO EM DILIGÊNCIA:

“Atendendo-se à clara exposição ministerial, de 7 de março de 1923, do então Ministro da Viação, que fez um resumo exato das reclamações da Companhia Inglesa “South American Railway Construction”, por motivo dos contratos acima referidos e de sua consequente *Rescisão* — fls. 126 que mostra como essa Companhia se conduziu, no cumprimento de suas obrigações, criando toda a sorte de dificuldades ao governo, e fugindo aos compromissos assumidos, como tudo consta desse processo, para promover essa rescisão de que pretendia tirar lucro: — Vide Decreto n.º 11.692 de 25 de agosto de 1915 — que declarou *caduco* o contrato, e seus impressionantes fundamentos”.

Atendendo-se que para esse empreendimento foi levantado um empréstimo de £ 2.400.000, sendo que por acôrdo, 83 % desse empréstimo ficariam depositados no “Russian Commercial & Industrial Bank”, em Londres, — £ 996.000; — não consta desses autos, por que tempo, e quais as condições desse depósito, e quais as responsabilidades das partes contratantes, e quem indicou esse Banco para esse Depósito.

Contudo, vê-se do processo, na reclamação ao Presidente da República — fls. 103 e 104, que foi a Companhia “South American” que fez esse depósito no dito Banco;

Atendendo-se ainda, que em torno do acôrdo, da solução amigável às reclamações dessa Companhia ao Governo do Brasil, como se vê das cartas trocadas pela “Comissão de funcionários”, indicada pelo Ministro da Viação, e o Sr. George Lee Chandler, procurador do síndico, carta de 28 de outubro de 1922 (fls. 8) e sua resposta de 31 do mesmo mês e ano (fls. 11), foram estipuladas como saldo, a favor dessa Companhia as quantias de 4.378:850\$315 papel e 6.417:377\$805 ouro, “*ficcando estabelecido, como condição primeira*, que o pagamento desse saldo, em favor dos debenturistas (essa Companhia faliu em Londres, no ano de 1914), verificado em balanço, no estudo daquelas reclamações, *seria todavia dependente, não somente do levantamento do embargo oposto em 1916, por um grupo de financeiros, e Sir Harwood-Banner,*

sobre o depósito de £ 996.000 (elevado já, naquela época — fosse o juro de 1% — £ 1.001-992-3-2, — comunicação de Rothschild ao Ministro da Fazenda — folhas 98 e 102) existente naquele "Russian Bank", como também ser aquele depósito e respectivos juros transferidos para a Delegacia de Londres; fls. 29;

Atendendo-se que essa condição primacial, referente ao levantamento desse depósito, e sua transferência para a Delegacia de Londres, exigido pelo Governo para tornar POSSIVEL ESSE ACÓRDO, OU ESSE AJUSTE AMIGAVEL, FRACASSOU OU NÃO TEVE SOLUÇÃO, em face das objeções maneirasas e sutís dos reclamantes, como está na carta-proposta de fls. 11;

Que, no entanto, esse depósito retido por embargo, no referido Banco, foi feito, não sei se em razão do contrato de construção da Via Férrea Cearense, ou das condições do empréstimo já referido de £ 2.400.000 — parte do Banco do Brasil e parte do dito "Russian Bank", pela Companhia "South American", fls. 104 (reclamação pelo síndico ao Presidente da República em 3 de junho de 1916);

Atendendo-se que se observa nos autos que, como instrução do Governo aos seus funcionários — fls. 129 — foi determinado: "fazer sentir a esse procurador, Mr. Chandler, que ao Governo da União, cumpre acautelar a importância em depósito existente no "Russian Bank"; e que não podiam deixar de influir no ajuste das condições já indicadas";

Atendendo-se ainda que, dado o vulto, a importância desse pagamento — 35 mil contos de réis, convem ouvir o Dr. Representante do Ministério Público, para solicitar-lhe o seu parecer, tal a importância e complexidade do assunto; obrigações decorrentes dos contratos, da sua rescisão, da extensão de poderes da procuração do síndico ao seu procurador para transigir, etc., etc., autorização essa que deve ser concedida pelo Juiz de Falência de Londres — fls. 35 e 63; verificar enfim, a prescrição procedente ou não, mas levantada na bem elaborada informação do Corpo Instrutivo deste Tribunal;

Atendendo-se, ainda mais, que esse pagamento de 22.798:904\$037, nos termos do voto vencido, ou de Rs. 35.000:000\$000, autorizado pela maioria dos seus membros da "Comissão de Liquidação", não tem como fundamento, como por equívoco ali se declara, no ajuste concertado na correspondência, entre as partes já referidas, porquanto nele se exige, por parte do Governo como condição principal, o levantamento e transferência para a Delegacia de Londres, de parte do empréstimo — £ 996.000, depositado, e mais tarde embargado nos cofres do "Russian Bank", o que não se executou;

Isto posto, e feitas essas considerações, voto, preliminarmente, para que o julgamento seja convertido em diligência, para os seguintes fins:

a) — sejam juntos ao processo os dois contratos já referidos nesta exposição;

b) — seja remetido, em seguida, este processo, por intermédio do Ministério da Fazenda, “Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos” daquele Ministério, que tem prestado à Nação relevantes e patrióticos serviços, e que está aparelhada para prestar todos os informes a respeito do empréstimo de £ 2.400.000; sobre o *depósito* e *embargo* das £ 1.001.992-3-2; responsabilidades das partes contratantes nêsse depósito e embargo, feito sobre essa importância no “Russian Bank”; se êsse depósito deve ser considerado perdido, e por culpa de quem?

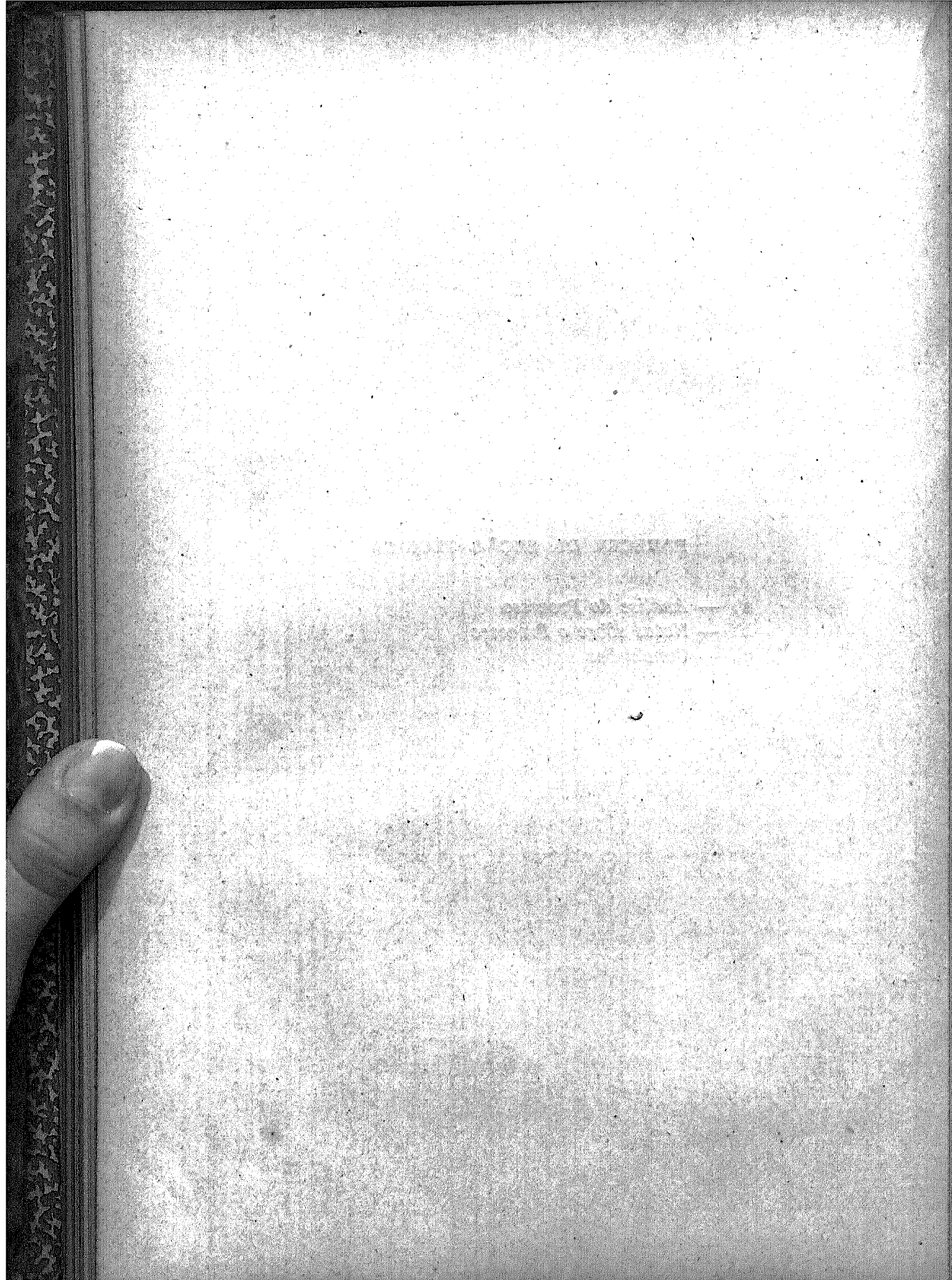
c) — prestadas essas informações dar-se vista dos autos ao Dr. Representante do Ministério Público”.

Foi assim que, tendo o Ministro da Fazenda interino, Sr. José Belens de Almeida, transmitido (12-1-1935) o processo em questão ao Presidente da Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos dos Estados e Municípios, êste, de acôrdo com o decreto N. 24.533, de 3 de julho de 1934, o confiou a esta Seção Técnica, conforme despacho datado do dia 6 de fevereiro de 1935.

2.^a PARTE

PARECER DA SEÇÃO TÉCNICA

- a) — *Análise do Processo*
- b) — *Notas sobre o Processo*
- c) — *Conclusões*



a) — ANÁLISE DO PROCESSO

O DEPÓSITO DO PRODUTO LÍQUIDO DO EMPRÉSTIMO DE £ 2.400.000

Tal é o histórico, mais ou menos detalhado, do processo que a seguir passamos a analisar.

O § 5.º do Art. 1.º do Decreto n.º 9.168, de 30 de novembro de 1911, determinava que, efetuada a emissão (cujos títulos a Companhia se encarregou de negociar por sua conta) e de acôrdo com a cláusula LVIII do contrato de arrendamento,

“uma soma correspondente a 83% do valor nominal dos títulos será pela companhia referida, South American Railway Construction Company Limited, depositada à disposição do Governo brasileiro, para o serviço dos pagamentos previstos nas cláusulas LVIII e XLIV do mesmo decreto, metade no Banco do Brasil e metade em um Banco em Londres ou Paris designado pelo Ministro da Fazenda de acôrdo com a Companhia”.

A cláusula LVIII do contrato de arrendamento determinava:

“Os fundos serão depositados para os serviços previstos na Cláusula XLIV, metade no Banco do Brasil, metade com a South American Railway Construction Company Limited, ou seus banqueiros, *The Russian Commercial & Industrial Bank, em Londres*, ou outro Banco em Londres ou Paris, escolhido de comum acôrdo pelo Governo e a Companhia”.

Há evidente disparidade entre o estipulado no contrato e a letra do Decreto n. 9.168. Pelo decreto autorizador da emissão o Ministro da Fazenda tinha poderes para fazer uma emissão de títulos no valor de £ 2.400.000, do juro anual de 4%, ouro, para pagamento de serviços contratados com a South American Railway Construction Company, Limited. Logo depois de efetuada a emissão, uma soma correspondente a 83% do valor nominal dos títulos seria depositada pela Companhia,

metade no Banco do Brasil e *metade* em um Banco em Londres ou Paris, “designado pelo Ministro da Fazenda de acôrdo com a Companhia”.

Isto significava que a South American Railway Construction Company Limited, incumbida, pela cláusula LVIII do contrato, de negociar os títulos por sua conta, só entregaria ao Govêrno 83% do valor nominal da emissão, importância que deveria ter o destino previsto pelo Decreto N. 9.168, cuja redação, como vimos, evitava a menção do The Russian Commercial & Industrial Bank, que a cláusula LVIII do contrato de arrendamento indicava.

Consequentemente, o § 5.º do Art. 1.º do Decreto N. 9.168 (posterior ao contrato) não dava *expressa autorização* para o depósito de qualquer importância no The Russian Commercial & Industrial Bank, mas “*em um banco em Londres ou Paris, designado pelo Ministro da Fazenda de acôrdo com a Companhia*”.

“Tudo estava a indicar — escrevia (32) o Dr. Jacob Cavalcanti, que naquela época se achava na Capital Inglêsa — que o depósito deveria ser feito em Londres na casa N. M. Rothschild & Sons, não só pelo fato de ser a agência financeira do Brasil, como também pela segurança que oferecia ao Govêrno Brasileiro. Mas, ainda que se não quizesse realizar o depósito de tão avultada soma na nossa agência financeira em Londres, deveria ter sido escolhido um dos grandes bancos daquela capital. A designação, porém, recaiu no The Russian Commercial & Industrial Bank de Londres, cuja obscuridade estava na razão direta da extensão do seu nome”.

De feito, concluído o lançamento da emissão, The Russian Commercial & Industrial Bank, simples agência londrina de um banco russo (com sede em Petrogrado) (33) inaugurada no dia 3 de janeiro de 1911 com o capital de £ 100.000, foi escolhida pela South American Railway Construction Company, Limited (34) para depositária da vultosa quantia de £ 996.000, equivalentes à metade do produto líquido do empréstimo brasileiro!

Neste ponto a redação da cláusula LVIII do contrato de 16 de maio se afastou extraordinariamente da cláusula XXX do primitivo contrato revisto, de 4 de fevereiro de 1910, que assim determinava:

“A Companhia poderá negociar, desde que seja a isso autorizada pelo Govêrno, a totalidade ou parte dos títulos corres-

(32) “Histórico da Dívida Externa Federal” (Impr. Nacional — Rio, 1923, p. 51).

(33) Este Banco fôra fundado na Rússia em dezembro de 1889, com capital inicial de Rublos 5.000.000 depois aumentado para Rublos 35.000.000, então equivalentes a £ 3.700.000.

(34) Diz a Comissão Lucena-Piquet — “provavelmente pelos debenturistas” da Companhia. Pag. 32 do Processo.

pondentes às estradas de ferro a construir, depositando, à disposição do Governo, em banco: da praça de Londres, de Paris, e no Banco do Brasil, nesta praça, 90% do valor nominal dos títulos”.

Como se vê, havia enorme diferença entre a letra dos dois contratos, pois o primeiro estipulava claramente, dever o saldo do empréstimo ser depositado à disposição do Governo Brasileiro, sem nenhuma referência ao Russian Bank, ou à South American Railway Construction Company, Limited, circunstância que demonstra a orientação posterior da Companhia arrendatária.

A ESCOLHA DO BANCO DEPOSITARIO

Sem embargo, é de capital importância para esta demonstração a prova de ter sido a Companhia arrendatária, na verdade, quem escolheu o Russian Bank.

De fato tudo indica ter sido a Companhia a única responsável pelo depósito do dinheiro naquele estabelecimento de crédito, não só por não constar, em quaisquer peças do processo, uma única prova em contrário, como porque, negociadora, que foi, dos títulos da emissão, e, evidentemente indicadora, no contrato, do nome dos banqueiros de sua preferência, a Companhia dispensou a autorização do Ministro da Fazenda para efetuar o depósito da importância correspondente à metade líquida da emissão. Era o próprio Sir John Sutherland Harwood-Banner, representante do grupo financeiro negociador do empréstimo de £ 2.400.000, da South American Railway Construction Company e outras firmas, quem, ao propor ao Presidente da República e aos Ministros da Viação e da Fazenda um acôrdo amigavel para a solução da pendência (35) declarava ter sido “o depósito existente no Russian Commercial and Industrial Bank, feito pela South American Railway Construction Company para a construção da Rede Cearense”.

Em abono desse fato podemos ainda juntar as declarações (36) do Ministro da Viação, Dr. Francisco Sá, e da Comissão Lucena-Piquet (37), em que se lê ter sido o depósito de £ 996.000, saldo da metade do empréstimo de £ 2.400.000 levantado para execução do contrato, feito no Russian Bank, “banqueiro escolhido pela própria Companhia”. (38)

Na impossibilidade de conhecermos, pelo simples exame das peças do processo, o verdadeiro destino dado ao saldo do empréstimo de £ 2.400.000, telegrafamos (26 e 29 de janeiro de 1935) ao Lloyds Bank,

(35) Vide ofício de 3-6-1916 pag. 103-104 do Processo.

(36) Vide nota de 7-3-1923 pag. 126-127 do Processo.

(37) Vide ofício sem data de 1923, pag. 128 do Processo.

(38) Vide ofício do Ministro da Fazenda, ao Ministro da Viação em 28 de outubro de 1922 — Pag. 28 do Processo.

de Londres, incumbido de efetuar os serviços daquela operação, solicitando-lhe completas informações sobre os depósitos realizados pela South American Railway Construction Company, Limited em 1911.

A resposta foi a seguinte:

“Londres, 5 de fevereiro de 1935 — “Os Arquivos existentes indicam que o saldo líquido do empréstimo, aproximadamente de £ 1.992.000, foi creditado da seguinte forma: . . . £ 996.000 ao London County and Westminster Bank, de Lombard Street, em Londres, de £ 996.000 ao The Russian Commercial & Industrial Bank, de Londres, por ordem da South American Railway Construction Company, Limited (a) Lloyds Bank”

Consultado a respeito, o Banco do Brasil informou-nos de que, de fato, o London County & Westminster Bank, Limited, de Londres, recebeu no dia 16 de fevereiro de 1912 da South American Railway Construction Company Limited, a seu crédito, a quantia de £ 996.000 correspondente à metade de 83% de £ 2.400.000, lançamento que foi correspondido a crédito do Tesouro Nacional em 28 de fevereiro de 1912, tendo as £ 996.000, à taxa de 16 1/32D, produzido Rs. 14.910.876\$960.

(39) A outra metade do empréstimo, de acordo com a referência feita pela Comissão Lucena-Piquet, no ofício de 4 de agosto de 1922, dirigido ao Ministro da Viação, fôra confiada ao Russian Bank, que acusou o recebimento do depósito no total de £ 996.000 em carta dirigida ao Ministro da Fazenda no dia 22 de dezembro de 1911. (40)

Que o Governo Brasileiro estava completamente alheio ao destino dado ao saldo do empréstimo, basta sabermos que a própria Delegacia do Tesouro Brasileiro em Londres ignorava a existência de qualquer depósito feito pela Companhia, a qual dirigiu nos dias 29 de janeiro e 7 de fevereiro de 1912 duas cartas solicitando informações! (41)

Entretanto ao depositar £ 996.000 do Governo no Banco de sua confiança, a Companhia se arrogou o direito de fiscalizar suas retiradas com a implícita autoridade que lhe outorgava o contrato de arrendamento, e o decreto legalizador da emissão.

Ao estender, porém, essa zelosa fiscalização ao limite extremo ditado pela desconfiança, desobedeceu a Companhia a letra do contrato de arrendamento, que lhe impunha a entrega do produto do empréstimo ao Governo Brasileiro.

(39) Carta de 7 de março de 1935.

(40) Vide pag. 99 do Processo.

(41) “I request you to inform me, with urgency, if in accordance with § 5th of the 1st. Art. of the Decree N. 9.168 of 30th November 1911, you made the deposit of the amount corresponding to 83% of the Loan recently realized. Also I ask you to let me know if that deposit was made to be the disposition of the Brazilian Government, being half in the Bank of Brazil and half in a London or Paris Bank in the affirmative case, what is the name of that Bank”.

Para que se avalie a justeza desse raciocínio basta examinarmos, a fls. 64 do Processo, a exposição de uma (N. 22 ou F 3) das inúmeras reclamações feitas pela Companhia, e analisadas pela Comissão Lucena-Piquet. Protestava a arrendatária contra o não pagamento de 304:005\$000, correspondentes a juros de 9% sobre o produto líquido do empréstimo, cujo saldo o Governo determinou fosse depositado pela Companhia. Entendia esta não ter a obrigação de "*depositar todo o produto líquido do empréstimo de uma só vez e sim em prestações*", ao que o representante da Inspeção das Estradas contestou pela citação da cláusula LVIII do contrato de 16 de maio de 1911 que estatuiu: "*logo após efetuada a negociação, a Companhia entregará ao Governo 83% dos títulos negociados*".

A conclusão a que, por dedução, nos leva esse protesto da empresa arrendatária, — feita muito posteriormente à negociação dos títulos — é de estar parte do produto líquido do empréstimo de posse da Companhia ou de seus banqueiros, e reclamar o Governo o depósito integral de 83% da emissão em algum outro estabelecimento de crédito.

Tanto a determinação do Governo só poderia ser feita no intuito de ver o depósito feito no Russian Bank transferido para a Delegacia do Tesouro Brasileiro em Londres, ou para os banqueiros N. M. Rothschild & Sons, agentes financeiros do Brasil, que, ao ser desobedecida a ordem do Tesouro, não foi a reclamação do pagamento de 304:005\$000 atendida pela Comissão Lucena-Piquet, reclamação também já indeferida pelo Ministério da Fazenda em despacho de 2 de fevereiro de 1914, documento que prova a existência, já naquela época, de sérias irregularidades.

Essa verdadeira interpretação dos fatos é plenamente comprovada pelos argumentos apresentados numa das reuniões (16 de agosto de 1922) da referida Comissão de arbitramento, na qual se discutia a procedência da reclamação N. 27 (42) relativa ao pagamento, à Companhia, de juros de 9% sobre o valor das medições e sobre a quitação de 2.550:000\$000 sob o fundamento de ter havido demora nesse pagamento.

Reclamava a empresa arrendatária, por isso, a soma de Rs. 235:527\$437, que lhe foi recusada em virtude de ser a demora do pagamento das medições causada pela distância em que se achavam localizados os serviços e pelos processos lentos dessas medições, quase sempre tornadas mais vagarosas pela própria Companhia. E para demonstrar a inexistência de outros motivos — acrescenta a Comissão em seu Relatório —

"foram lidos pelo representante da Inspeção o despacho de 9 de setembro de 1913 do Ministério da Fazenda e o seu ofício N. 544 de 1 de agosto de 1913, no primeiro dos quais se declara

(42) Vide pag. 68 do Processo.

não haver pagamentos a efetuar à Companhia quando esta ce queixava, sendo de notar ser ela própria que em tempo não transferia as somas precisas do Russian Bank para a Agência do Brasil em Londres...

O sentido dessas palavras não comporta divergência de interpretação: *a Companhia não transferia* as somas precisas do Russian Bank para a Agência do Brasil, de Londres.

Em síntese: a Companhia firmou com o Governo um contrato de arrendamento, para cuja execução foi encarregada de negociar certa emissão de títulos brasileiros, obrigando-se a depositar o líquido do empréstimo, metade no Banco do Brasil, metade com a própria Companhia contratante, ou seus banqueiros, o Russian Bank, ou outro banco de Londres ou Paris, escolhido de comum acordo pelas partes contratantes.

Réalizada a operação, a Companhia, de acôrdo com a letra do contrato, e *em desacôrdo com o decreto autorizador da emissão*, escolheu, como depositário de parte dos fundos do Governo, o Russian Bank, de Londres, circunstância que a tornava tão responsável pela escolha do Banco quanto o próprio Governo, que permitira tal preferência no contrato (43).

Diante do exposto se deduz caber tanto à Companhia, como ao Governo, uma solidária responsabilidade pela escolha do Russian Bank para depositário dos fundos, responsabilidade que a viciosa redação da cláusula LVIII do contrato não consegue tornar menos direta.

Apesar de gramaticalmente falho o último período dessa cláusula, seu sentido real não pode ser invertido por especiosa hermenêutica, pois o que se determinava era a entrega, pela Companhia ao Governo, do saldo do empréstimo, fundos estes que seriam depositados, metade no Banco do Brasil, metade com a própria Companhia, ou seus banqueiros, o Russian Bank, OU OUTRO BANCO EM LONDRES OU PARIS, ESCOLHIDO DE COMUM ACÔRDO PELO GOVERNO E A COMPANHIA.

Em outras palavras: os fundos, que pertenciam ao Governo seriam confiados, em somas iguais, ao Banco do Brasil, e à Companhia arrendatária ou seus banqueiros. Portanto, como *depositários* desses fundos do Governo, tanto o Banco do Brasil, como a Companhia ou seus banqueiros, eram por êles diretamente responsáveis, uma vez de posse do dinheiro.

Ao prever a cláusula LVIII, porém a eventualidade de ser metade dos fundos depositada em outras mãos, que não da Companhia ou seus banqueiros, isto é, "*outro banco em Londres ou Paris*", acordava-se que a escolha desse banco fosse feita "*de comum acôrdo pelo Governo e a Companhia*".

(43) Vide "Informação" do Dr. João Moraes Barbosa, do Tribunal de Contas, pag. 195-v. do Processo.

Logicamente, por isso, se o depósito da metade do saldo do empréstimo fosse efetuado em *outro banco, de Londres ou Paris, escolhido pelas partes contratantes*, como a alternativa do contrato autorizava não poderia a Companhia ser chamada à responsabilidade pela fiel guarda e destino desses fundos, uma vez ter sido, com o Governo, proprietário daqueles dinheiros, a indicadora de seu depositário.

O texto da cláusula LVIII não significava ter a Companhia necessidade do *consentimento* do Governo para *reter em seu poder, ou confiar aos seus banqueiros*, a metade do saldo do empréstimo de £ 2.400.000, pois o contrato a isso lhe dava expressa autorização, *contra o disposto no decreto autorizador do empréstimo*.

O depósito daquele saldo era, assim opcional. Ao avocar a si o direito de constituir-se depositária dos fundos do Governo, a Companhia exerceria uma faculdade a ela confiada pelo dono do dinheiro, e, assim procedendo, implicitamente assumiria completa responsabilidade pela sua custódia. Por outro lado o Governo não podia impedir a entrega desses fundos *aos banqueiros da Companhia*, uma vez haver previamente reconhecido, no contrato, a legitimidade desse ato. Consequentemente, a responsabilidade da Companhia pelo dinheiro depositado, *com banqueiros de sua voluntária escolha*, não era tão direta como se ela houvesse retido os fundos, no todo ou em parte, em seus próprios cofres particulares, ou à sua disposição, em poder de seus banqueiros.

Do exposto se depreende não poder a Companhia ser considerada "trustee" de parte do produto do empréstimo por ela negociado, pela intuitiva razão de que, ao efetuar nos bancos indicados os depósitos devidos, ela sempre o fez consoante exigia o acôrdo assinado, dando, assim, cabal desempenho à missão a ela cometida pela parte contratante.

Sem embargo, não tendo parte do empréstimo ficado em seu poder (como opcionalmente sugeria o contrato), mas em poder de seus banqueiros, (contra o que estipulava o decreto autorizador do empréstimo), nem por isso se eximia a Companhia, materialmente, de qualquer responsabilidade pelo destino dos fundos, que se achavam depositados em Londres à disposição do Governo, para garantir os pagamentos dos serviços constantes da cláusula XLIV do contrato, pois a escolha do Russian Bank com ser permitida pelo contrato de arrendamento, violava o decreto autorizador de empréstimo.

Tais são os informes que esta Seção Técnica pode prestar sobre o depósito do empréstimo de £ 2.400.000:

- 1 — A Companhia negociou o empréstimo de £ 2.400.000.
- 2 — Autorizada a constituir-se depositária da metade do saldo da operação, ou depositá-la no Russian Bank, efetuou o depósito neste estabelecimento de crédito, exercendo severa fiscalização sobre as suas retiradas.

- 3 — Obrigada a fazer no Banco do Brasil o depósito da outra metade do produto líquido do empréstimo, obedeceu o contrato, confiando êsses fundos ao London County and Westminster Bank, que depois os enviou ao Governo.
- 4 — A Companhia era, solidariamente com o Governo, responsável pela escolha do Russian Bank para depositário daqueles fundos, responsabilidade tanto mais direta quanto a escolha do Banco Russo foi feita em flagrante desobediência do decreto N. 9.168 de 30 de novembro de 1911.

O EMBARGO DAS £ 1.001.992. 3. 2

Por deliberação dos acionistas da South American Railway Construction Company, Limited, reunidos em assembléa extraordinária, no dia 16 de janeiro de 1914, foi a firma voluntariamente dissolvida, dela sendo então nomeados, como liquidatário, Sir William Barclay Peat, e como síndico, Sir William Plender (44).

Em virtude de uma longa série de motivos justamente considerados "impressionantes" (45), o Governo Brasileiro decreta, a seguir, no dia 8 de agosto de 1915, a caducidade do contrato de arrendamento que firmára com a South American Railway Construction Company, Limited, cuja falência era promovida em Londres por um grupo de financistas, que negociara, para a Companhia, o empréstimo de £ 2.400.000, grupo que, representado por Sir John Sutherland Harwood-Banner, obteve da Suprema Côrte da Inglaterra uma sentença que collocava sob custódia os depósitos feitos no Russian Commercial & Industrial Bank, de Londres, e no Banco do Brasil, do Rio de Janeiro. (46)

O então Ministro da Fazenda, (Dr. João Pandiá Calógeras) procurou, por todos os meios ao seu alcance, conseguir a transferência do depósito pertencente ao Governo Brasileiro em poder do Russian Bank, pois, o embargo contra o levantamento daqueles fundos só podia ser legalmente obtido através de especial procuração da South American Railway Construction Company, Limited, documento que, no entender dos advogados ingleses então consultados, não parecia constar dos autos da demanda instaurada por Sir John Harwood-Banner contra a firma falida.

Com o prosseguimento da guerra européa e a vitória da revolução russa, ficou a questão por longo tempo suspensa até que depois de entrar o Banco em liquidação provisória (3 de fevereiro de 1922) foi ela decretada compulsoriamente no dia 24 de outubro de 1922,

(44) Certidão passada pelo tabelião John Edward Newton em Londres, no dia 11 de agosto de 1915.

(45) Ministro Thompson Flores, Vide pag. 201 do Processo.

(46) Vide pag. 103 do Processo.

acusando o Banco um vultoso passivo, pelo Recebedor Oficial Sr. H. E. Burgess, considerado *irrecuperavel*. (47)

Segundo documentos que nos foram fornecidos pela Contadoria Central da República, o saldo a favor do Tesouro Brasileiro, em poder do Russian Bank, era, no dia 1 de janeiro de 1922, de £ 998.272-11-7, importância que em agosto daquele mesmo ano estava computada em £ 1.001.992-3-2, segundo telegrama enviado pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons ao então Ministro da Fazenda:

“London, 25 de agosto de 1922 — “Em resposta ao vosso telegrama de 18 de agosto posso informar-vos de que recebi uma carta do Recebedor Oficial da Bolsa (nomeado liquidatário interino do Russian Commercial & Industrial Bank) afirmando que vossa conta apresenta um saldo em vosso favor de £ 1.001.992-3-2 acrescentando que em vista das complicadas circunstâncias relativas à respectiva conta, não pode este saldo ser considerado um depósito recuperavel (cannot be regarded as an available deposit)”. (a.) Rothschild (48)

Todas as diligências feitas pelas autoridades brasileiras no sentido de conseguir a liberação do depósito pertencente ao Governo foram infrutíferas, pois, como se deduz do ofício enviado pelo Ministro Homero Baptista ao seu colega da Viação, em 26 de outubro de 1922, isto é, dois dias depois de ordenada a liquidação compulsória do Russian Bank, este estabelecimento de crédito “se recusa a entregar ao Governo Brasileiro o saldo do depósito, não obstante os esforços empregados por este Ministério desde 1915”. (49)

Ao ser ordenada a liquidação forçada do Banco Russo o saldo a favor do Governo, segundo comunicação recebida diretamente por esta Seção Técnica do Recebedor Oficial de Londres, no dia 15 de março de 1935, era de £ 1.001.663-19-7.

RESPONSABILIDADE DAS PARTES CONTRATANTES

Como anteriormente procuramos demonstrar, tanto a Companhia arrendatária, como o Governo Brasileiro, eram solidariamente responsáveis pela escolha do Russian Bank para depositário de metade do produto líquido do empréstimo de £ 2.400.000, realizado em 1911, pois ambas as partes subscreveram o contrato que determinava semelhante preferência que só o Decreto autorizador da emissão alterou.

(47) Informação do Recebedor Oficial da Bolsa H. E. Burgess, 27 de outubro de 1925.

(48) Vide pag. 102 do Processo.

(49) Vide pag. 28 do Processo.

Acontece, porém, que a Companhia, ao tempo em que se desaveio com o Governo, era devedora do Russian Bank pela importância de £ 385.000 (adiantadas com a hipoteca de debentures no valor de £ 300.000), débito esse que, em fevereiro de 1922, se elevava a ; £ 420.000, conforme consta da exposição feita (27-10-1925) à Alta Corte de Justiça da Inglaterra pelo Recebedor Oficial (H. E. Burgess) da liquidação daquele estabelecimento de crédito.

Ao entrar a Companhia em liquidação, portanto, em janeiro de 1914, já o Russian Bank era seu credor de importância superior à metade do depósito do Governo (50), crédito que, em 1922, ao se processar a falência do Banco, se elevava a £ 420.000. Assim sendo, o embargo (interposto pelos credores da Companhia em 1916) contra o levantamento do saldo pertencente ao Governo foi para o Banco credor da ex-empresa arrendatária uma medida altamente protetora de seus interesses, pois lhe assegurava a custódia de um depósito equivalente ao dobro da dívida da Companhia, circunstância que de pronto explica não somente a persistente recusa do Banco em atender aos constantes pedidos de transferência que, desde 1915, lhe dirigia o Governo Brasileiro, proprietário daqueles fundos, mas, ainda, a esperança de que, decididas em favor da sua devedora, as 33 reclamações que ela apresentou (11-12-1914) ao Governo, anteriormente à assinatura do decreto de caducidade do contrato (25-8-1915), ele, credor, tivesse em seus cofres o numerário preciso para ver aquela dívida saldada.

Se a estas conclusões nos induz a lógica interpretação dos documentos constantes do processo, irrecusável é a responsabilidade da Companhia pela perda do depósito de £ 1.001.663-19-7, em virtude da compulsória liquidação do Russian Bank, uma vez que a indébita retenção daquele saldo foi feita, pelo seu depositário, no exclusivo interesse de uma pendência completamente alheia ao Governo Brasileiro e com pleno assentimento da ex-empresa arrendatária, cujos representantes legais poderiam ter levantado o embargo contra a liberação dos fundos do Governo.

A COMPANHIA TINHA PODERES PARA LEVANTAR O EMBARGO

Que a Companhia poderia ter levantado esse embargo, interposto em 1916, por Sir John Sutherland Harwood-Banner, representante dos credores, basta examinarmos atentamente os termos das duas propostas de acôrdo dirigidas ao Governo Brasileiro.

Na primeira (3-6-1916) era o próprio Sir John Sutherland Harwood-Banner quem, por si, e em nome da South American Railway

(50) Saldo do Governo em 30-6-1914 — £ 716.274-4-8. Vide conta apresentada pela Contadoria Central da República.

Construction Company, Limited, representada por seu liquidante judicial, Sir William B. Peat — propunha ao Governo “plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda próxima ou remotamente a tal contrato” em troca de uma autorização que permitisse ao Delegado do Tesouro em Londres a assinatura de uma “escritura pela qual entregará aos mesmos, como pagamento de tais indenizações, serviços, etc., o depósito existente no Russian Commercial & Industrial Bank feito pela South American Railway Construction Company para a construção da Rêde Cearense” etc.

Esta proposta, datada do dia 3 de julho de 1916, foi feita depois de decretada a caducidade do contrato de arrendamento (25-8-1915), e posteriormente à interposição do embargo sôbre o depósito.

Ora, a proposta, que não se referia ao levantamento do embargo feito sôbre o depósito em poder do Russian Bank, mas à entrega pelo Governo, aos embargantes, do mesmo depósito, prova a extensão dos poderes que a Companhia e Sir John Sutherland Harwood-Banner tinham sôbre os fundos confiados ao Banco credor da ex-empresa arrendatária da Rêde de Viação Cearense, sabido, como era, estarem aqueles fundos retidos, por ordem judicial, nos cofres do banco.

Na segunda proposta de acôrdo (31-10-1922) era o Sr. George Lee Chandler, procurador de Sir William Plender, síndico dos debenturistas da Companhia, quem, respondendo à oferta da Comissão Lucena-Piquet, (que condicionava a solução da pendência não só ao levantamento do embargo, mas ainda à transferência do depósito para a Delegacia do Tesouro em Londres) se comprometia a levantar o embargo mas não assumia nenhum compromisso quanto à transferência dos fundos, o que, no seu entender, só poderia ser feita pelo próprio Governo. (51)

Ademais, acreditava o Sr. Chandler que o pagamento de . . . 4.378:850\$315 papel, e 6.417:377\$805, ouro, não poderia, como lhe propunha a Comissão, ser efetuado em obrigações nominais do Tesouro, da emissão de 200 mil contos (7%), para a parte papel, e em títulos ao par do empréstimo americano de \$ 50.000.000, 1921, 8% para a parcela ouro, propondo, então, fosse o pagamento realizado pela cotação oficial da Câmara Sindical do Rio de Janeiro, na parte referente às obrigações do Tesouro, e regulasse, para os títulos do empréstimo americano, a cotação da Bolsa de Nova York, tomando-se as taxas oficiais do câmbio sôbre Nova York.

Para que se conheça a injustiça dessa pretensão basta sabermos que, sendo a cotação das obrigações do Tesouro, no dia 28 de novembro de 1922 (data aproximada em que seriam efetuados os pagamentos, na eventualidade de um acôrdo) de 4:825\$000 e 9:650\$000, respectivamente para as obrigações de 5 a 10 contos de réis; e sendo a cotação média dos títulos do empréstimo americano, naquela data, igual a 97, a Com-

(51) Vide pags. 12 e 13 do Processo.

panhia receberia, para liquidação do seu crédito em papel, a soma de 4.225.590\$553, e para a parcela em ouro, a importância de \$ 3.408.202,26.

O "prejuízo" da Companhia, portanto, caso ela aceitasse o pagamento do seu crédito nas condições propostas pelo Governo, seria apenas de 153.259\$762, para a quantia papel, e de \$ 105.408,32, para a soma ouro, o que demonstra a nenhuma procedência da recusa do Sr. Chandler, tanto mais quanto se tratava de resolver, por acôrdo pacífico, uma velha pendência para cuja solução ambas as partes podiam e deviam transigir.

A CONTRA-PROPOSTA DO PROCURADOR CHANDLER EM FACE DOS FATOS

Nesta contra-proposta do Sr. George Lee-Chandler, os fatos não foram bem esclarecidos. Escrevia este procurador:

"Com referência ao parágrafo "A" de vosso (Lucena-Piquet) ofício citado, aceito a condição de ficarem dependendo os pagamentos acima da notificação da Delegação do Brasil em Londres, ao Governo Brasileiro, de ter sido levantado o embargo feito, em 1916, por Sir John Sutherland Harwood-Banner, nos depósitos no Russian Commercial & Industrial Bank e no Banco do Brasil. Sendo, porém, levantado o referido embargo, o depósito no Russian Commercial & Industrial Bank, que é uma conta a crédito do Governo Brasileiro, ficará, *ipso facto*, à sua inteira e absoluta disposição, e será transferível somente sob suas diretas ordens, não podendo portanto ficar tal transferência como obrigação a cargo da Companhia a quem só pode caber o levantamento do embargo. Sendo assim e estando o Governo Brasileiro informado, como já me fizestes saber, que as condições atuais da Rússia que afetam todos os Bancos Russos, podem criar para o Russian Commercial & Industrial Bank, uma situação difícil, no momento, pelo que não se poderá afirmar quando, e em quais condições, poderá o Governo Brasileiro realizar ou transferir o dito depósito, deve ficar entendido que o pagamento das quantias acordadas não depende do tempo ou do modo em que o dito Banco se desencarregará de suas obrigações, perante seus credores, podendo mesmo isto vir a ser um assunto de alta importância internacional entre os Governos Aliados e a República Sovietista da Rússia".

A contra-proposta do Sr. Chandler era, evidentemente capciosa, pois ao tempo em que ela era escrita (31-10-1922) já o Russian Bank estava com a sua liquidação compulsória processada, havia seis dias.

A liquidação provisória do Banco havia sido requerida por um dos seus credores, no dia 3 de fevereiro de 1922, época em que o Tribunal inglês nomeou ao Sr. Russel Kettle, da firma, Deloitte, Plender, Griffiths & Co., (52) peritos contadores, como "special manager" da liquidação, que somente foi processada em caráter definitivo no dia 24 do mês de outubro porque até esta data se esperava uma sensível melhoria nos negócios do estabelecimento de crédito.

A Comissão Lucena-Piquet nomeada no dia 22 de fevereiro de 1922, isto é, poucos dias depois de haver sido requerida a liquidação provisória do Banco, só conseguiu fazer sua proposta de acordo amigável ao Sr. Chandler (depois de dois meses de contínuas reuniões, que se encerraram em 24 de setembro) no dia 28 de outubro de 1922 quatro dias depois de ordenada a liquidação compulsória do Banco Russo.

Ora, tendo solicitado (4-8-1922) do Ministro da Viação as necessárias providências afim de ser informada acerca do depósito feito no Russian Bank (53) a Comissão Lucena-Piquet recebeu daquele titular, no dia 26 de outubro uma comunicação na qual o Dr. Pires do Rio, informado (54) pelo Ministro da Fazenda (4-9-1922), aludia à atitude do Russian Bank, contrária à entrega do saldo em depósito, (55) saldo que os Srs. Rothschild não consideravam "realizável". (56)

Necessariamente, portanto, a proposta da Comissão não poderia deixar de tornar a suspensão do embargo e a transferência do depósito a "condição primeira" do acordo proposto, ciente, como estava, da precária situação do Banco detentor do depósito pertencente ao Governo Brasileiro, (57) que continuava, como continua, a fazer o serviço do empréstimo, tendo já aplicado na sua amortização, juros, comissões, e outras despesas, até o mês de julho de 1934, a importância de £ 1.641.829.

O procurador Chandler recebeu a proposta da Comissão no dia 28 ou 29 (58) do mês de outubro, tendo-a respondido no dia 31, depois de conhecer perfeitamente o precário estado do Banco Russo. Daí o motivo de haver ele se recusado, intencionalmente, a efetuar a transferência do depósito, que já então não seria recuperável, afirmando lhe caber apenas o levantamento do embargo.

A Comissão Lucena-Piquet, entretanto, em seu ofício de 7 de novembro, (59) entendia o contrário, isto é, "que convem ao Governo Brasileiro manter essa dependência como garantia, que é, do auxílio que se deve esperar, quer de Sir William Plender, Síndico dos Debenturistas,

(52) Sir William Plender era Síndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited.

(53) Vide pag. 99 do Processo.

(54) Vide pag. 98 do Processo.

(55) Vide pag. 29 do Processo.

(56) Vide pag. 102 do Processo.

(57) Vide pag. 29 do Processo.

(58) Vide pag. 8 do Processo.

(59) Vide pag. 31 do Processo.

cuja influência na City é bem conhecida, quer dos próprios debenturistas”.

E acrescentava:

“A escolha do Russian Bank para depositário foi feita, provavelmente, por esses Debenturistas, assim como por eles foi requerido o embargo, que afinal ocasionou a atual situação. A eles, pois, deve caber auxiliar o Governo Brasileiro nos esforços que vem empregando, desde 1915, junto ao Russian Bank, para levantar aquele depósito. Parece, por isso, à Comissão, não ser justo nem razoável, desinteressar Sir William Plender e aquêles que ele representa, dessa transferência, fazendo os pagamentos prometidos antes que aquêlê depósito e juros existentes no Russian Bank se encontrem naquela Delegacia ou com os Agentes financeiros do Brasil, os Srs. N. M. Rothschild & Sons”.

Ora se a Companhia podia, como confessara o procurador Chandler, levantar o embargo, por que não aceitaria êle o compromisso de auxiliar a transferência do depósito, quando seria o próprio Governo o maior interessado em ordenar essa transferência? A má fé em que agiu a Companhia é patente.

Em resumo:

- 1 — Alegando motivos justíssimos o Governo Brasileiro decretou a caducidade do contrato de arrendamento que firmara com a Companhia, cuja falência era promovida em Londres por um grupo de credores.
- 2 — Representado por Sir John Sutherland Harwood-Banner, êsse grupo de credores obteve da Suprema Côrte da Inglaterra, o embargo contra o levantamento do depósito do Governo Brasileiro, confiado ao Russian Bank, embargo que só poderia ser legalmente obtido (mas não parece ter sido) através de especial procuração da Companhia ou seus representantes.
- 3 — O Russian Bank, credor, da Companhia falida, de soma superior à metade do depósito do Governo Brasileiro, aquiesceu de bom grado à retenção daqueles fundos, na esperança de que, solucionada a pendência entre o Governo e a Companhia, esta tivesse o dinheiro necessário para resgatar o seu débito.
- 4 — Com plenos poderes para levantar o embargo feito sôbre o depósito, como confessou em duas propostas de acôrdo dirigidas

ao* Governo, a Companhia nada fez pela liberação daqueles fundos, embora soubesse da precária situação financeira do Banco, que os retinha.

- 5 — A Comissão Lucena-Piquet, nomeada poucos dias depois de requerida a liquidação provisória do Banco, e ciente dos obstáculos que precisaria contornar para recuperar o dinheiro em poder desse estabelecimento de crédito, condicionou a solução da pendência ao levantamento do embargo e transferência do depósito do Governo.
- 6 — A contra-proposta do procurador Chandler, sem se referir à crítica situação do Banco, comprometia-se a levantar o embargo, mas não aceitava o compromisso de transferir o depósito do Governo em poder do Banco, silenciando sobre os verdadeiros motivos dessa recusa.
- 7 — Em vista da atitude do procurador Chandler a Comissão Lucena-Piquet insistiu em condicionar sua proposta de acordo à transferência do depósito do Russian Bank, para a Delegacia do Tesouro em Londres.
- 8 — Assim, o depósito pertencente ao Governo Brasileiro, cujo embargo poderia ter sido levantado pelos representantes oficiais da Companhia, e cuja transferência poderia ter sido por eles promovida, ficou em poder do Russian Bank até a sua liquidação compulsória, tornando-se, daí em diante, irrecuperável, em virtude do estado de insolvabilidade daquele estabelecimento de crédito e devido às condições criadas pela nova orientação social e política da Rússia Soviética.

Daí a razão do nosso parecer: o depósito pertencente ao Governo Brasileiro é considerado irrecuperável por culpa exclusiva dos representantes oficiais da South American Railway Construction Company, Limited.

RESPOSTA AOS QUESITOS FORMULADOS PELO TRIBUNAL DE CONTAS

Baseados nesta exposição, passamos a responder aos quesitos formulados pelo egrégio Tribunal de Contas:

- a) De acordo com a letra do contrato de 16 de maio de 1911 o Governo Brasileiro e a South American Railway Construction

Company Limited, seriam igualmente responsáveis pela escolha do Russian Bank para depositário de metade do saldo do empréstimo de £ 2.400.000, realizado em 1911;

- b) De acordo com o decreto N. 9.168, de 30 de novembro de 1911, autorizador do lançamento do empréstimo de £ 2.400.000, a South American Railway Construction Company Limited era entretanto a única responsável pela escolha do Russian Bank para depositário da metade do saldo daquela operação de crédito, para cujo serviço o Governo Brasileiro já despendeu, até julho de 1934, a soma de £ 1.641.829;
- c) Conquanto o embargo contra o levantamento do depósito feito no Russian Bank não tivesse sido interposto pelos representantes legais da South American Railway Construction Company Limited, eles foram responsáveis pela indébita retenção daqueles fundos uma vez que, tendo, como confessaram, poderes para levantar o embargo antes da liquidação compulsória do Banco, não o fizeram;
- d) O depósito (£ 1.001.663-19-7) pertencente ao Governo Brasileiro é considerado irrecuperável, cabendo à South American Railway Construction Company, Limited, segundo nos parece, inteira responsabilidade pela sua perda.

b) — NOTAS SÔBRE O PROCESSO

O meticoloso estudo que esta Seção Técnica fez de todo o processo a ela honrosamente confiado pelo Tribunal de Contas habilita-a, ainda, a submeter à criteriosa apreciação dos julgadores da pendência as importantes anotações que a seguir passa a expôr, animada pelo meritório intuito de concorrer para o perfeito esclarecimento da complexa questão.

E' de sentir-se que se impute a vários pontos desta exposição o tédio indisfarçavel do esforço para demonstrar aquilo que de per si já nos parece intuitivo.

Todavia, a conclusão a que chegamos dependia de uma cadeia de princípios que cumpria conservar invioláveis; e conquanto alguns deles se julgassem doutrina positivamente assentada, a magnitude da questão e o peso da autoridade daqueles de cujo parecer dissentimos, exigiam que nada absolutamente presumíssemos.

PODERES DA COMISSÃO LUCENA-PIQUET

Preliminarmente, é mistér conhecermos as verdadeiras funções e os poderes delegados à Comissão Lucena-Piquet, incumbida, pelo Aviso n.º 395, de 22 de junho de 1922 de "solucionar, por um acôrdo amigavel, com o Síndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited, as reclamações dessa Companhia, apresentadas a este Ministério (Viação) em requerimento de 11 de dezembro de 1914 e liquidar as contas que ela tem para com o Governo da União". (60)

A Comissão que era composta dos Srs. Drs. Eugénio de Lucena, consultor jurídico do Ministério da Viação e Bernardo Piquet Carneiro, representante da Inspeção Federal das Estradas, (61) realizou, então, com o procurador do Síndico da Companhia, Sr. George Lee Chandler, e seu Consultor Técnico, Dr. Alvaro Alves Barroso, uma série de conferências, que iniciadas a 24 de julho daquele ano (1922), terminaram no dia 24 de setembro.

(60) Vide pag. 15 do Processo: offício da Comissão Lucena-Piquet ao Dr. José Pires do Rio, Ministro da Viação.

(61) — O Dr. Piquet Carneiro já havia analisado em 1920, as 83 reclamações da Companhia. Vide pags. 3, 4 e 15 do Processo.

PROPOSTA DE ACORDO AMIGAVEL

O resultado dessas reuniões foi a apuração de um débito de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, quantias que a Comissão, "PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACÓRDO" (62) reconheceu como devidas pelo Governo Brasileiro à ex-empresa arrendatária da Rêde de Viação Cearense, à qual dirigiu, no dia 28 de outubro (1922) uma proposta (63) para pagamento daquelas importâncias: "a primeira, em obrigações do Tesouro de 7% sôbre a última emissão de 200.000:000\$000 e a segunda, em títulos do último empréstimo americano de \$ 50.000.000, sob as seguintes condições:

- a) — "o pagamento dessas quantias será efetuado dentro de 30 dias após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas e logo que o Governo Brasileiro fôr notificado pela Delegacia do Brasil, em Londres, de haver sido levantado o embargo feito, em 1916, por Sir John Sutherland Harwood-Banner, no depósito de ... £ 996.000, existente no Russian Commercial and Industrial Bank, de Londres, e de que foram transferidos para a mesma Delegacia, à disposição do Governo Brasileiro, êsse depósito e os respectivos juros.
- b) — Dessa importância total, a pagar, deduzir-se-ão 10% que ficarão depositados no Banco do Brasil, a crédito do Síndico dos Debenturistas, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo Síndico plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda, próxima ou remotamente, ao contrato de 16 de maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & Co., Dorman Long & Co. e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, todas constantes de documentos existentes na Secretaria da Viação e Obras Públicas do Brasil.
- c) — Fica subentendido que, desde a data da declaração de caducidade do citado contrato de 16 de maio de 1911, pelo decreto n.º 11.692 de 25 de agosto de 1915, se consideram incorporados ao patrimônio da União não só todo o acervo da Companhia e em liquidação, quer referentes à construção, quer às linhas em tráfego, como também a caução de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis), os juros respectivos e as quantias levadas à conta de reforço dessa caução."

Esta proposta, como vimos, foi enviada ao Sr. George Lee Chandler no dia 28 de outubro de 1922. Três dias depois, no dia 31, o Sr. Chandler

(62) Vide pag. 22 do Processo.

(63) Vide pag. 8 do Processo.

dirigia aos membros da Comissão Lucena Piquet a contra-proposta que figura na página 11 do Processo, e na qual condicionava sua aceitação à modificação de certos pontos da proposta que lhe fôra feita. Respondia o Sr. Chandler:

“Tomando na devida atenção a proposta que fazeis sobre o tempo e modo para o pagamento das referidas quantias, tenho o prazer de vos comunicar que Sir William Plender, Síndico dos Debenturistas da Companhia, e de quem sou Procurador, aceitará os ditos pagamentos nas espécies propostas, a saber:

“A quantia total, papel, em obrigações do Tesouro, de 7%; da última emissão de Rs. 200.000:000\$000; e a importância total ouro, em títulos do último empréstimo Americano de \$ 50.000.000, sendo tomado para os primeiros títulos a cotação oficial da Câmara Sindical do Rio de Janeiro do dia do pagamento, e para os segundos, a cotação na Bolsa de Nova York, tomando-se as taxas oficiais do câmbio sobre Nova York, também do dia de pagamento.

“Com referência ao parágrafo “a” de vosso ofício citado, aceito a condição de ficarem dependendo os pagamentos acima da notificação da Delegacia do Brasil em Londres, ao Governo Brasileiro, de ter sido levantado o embargo feito, em 1916, por Sir John Sutherland Harwood-Banner, nos depósitos no Russian Commercial and Industrial Bank e no Banco do Brasil. Sendo, porém, levantado o referido embargo, o depósito no Russian Commercial and Industrial Bank, que é uma conta a crédito do Governo Brasileiro, ficará, *ipso facto*, à sua inteira e absoluta disposição, e será transferível somente sob suas diretas ordens, não podendo portanto ficar tal transferência como obrigação a cargo da Companhia, a quem só pode caber o levantamento do embargo. Sendo assim e estando o Governo Brasileiro informado, como já fizestes saber, que as condições atuais da Rússia que afetam todos os Bancos Russos, podem criar para o Russian Commercial and Industrial Bank, uma situação difícil, no momento, pelo que não se poderá afirmar quando, e em quais condições poderá o Governo realizar ou transferir o dito depósito, deve ficar entendido que o pagamento das quantias acordadas não depende do tempo ou do modo em que o dito Banco se desencarregará de suas obrigações, perante seus credores, podendo mesmo isto vir a ser um assunto de alta importância internacional entre os Governos Aliados e a República Sovietista da Rússia.

“Com referência ao parágrafo “b” de vosso ofício que determina a retenção de 10% dos totais acima mencionados, esses

10% ficando depositados no Banco do Brasil a crédito de Sir William Plender, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda próxima ou remotamente, ao contrato de 16 de maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & Co., Dorman, Long & Co., e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, seria conveniente que me indicasseis uma fórmula dessa quitação nos termos em que a deseje o Governo.

“Relativamente ao parágrafo “c”, uma vez pagas as quantias acima mencionadas, não terei dúvida em aceitar o que aí se estabelece”.

A Comissão Lucena-Piquet, em vista das modificações introduzidas nas condições de pagamento opinou “NÃO CONVIR AO GOVERNO ACEITA-LAS” (64) — reafirmando, categoricamente, os termos e condições da sua proposta primitiva: os pagamentos em obrigações do Tesouro e títulos do empréstimo só poderiam ser feitos pelo seu respectivo valor nominal e só depois de ser levantado o embargo sobre o depósito existente no Russian Bank e de transferido, o mesmo depósito, para a Delegacia do Tesouro em Londres. (65)

Nessa desinteligência, como já vimos na exposição do processo, ficaram as negociações completamente paralizadas até que o Sr. George Lee Chandler, reafirmando os termos da sua contra-proposta, requereu (7-II-1923) ao Dr. Francisco Sá, “uma solução definitiva no assunto” (66) pedido que este Ministro procurou atender solicitando (7-III-1923) da Comissão Lucena-Piquet os necessários esclarecimentos no sentido de ser informado se o Sr. George Lee Chandler “manteve as objeções feitas à proposta de acôrdo de 28 de outubro do ano próximo findo, e se é possível prosseguir as negociações iniciadas, ou se devem estas considerar definitivamente encerradas”. (67)

Não havia, pois, dúvida que o Ministro da Viação considerava (5-III-1923) as negociações para o acôrdo “interrompidas”. (68)

A resposta da Comissão, depois de indicar claramente a verdadeira situação em que o acôrdo ficara suspenso, assim concluía:

“Pelo exposto, terá V. Exa. provavelmente verificado que é ainda possível prosseguir diretamente com o procurador do Síndico, as negociações encetadas pela Comissão”.

“Apenas, aos membros dessa Comissão parece que, atualmente, em vista da diferença de circunstâncias, mais conviria, antes

(64) Vide pag. 31 do Processo.

(65) Offício de 7 de Novembro: pags. 31-33 do Processo.

(66) Vide pag. 118 do Processo.

(67) Vide pags. 119, 126 e 127 do Processo.

(68) Vide pag. 122 do Processo.

de prosseguí-las, solicitar a audiência do Ministério da Fazenda sobre a proposta e contra-proposta em questão e mesmo ouvir sobre elas a Delegacia do Tesouro em Londres e os banqueiros, Srs. Rothschild & Sons, os quais, estando naturalmente a par das condições do Russian Bank, poderão com segurança orientar o Governo da União na importante liquidação amigável." (69)

O Ministro da Viação seguiu o alvitre da Comissão, dando as necessárias providências, junto ao seu colega da Fazenda, para dêle obter um parecer a respeito da questão (70) que ficou sem solução alguma até que, no dia 18 de janeiro de 1933, deferindo o requerimento em que o Sr. George Lee Chandler, em 29 de setembro de 1932 solicitava "o reconhecimento e arrolamento" da Companhia como credora do Governo Federal pela quantia de Rs. 4.378:850\$315, papel, e Rs. 6.417:377\$805, ouro, a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, *julgou líquida para pagamento* aquelas importâncias, uma vez que, no seu entender, "não lhe cabe apreciar a forma da liquidação ou pagamento, e tão somente precisar quanto deve o Governo". (71)

Em vista disso, no dia 25 de abril de 1934, a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, ao apresentar um relatório no qual declarava ter firmado com o Sr. George Lee Chandler um acôrdo que transformava o antigo débito de 22.798:904\$037, (fixado pela Comissão Lucena-Piquet) em 35.000:000\$000, opinava pelo pagamento dessa importância, mediante a qual foi estabelecido o acôrdo". (72)

Poucos dias depois, a 17 de julho, o Presidente da Comissão da Liquidação solicitava do Sr. Ministro da Fazenda as necessárias providências, a fim de ser expedida uma ordem de pagamento à Companhia credora, no que foi atendido pelo despacho do dia 10 de novembro de 1934.

A COMISSÃO LUCENA-PIQUET APENAS INICIARA AS NEGOCIAÇÕES

Diante do exposto, pergunta-se: achava-se concluído o acôrdo cujas negociações foram iniciadas pela Comissão Lucena-Piquet, e que serviram de base para o reconhecimento e arrolamento do débito da Companhia e, depois, para a sua ordem de pagamento?

A resposta é categoricamente negativa. A Comissão Lucena-Piquet, incumbida de "*solucionar, por um acôrdo amigável*", as reclamações da Companhia, e "*liquidar*" as contas que a mesma tinha para com

(69) Vide pag. 128 do Processo.
(70) Vide pag. 134 do Processo.
(71) Vide pag. 152 do Processo.
(72) Vide pag. 188 do Processo.

o Governo, não chegou a concluir as negociações que entablara com o Sr. George Lee Chandler, em virtude de haver este procurador se recusado a aceitar as condições de pagamento, propostas pelos autores do acôrdo, condições que eram o sine-qua-non da liquidação.

Não se tratava, como se vê, de um simples reconhecimento de dívida, mas da decisão, por acôrdo amigável, de uma pendência para cuja solução a Comissão impôs, muito judiciosamente, certas condições essenciais a fim de tornar possível o pagamento do débito, que a Companhia se julgava com direito de receber. Não aceitas, pelo Sr. George Lee Chandler, as condições propostas pela Comissão, *ipso facto* deixava o acôrdo de subsistir, uma vez serem elas o elemento fundamental e indispensável do ajuste.

Daí o motivo por que, desfeito assim o acôrdo, as negociações entabladas pela Comissão não foram consideradas definitivas pelos seus próprios membros e pelo Ministro da Viação, Dr. Francisco Sá.

O processo oferece disso provas inequívocas:

- 1 — No dia 7 de março de 1923 era o Ministro Francisco Sá quem perguntava aos membros da Comissão Lucena-Piquet "*se é possível prosseguir as negociações indicadas, ou se devem estas ser consideradas definitivamente encerradas*". (73)
- 2 — Na mesma data, em uma nota sôbre o acôrdo, o mesmo Ministro da Viação escrevia que a negociação "*no ponto a que chegou, pode considerar-se em bons termos; mas não está ainda concluída*". (74)
- 3 — Em resposta ao officio (7 de março) do Ministro da Viação, "entendia a Comissão, como ainda hoje entendem os seus membros, que a sua missão estava concluída desde que enviara ao Sr. Ministro, devidamente informada, a contra-proposta de 31 de outubro, *convindo daí em diante prosseguir as negociações do próprio Gabinete até final solução*". A Comissão acreditava ser "*AINDA possível prosseguir diretamente, com o procurador do Síndico, as negociações encetadas*" (75) mais convindo, *antes de prosseguí-las*, solicitar a audiência do Ministério da Fazenda sôbre a proposta e contra-proposta". (76)

Não se devia, diante de tão repetidas e claras afirmativas em contrário, considerar definitivamente concluídas as *negociações iniciadas* pela Comissão Lucena-Piquet.

(73) Vide pags. 125, 117, 134 e 119 do Processo.

(74) Vide pag. 127 do Processo.

(75) Vide pag. 129 do Processo.

(76) Vide pag. 130 do Processo.

RECONHECIMENTO E ARROLAMENTO DA DÍVIDA

Ora, se, como vimos, o acôrdo amigavel, proposto pela Comissão Lucena-Piquet não chegou, em virtude das objeções levantadas pela parte interessada, a ser ultimado, podia a Comissão Apuradora da Dívida Passiva (não consolidada) da União arrolar a South American Railway Construction Company, Limited, como credora do Governo Federal pela quantia de Rs. 4.378:850\$315, papel, e Rs. 6.417:377\$805, ouro, considerando "líquidas para pagamento" (77) essas importâncias?

A Comissão podia arrolar, mas não podia, sumariamente como fez, ad-libitum, *julgar líquido para pagamento* o débito apresentado.

O Decreto n.º 21.584, de 29 de junho de 1932, criador dessa Comissão preceituava, em seu art. 2.º:

"Todo aquele que se considerar credor do Governo Federal, nos termos do Art. 1.º, e que até a presente data não tiver obtido a liquidação do seu crédito, reclamará, perante a Comissão, em documento escrito devidamente selado, até 31-8-1932, quer tenham sido as contas ou pedidos de pagamento processados nas repartições públicas, quer não".

Foi o que fez o Sr. George Lee Chandler, procurador do Síndico dos Debenturistas da Companhia, no requerimento que dirigiu no dia 29 de setembro de 1932, à Comissão Apuradora da Dívida Passiva (não consolidada) da União, e no qual, relatando, a seu modo, os antecedentes da pendência, pedia fosse "a Companhia reconhecida e arrolada como credora do Governo Federal".

A simples leitura desse documento evidencia, inequivocamente, a parcialidade com que o requerente apreciou os fatos da intrincada questão.

Dizia o Sr. George Lee Chandler, em sua exposição, que os membros da Comissão Lucena-Piquet,

"depois de acurado e completo estudo, exararam o laudo de fls. do processo, em que, afinal, reconheceu a obrigação do Governo Federal de pagar aos debenturistas a quantia de Rs. 4.378:850\$000 (papel) e Rs. 6.417:377\$000 (ouro). Baseado nas conclusões e cifras desse laudo, o Ministro da Viação, em officio de 28 de outubro de 1922, fez ao representante dos

(77) Por *liquidação* se entende a redação e fixação de uma soma incerta ou contestada, e das pretensões reciprocas, que as partes possam ter uma contra a outra, a uma soma certa e clara. (Vide Ferreira Borges, Dicionário Jurídico-Comercial; Dalloz: Répertoire de Legislation", vol. XXX).

debenturistas uma proposta de acôrdo, que foi por este, em termos gerais, aceita, só não se tendo efetivado até hoje, por dificuldades sobreviventes ao Governo Federal”.

A deturpação da verdade é notória em todas estas declarações, como a seguir procuraremos demonstrar.

1) A Comissão Lucena-Piquet não reconheceu a obrigação do Governo Federal de pagar aos debenturistas a quantia de Rs. 4.378:850\$000 (papel) e Rs. 6.417:377\$000 (ouro). Na proposta dirigida ao Sr. George Lee Chandler, no dia 28 de outubro de 1922, aquela Comissão expressamente declarava que “havendo apresentado a S. Exa. o Sr. Ministro da Viação os resultados a que nesses estudos chegaram, constantes do balanço junto em que admitiu, *PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACORDO* como saldo a favor da Companhia, as quantias de Rs. 4.378:850\$315, papel, e Rs. 6.417:377\$805, ouro”, propunha o pagamento dessas importâncias em obrigações e títulos, sob várias e importantíssimas condições.

Procurava-se, como se vê, solucionar, por acôrdo pacífico, uma disputa cuja solução final dependia do cumprimento de certas condições essenciais, que afinal não foram aceitas pelo Sr. George Lee Chandler.

2) O Ministro da Viação não fez ao representante dos debenturistas proposta alguma de acôrdo no dia 28 de outubro de 1922, pois esta lhe foi oficialmente dirigida pela Comissão Lucena-Piquet.

3) O acôrdo proposto pela Comissão não podia ter sido aceito “em termos gerais” pelo Sr. George Lee Chandler, uma vez que este procurador não concordou com as condições impostas pelos autores da proposta, razão porque não se pode, em boa fé, alegar ter sido a efetivação do acôrdo obstado “por dificuldades sobreviventes ao Governo Federal”.

Acreditava a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, diante do requerimento do Sr. George Lee Chandler, que a sua função, por lei apenas delimitada à apuração da totalidade das dívidas não consolidadas oriundas de atos ou fatos ocorridos até 31 de dezembro de 1930, de maneira alguma lhe exigia “apreciar a forma de liquidação ou pagamento, e tão somente precisar quanto deve o Governo”.

Sem embargo, passa a Comissão a fazer comentários em torno do processo:

“As demais condições estabelecidas para liquidação além de escaparem do exame desta Comissão, são de momento inexequíveis, por se ter modificado, com o decorrer do tempo, a situação financeira. Mas dada a hipótese de ainda se querer apreciar as condições de liquidação propostas pela Comissão especial, não será demais dizer que, se o Governo confessa que deva determinada quantia não poderá aplicar fórmulas de paga-

mento, seja qual fôr, que altere essa quantia. Pagar-se a dívida em apólices ou em títulos americanos pelo valor nominal dos mesmos, importaria em alterar a importância, desde que tais títulos não fossêem cotados ao par. Por outro lado, não nos parece justo que se prenda a liquidação de uma dívida para exigir-se do credor um "auxílio que se deve esperar" (fls. 32) quando juridicamente nenhuma interferência poderá ter o credor no assunto. Se o depósito do Russian Bank está à disposição do Governo (fls. 102), como poderá um terceiro intervir no levantamento do mesmo? E' justo que se exija o levantamento do embargo, pois este depende do Síndico, porém não mais.

"Devemos também olhar um pouco a situação em que fica o Brasil perante o estrangeiro em procrastinar pagamentos sob motivo tão improcedente.

"Quanto à fórmula de quitação evidentemente não poderá ser outra senão plena e geral, e para melhor assegurar os interesses da União sugeríamos a lavratura de escritura pública.

"**CONCLUSÃO** — Pelo exposto podem ser julgadas líquidas para pagamento as importâncias de 4.378:850\$315, papel e 6.417:377\$805, ouro".

Se as "demais condições estabelecidas para liquidação" escapavam ao exame da Comissão, que as julgava, no momento "inexequíveis" em virtude da mudança da situação financeira, que as ditara, convem recordarmos que a Comissão Lucena-Piquet, ao justificar, perante o Ministro da Viação, a proposta feita ao Sr. George Lee Chandler, condicionada não somente ao levantamento do embargo sobre o depósito de £ 996.000, existente no Russian Bank, mas também à transferência do mesmo depósito e os respectivos juros para a Delegacia do Tesouro em Londres, entendia serem essas condições a "CONDIÇÃO PRIMEIRA" (78) para o pagamento do saldo em favor dos debenturistas da Companhia.

Não devia a Comissão de Liquidação da Dívida Passiva da União, pois, afirmar que "se o Governo confessa que deve determinada quantia não poderá aplicar fórmula de pagamento, seja qual fôr, que altere essa quantia".

O fato é que o Governo representado pela Comissão Lucena-Piquet, jamais confessou *dever determinada quantia* à Companhia, admitindo, apenas, no balanço que elaborou "PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACÓRDO, como saldo dessa Companhia, as quantias de 4.378:850\$315,

(78) Vide pags. 29 e 31 do Processo.

papel, e 6.417:377\$805, ouro" (79) cujo pagamento, por se tratar de uma pendência cuja solução era tentada por acôrdo extra-judicial, ficou subordinado, logicamente, à aceitação da proposta — o que deixou de ser feito pelo Sr. George Lee Chandler.

Finalmente, ao julgar que a Companhia não poderia intervir no levantamento do embargo feito sôbre o depósito em poder do Russian Bank nem interferir na sua transferência, porque aquele depósito "*ESTA*" à disposição do Governo", a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União demonstrou o mais completo alheamento de um dos pontos primaciais da questão, provado, como ficou, à sociedade, poder a Companhia, muito antes da liquidação compulsória do Banco, em 1922, levantar o embargo interposto sôbre o depósito, ou depois de ordenada a liquidação, concorrer, direta ou indiretamente, na medida do possível, para que o Governo não perdesse, totalmente, o saldo cujo reembolso êle vinha de balde tentando desde 1915.

Ao julgar "*liquidas para pagamento*" as importâncias reclamadas pela Companhia, porém, nem por isso resolvia a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União o caso em pendência, pois, na opinião do Sr. Ministro Oswaldo Aranha, (a quem o Sr. George Lee Chandler, baseado naquela decisão, solicitou depois ordem de pagamento) (80), tendo sido aquela dívida relacionada, ficava ainda "*o respectivo reconhecimento e liquidação*" dependentes de abertura de crédito especial, expediente de que o Governo então cogitava. (81)

COMISSÃO ENCARREGADA DA LIQUIDAÇÃO DA DÍVIDA FLUTUANTE

Assim, considerando que a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, nas palavras do Decreto n.º 23.298, de 27 de outubro de 1933, "limitou-se, principalmente, ao relacionamento das dívidas, sem descer à análise de direito creditório de todos os reclamantes, havendo o próprio presidente dessa Comissão feito sentir em exposição dirigida ao Ministério da Fazenda, que *o total apurado compreende também dívidas a que os supostos credores não tinham direito, além das que foram alcançadas pela prescrição e das que ainda dependem de decisão judiciária*, circunstâncias que, necessariamente determinarão sensível redução no montante indicado", (82) o Chefe do Governo Provisório, pelo citado decreto de 27 de outubro de 1933, criou a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, abrindo um crédito especial de 250.000:000\$000 para ocorrer ao pagamento das dívidas constantes da relação organizada nos termos do decreto n.º 21.584, de 29 de junho de 1932, observadas determinadas prescrições.

(79) Vide pag. 22 do Processo.

(80) Vide pag. 181 do Processo.

(81) Aviso n.º 318 do Ministério da Fazenda, em 29-8-1933.

(82) Dec. n.º 23.298, de 27-10-1933. Vide "Diário Oficial" de 3-11-1933, pag. 20.889.

Destarte, no exame da legalidade das dívidas relacionadas da União essa Comissão especial, no regime do Governo Provisório substituiu o Tribunal de Contas, o órgão constitucional e clássico de fiscalização dos dinheiros públicos (83)

Os dispositivos do decreto n.º 23.298, de 27 de outubro de 1933, são taxativos:

Art. 1.º — Item 3.º — “O pagamento, DEPOIS DE EXAMINADO O PROCESSO EM FACE DOS RESPECTIVOS DOCUMENTOS COMPROBATÓRIOS, será autorizado pelo presidente da Comissão, desde que tenha parecer favorável da maioria dos seus membros”.

Art. 2.º — “para liquidação das despesas de material ficam dispensadas as formalidades do empenho e concorrência, devendo, porém, APURAR-SE A PROCEDÊNCIA LEGAL DA DÍVIDA, tendo em vista o ato da autoridade competente que a autorizou, a declaração efetiva da prestação do serviço ou da realização do fornecimento e, *se em tempo oportuno, foi interrompida a prescrição.*”

Assim, a decisão da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, em obediência às determinações do decreto que a criou, prendia-se ao EXAME DO PROCESSO EM FACE DOS RESPECTIVOS DOCUMENTOS COMPROBATÓRIOS e a APURAÇÃO DA PROCEDÊNCIA LEGAL DA DÍVIDA, caso não estivesse ela já prescrita. (84)

Entretanto, o acôrdo concluído por essa Comissão não se subordinou às cláusulas, das quais dependia, para sua validade jurídica, como a seguir passamos a demonstrar através da análise parcelada dos diversos tópicos de que se compõe o parecer aprovado no dia 25 de abril de 1934, e do qual foi relator o Presidente da Comissão, o Dr. Carlos Edmundo Amálio da Silva.

“A mencionada Companhia que foi construtora, em parte, e arrendatária da “Rêde Cearense”, reclamou do Governo, em 11 de dezembro de 1914, o pagamento de “medições” daquela Rêde e bem assim de contas de material e indenizações de

(83) O Código de Contabilidade da União, em seu artigo 256, define: Consiste a *liquidação* da despesa na verificação do direito adquirido pelos credores do Estado, sobre a base dos títulos ou documentos comprobatórios dos respectivos créditos, etc. Estabelece o artigo 274: “Verificada a causa legal da despesa e reconhecido que não houve violação de lei alguma, que a soma foi regularmente imputada às rubricas e consignações próprias e que se acha perfeitamente regular a liquidação e justificação da despesa a pagar, o diretor ou chefe da contabilidade de cada Ministério visará a requisição feita pela repartição subordinada e a submeterá à apreciação do Ministro, juntamente com a ordem de pagamento, que terá de ser pelo mesmo assinada”.

(84) — As reclamações da Companhia não foram atingidas pela prescrição em virtude da oportuna interrupção feita pelo Procurador George Lee Chandler.

outros trabalhos por ela executados. Tendo, porém, o Governo, em 11 de dezembro de 1915, declarado caduco o seu contrato, por cujo fato, segundo cláusula do mesmo, tinha ela direito à restituição em ouro, do seu capital, resultou que aos pagamentos reclamados se juntasse mais êsse”.

Consequentemente, se às reclamações contra a falta de pagamento de “medições”, de materiais importados e trabalhos executados pela Companhia, se juntou, em virtude da rescisão do contrato, a restituição, em ouro, do seu capital, não podia a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, como acertadamente opinou o Dr. João Morais Barbosa, em sua bem fundada informação (85) “agir com os mais amplos poderes, sem o necessário exame das condições impostas, em 1922, ao acôrdo pretendido”. Deixou a Comissão, por isso, de “examinar o processo em face dos respectivos documentos comprobatórios”, imprescindíveis para “apurar a procedência legal da dívida”, conformando-se, incondicionalmente, como a seguir se verá, com os termos do “Relatório” Lucena-Piquet, simples proposta de um acôrdo não consumado.

“Para conhecer da procedência dessas reclamações e ser possível solucioná-las por acôrdo, o Inspetor Federal de Estradas, baseado num aviso do Ministro da Viação e Obras Públicas, nomeou, para êsse fim, uma Comissão. Esta, depois de um trabalho exaustivo, de cerca de dois meses, apresentou o resultado dos seus estudos. E o resultado a que ela chegou é o que vai abaixo, sendo de notar que, para conversão de mil réis ouro em Libras, tomou por base o câmbio de 16 dinheiros, conforme a cláusula IV do Contrato de 16 de maio de 1911 e, para a conversão da Libra em papel, adotou o câmbio de 6¼, que era o da cotação máxima da mesma, em outubro de 1922. E’ este o resultado:

Reclamações atendidas:

Pagamento em papel	1.381:836\$139
Pagamento em ouro, convertido em papel ..	4.888:390\$603
Indenização, pagamento em papel	2.997:014\$185
Restituição do capital de 5.285.805\$906, ouro, o qual, convertido em Libras ao câmbio de 16 Dinheiros, produziu £ 352.387-1-2 e convertida depois essa quantia em papel, ao câmbio de 6¼, produziu	13.531:663\$110
	<hr/>
	22.798:904\$037
	<hr/>

(85) Vide pag. 195_v. do Processo.

E" este o relatório".

Ao aceitar irrestritamente, portanto, *sem maior exame e sem fundamentos suasórios* a solução em que, "PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACÓRDO", a Comissão Lucena Piquet baseara o ajuste proposto, e não aceito pelo Sr. George Lee Chandler, procedeu a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, sponte sua, à revelia do Decreto que a criou, circunstância que parece invalidar tanto a decisão proferida em favor da injusta pretensão da South American Railway Construction Company, Limited, como o respectivo acôrdo ajustado com o representante do Síndico dos Debenturistas.

Para impugnar as asserções contidas nos diversos tópicos transcritos do parecer da Comissão E. da Liquidação da Dívida Flutuante, esta Seção Técnica passa a demonstrar como poderia essa Comissão, através do perfunório exame de algumas das reclamações incluídas na proposta de acôrdo Lucena-Piquet, rejeitar o suposto crédito da empresa arrendatária da Rêde de Viação Cearense.

A RESCISÃO DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO

Em primeiro lugar precisamos considerar não ter sido o decreto (86) de caducidade do contrato (25-8-1915) "esbulho violento e injusto", como o classificou impropriamente a Companhia, pois os motivos que impeliram o Governo Brasileiro a socorrer-se daquela medida extrema, na legítima defesa do patrimônio nacional e do interesse público, foram da maior relevância. (87)

Não obstante, poderia o Governo contratante, rescindir um contrato, lei entre as partes, expedindo um decreto que é a emanção da vontade unilateral do Poder Público?

É princípio inconcusso de direito que o Estado, quando contrata, renuncia à entidade pública e entra na esfera do direito comum, a cujas normas fica obrigado, não podendo, conseqüentemente sobrepor-se ao Poder Judiciário para, *ex proprio Marte*, decretar a nulidade do vínculo contratual. Daí a lição de Rui Barbosa: (88) o Estado, nos seus contratos, "não funciona como Poder Público", simplesmente obra "como pessoa jurídica". Neste carater, o Estado contratante "se nivela com a outra parte no contrato", sujeitando-se, como qualquer particular, às leis do direito privado".

Entretanto, "a um contrato declarado resolvido ou caduco antes de promulgação do Código Civil, só pode ser aplicado o direito anterior ao Código, segundo o qual só havia a cláusula revogativa expressa e não a

(86) Dec. n.º 11.682, de 25-8-1915.

(87) Vide Considerandos do Dec. n.º 11.682, de 25-8-1915.

(88) Vide "Revista do Direito Público" — Vol. IX n.º 3 1925 págs. 216-218. Amaro Cavalcanti: Responsabilidade Civil do Estado, pag. 580, Nota 107.

cláusula revogatória tácita”. (89) Como doutrinava Teixeira de Freitas, (90), “só por violação das cláusulas estipuladas no contrato é que podia este ser declarado resolvido caduco”.

Ora, tal é precisamente o caso do contrato em apreço, cuja cláusula XLVI previa, expressamente, a caducidade *ipso jure*, circunstância que empresta ao ato do Governo Federal indiscutível validade.

Senão, vejamos o parecer dos mestres :

“Ao estado falece competência para, *ex-propria autoritate*, rescindir os contratos em que se não previa expressamente essa hipótese”. (91)

“Quando contrata, o Estado, pelo seu órgão executivo é uma parte como outra qualquer, para a qual o contrato fez lei, obrigando-a e sujeitando-a às suas estipulações. Desde que o contrato é perfeito e acabado, não seria lícito a uma das partes, mesmo que ela fosse o Estado, declará-lo nulo e insubsistente *ex-propria autoritate*, a menos que no próprio contrato não se estipulasse expressamente essa faculdade excepcional”. (92)

“Parece-me fóra de contestação séria, que o contrato de 25 de fevereiro de 1911 incidiu em caducidade, nos termos literais de sua cláusula XVII. E tratando-se de uma situação que, nos termos do contrato livremente pactuado entre partes, decorre do próprio fato material de sua ocorrência, a caducidade se opera independentemente de outra formalidade, sendo lícito ao Governo declará-la por ato seu. É uma verdadeira cláusula resolutória que, segundo a doutrina geral recolhida no artigo 119, parágrafo único do Código Civil, opera de pleno direito quando expressa”. (93)

E tal fenômeno se manifesta, independentemente da intervenção do Poder Judiciário, necessária quando a cláusula não é expressa, porque, no dizer de Laurent, (94)

(89) Acórdão n.º 2.390, de 14-4-1921. Vide Rev. do Sup. Tribunal, vol. XXX pag. 236; Idem, vol. XXXVIII, pag. 120.

(90) Nota 23 do art. 530 de Consolidação das Leis Civis.

(91) T. A. Araripe Junior: “Pareceres”, vol. III, pag. 165.

(92) Rodrigo Otávio — “Pareceres”, vol. VII, pag. 314.

(93) Amaral Cavalcanti: “Da Responsabilidade do Estado”, pag. 581 e sít.

Diz o Art. 119, parágrafo único, do Código Civil: — “A condição resolutiva da obrigação pode ser expressa ou tácita, operando no primeiro caso, de pleno direito, e por interpe-
lação judicial, no segundo.

Art. 120 — “Reputa-se verificada, quanto aos efeitos jurídicos, a condição, cujo im-
plemento for maliciosamente obstado pela parte, a quem desfavorecer. Considera-se,
ao contrário, não verificada a condição maliciosamente levada a efeito por aquela,
a quem aproveita o seu implemento”.

(94) Droit Civil Français, vol. 17 — pag. 146.

"c'est elle la volonté des parties et leur volonté tient lieu de loi".

Esta tem sido a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal. (95) Ora, o decreto de caducidade do contrato de construção e arrendamento, firmado entre o Governo Brasileiro e a South American Railway Construction Co. Ltd., fundamentou-se em razões da maior importância:

- 1 — A Companhia, sem justificação perante o Governo, interrompeu por completo, desde fins de 1913, a construção das obras ferroviárias, violando, assim, a cláusula XXX do contrato.
- 2 — A Companhia descumpriu as obrigações assumidas nas cláusulas XI, XII e XIV do contrato, de bem conservar, à sua custa, mantendo em estado de preencher o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependências, como o material rodante.
- 3 — Em consequência dessa negligência, a Companhia nem sempre efetuou seus serviços de transporte com o cuidado, exatidão e presteza prescritos na cláusula XIX do contrato.
- 4 — Para debelar as crises frequentes de transporte, causadas pela desorganização dos serviços a cargo da Companhia, houve o Governo de consentir fosse suprida a falta de material das linhas em tráfego, com o emprego, nestas linhas, de material adquirido, à custa do Tesouro Nacional, e destinado às vias cuja construção a Companhia suspendera inteiramente.
- 5 — A Companhia opôs embaraços à ação fiscal do Governo, tendo deixado de pagar com regularidade as contribuições de preço de arrendamento; suspendeu o pagamento das quotas para despesas de fiscalização da construção e pagou com atraso as relativas ao tráfego, pelo que lhe foi feita cobrança executiva.
- 6 — Faltou à Companhia representação jurídica no Brasil e sua falência estava sendo processada pela Alta Corte da Justiça de Londres.

"Considerando enfim, que, mantida esta situação dos serviços a cargo da Companhia, estava o Governo impedido de executar como medida de socorro público contra a seca do Estado do Ceará, centro de maior

(95) Araripe Junior: Pareceres do Consultor Geral da República, volume III, pags. 158 e 177; Acórdãos do Sup. Trib. Fed. referidos em Otávio Kelly: Manual da Jurisprudência Federal, in-verbis — "Caducidade"; Tavares Bastos: Rép. das Dec. do Supremo Tribunal Federal, in-verbis, "Caducidade".

ação da calamidade climatérica, a construção de linhas de viação-férrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande número de flagelados, poupar à Nação a perda de avultados capitais já empregados nas obras que foram abandonadas pela Companhia e no material adquirido para elas pelo Governo" — foi decretada a caducidade do contrato celebrado em 16 de maio de 1911 com a South American Railway Construction Company Limited.

O decreto revela-nos, pois, de um modo incisivo, ter a Companhia desertado completamente o contrato, restando ao Governo lesado o recurso extremo previsto pela cláusula XLVI:

"A construção das obras não poderá ser interrompida, e se o fôr por mais de três meses consecutivos, salvo caso de força maior devidamente comprovada, CADUCARA' DE PLENO DIREITO, INDEPENDENTE DE INTERPÊLAÇÃO OU AÇÃO JUDICIAL, O PRESENTE CONTRATO, perdendo a Companhia a caução de que trata a cláusula XLVIII.

Parágrafo único — Fica entendido que a caducidade do contrato relativa à construção determinará, ipso facto, a do contrato de arrendamento, sendo indenizada a Companhia arrendatária de acôrdo com a cláusula VIII".

A rescisão do contrato não pode, portanto, ser considerada "esbulho violento e injusto", decretada como foi, no pleno e legítimo exercício de um direito previsto pela cláusula XLVI.

A COMPANHIA NÃO ERA REPRESENTADA LEGALMENTE NO BRASIL

Isto posto, consideremos, a seguir, um outro ponto capital da questão.

De acôrdo com a cláusula LIV do contrato

"não terá a Companhia o direito de transferir o presente contrato de construção e arrendamento, em todo ou em parte, sem o consentimento prévio do Governo; tendo, porém, a Companhia organizado em Londres, a Brazil North Eastern Railway, Limited, para o fim de exploração da Réde constante do contrato de 4 de fevereiro de 1910, de acôrdo com a autorização do governo, constante da cláusula LIX do mesmo contrato, *terá a Companhia o direito de autorizar a mesma Brazil North Eastern Railway, Ltd. a representá-la perante o governo em tudo que tiver relação com a exploração da Réde. A Brazil North Eastern Railway Ltd. será aplicado o disposto na cláusula LVI*".

Cláusula LVI — “A Companhia, organizada de acôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal na República”.

Ora, o Art. 45 do Anexo n.º 2 — parte integrante do contrato firmado entre o Governo Brasileiro e a South American Railway Construction Co. Ltd., estabelecia:

Art. 45 — “No caso de falência da Companhia, proceder-se-á de acôrdo com o disposto no art. 180 da Lei n.º 2.024, de 17 de dezembro de 1908”.

Prescrevia o artigo 180 da Lei n.º 2.024:

Art. 180 — “A falência das empresas ou sociedades anônimas, concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais, não interromperá esses serviços e a construção das obras necessárias constantes dos respectivos contratos.

Se, entretanto, a parte das obras em construção não prejudicar o serviço regular na parte já construída e em tráfego, o juiz, ouvida a pessoa administrativa concedente, os síndicos ou liquidatários e os representantes da empresa ou sociedade falida e atendendo aos contratos, aos recursos e vantagens da massa, e ao benefício público, poderá ordenar a suspensão de tais obras.

§ 1.º — Os serviços públicos e as obras *prossequirão sob a direção dos síndicos ou liquidatários*, junto aos quais haverá um fiscal, nomeado pela pessoa administrativa concedente.

§ 2.º — Esse fiscal será ouvido sobre todos os atos dos síndicos ou liquidatários relativos àqueles serviços e obras, inclusive sobre a nomeação do pessoal técnico e organização provisória de tais serviços e obras, e poderá examinar todos os livros, papéis, escrituração e contas da empresa falida e dos síndicos ou liquidatários e requerer o que for a bem dos interesses a seu cargo.

A pessoa administrativa concedente dará ao seu fiscal as devidas instruções para a observância dos contratos, e êle deverá assistir às reuniões dos síndicos ou liquidatários (artigo 68, § 1), onde dará, por escrito, as razões do seu parecer divergente”.

O Art. 68 dessa lei estabelecia que “os síndicos e liquidatários desempenharão *pessoalmente* as suas funções” no prosseguimento das obras em construção. (96)

Assim, expostas as obrigações pelo contrato de arrendamento expressamente impostas à Companhia, e as prescrições estabelecidas pela Lei n.º 2.024, de 17 de dezembro de 1908, facil se torna a apreciação da gravíssima situação criada pela ausência de um representante legal da Companhia no Brasil, pois a Brazil North Railway, Eastern Ltd., que se dizia arrendatária da Rêde de Viação Cearense, e sob cuja gerência era administrada, *não tinha autorização legal para representar a South American Railway Construction Co. Ltd. no Brasil!*

Comprovam esta irregularidade vários documentos oficiais, de irrefragável autenticidade, e cujo transunto é anexado ao processo. Em resumo eles nos fazem as seguintes revelações:

- a) Pelo officio n.º 48, de 12 de maio de 1913, o Inspetor Federal das Estradas autorizava o Procurador da República, em Fortaleza, a notificar a South American Railway Construction Co. Ltd. que “a cláusula LIV, do contrato de 16 de maio de 1911, permitindo-lhe dar autorização à Brazil North Eastern Railway Ltd., para representá-la perante o Governo Federal em tudo quanto tiver relação com a exploração da Rêde de Viação Cearense, esta representação só poderá ser reconhecida *depois* de ato expresso em que ela declare ter dado tal autorização”.
- b) Pelo officio n.º 79, de 30 de setembro de 1914, o mesmo Inspetor Federal das Estradas oficiava ao Procurador da República em Fortaleza nos seguintes termos: “De posse do vosso officio número 618, de 8 do corrente, e inteirado da matéria que o mesmo trata, resolvi autorizar-vos a agir em nome do Governo, tornando público, em contraposição ao “Aviso” por ela inserido em um dos órgãos da imprensa da capital do Estado do Ceará, que falece à Brazil Eastern Railway Co. Ltd, a qualidade de arrendatária da Rêde de Viação Cearense por não ter sido a mesma, para isso, devidamente autorizada, e nem podendo representar, com a expedição de qualquer providência ou ordem, a “South American Railway Construction Co. Ltd.”, em matéria do seu contrato com o Governo da União”.
- c) Pelo officio n.º 106, de 3 de dezembro de 1914, o Ministro da Viação, Sr. A. Tavares de Lyra, sabedor de que a Brazil North Eastern Railway Ltd. continuava a agir como representante da South American Railway Construction Co. Ltd., pedia fosse esta empresa intimada “a oferecer ao Governo cabais esclarecimentos sobre a sua attitude”, sob pena de, não o fazendo, não sendo procedentes os esclarecimentos ou bastantes as providências que tomar, ser considerada incursa na infração da cláusula LIV do contrato.

- d) Pelo officio n.º 922, de 29 de dezembro de 1914, a Inspetoria Federal das Estradas comunicava ao representante da South American Railway Construction Co. Ltd. os motivos pelos quais não se podia negar a ingerência da Brazil North Eastern Railway Ltd. nos serviços de tráfego da Réde de Viação Cearense:

“1.º — A “The Brazil North” está funcionando no Ceará, como consta das publicações feitas nos jornais de Fortaleza. Assim, por exemplo, em aviso por ela publicado a 1.º de agosto findo lê-se: “A THE BRAZIL NORTH EASTERN RAILWAY LIMITED”, *arrendatária das Estradas de Ferro de Baturité e Sobral, etc., etc.*;

“2.º — Nos carros de Baturité lêem-se as seguintes iniciais: E. F. N. B.;

“3.º — Em contas comerciais e até mesmo em documentos oficiais, como há bem pouco fez notar o Sr. Engenheiro Chefe da 2.ª Seção, a Companhia usá o título de BRAZIL NORTH e não de South American;

“4.º — Quando ocorreu a última greve no tráfego da Baturité, o Sr. Ministro nomeou interventor ao Representante da South American no Ceará, e este declarou ao Chefe do Distrito não aceitar a incumbência porque a Diretoria, em Londres, nada tinha com a parte em tráfego;

“5.º — Convidada, por duas vezes, a Superintendência, a exhibir a autorização de que trata o cláusula LIV do contrato para poder representar a South American no serviço de tráfego, até esta data não o fez”.

- e) Finalmente, pelo officio n.º 23 de 9 de março de 1915, o Ministro da Viação, Sr. A. Tavares de Lyra, pelos motivos expostos, considerou a South American incursa na infração do disposto na cláusula LIV do contrato, para o fim de lhe ser aplicada a multa de 10:000\$000, máximo da penalidade estatuída na cláusula LII do contrato.

A citação desses documentos nos revela, positivamente, não ter a South American Railway Construction Co. Ltd., até 1915, representação legal no Brasil, pois só a 11 de agosto, daquele ano, Sir William Plender, Síndico da Companhia, outorgava ao Sr. George Lee Chandler uma procuração segundo a qual ficava êle autorizado a

“Conceder à Brazil North Eastern Railway Limited, ou ao seu representante devidamente constituído no Brasil, a *faculdade de representar* a South American Railway Construction Co. Ltd. junto ao Governo Federal dos ditos Estados Unidos do Brasil, e todos os demais poderes e autoridades do Brasil, em todos os assuntos concernentes direta ou indiretamente à exploração dos caminhos de ferro constantes dos contratos de construção, lavrados no dia 4 de fevereiro de 1910 e 16 de maio de 1911”.

Por conseguinte, só a 11 de agosto de 1915 foi o procurador Chandler autorizado a conceder à Brazil North a representação legal da South American, cuja liquidação voluntária se realizou, em Londres, no dia 16 de janeiro de 1914.

Assim se explica um dos motivos porque foi decretada, no dia 25 de agosto de 1915, a rescisão do contrato de construção e arrendamento da Rede de Viação Cearense, ao invés de obedecer o Governo Brasileiro ao disposto no Art. 45 do Anexo n.º 2 do contrato, segundo o qual a Rede ferroviária e os serviços de construção poderiam, depois de falida a firma, ser administrados “sob a direção dos síndicos ou liquidatários” (97) da Companhia, pois, como ficou amplamente demonstrado:

- 1.º — a companhia foi aqui representada ilegalmente pela Brazil North Eastern Railway Co. Ltd. durante toda a vigência do contrato de 16 de maio de 1911;
- 2.º — o Síndico da Companhia dissolvida, Sir William Plender, residente em Londres, na impossibilidade de administrar, *pessoalmente*, como requeria a Lei, os negócios da Rede de Viação Cearense, outorgou ao seu procurador no Brasil os necessários poderes para que ele pudesse conceder à Brazil North a faculdade de representar a South American na exploração daquelas ferrovias.

Isto posto, e considerando que, de acôrdo com a cláusula XLVI, a caducidade do contrato relativo à construção determinaria, *ipso facto*, a do contrato de arrendamento, encampou o Governo a Rede seis dias depois de declarada a rescisão do contrato, não só porque se impunha

“providências acauteladoras dos bens do patrimônio nacional, representados pelas Estradas arrendadas à Companhia, sobre as quais impede a ameaça de completa ruína”, (98)

(97) Art. 180 — § 1.º da lei n.º 2.024, de 17 de dezembro de 1908.

(98) Oitavo considerando do Decreto de caducidade.

como porque,

“mantida esta situação dos serviços a cargo da Companhia, estaria o Governo impedido de executar, como medida de socorro público contra a sêca no Estado do Ceará, centro de maior ação da calamidade climática, a construção das linhas de viação-férrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande número de flagelados, poupar à Nação a perda de avultados capitais já empregados nas obras que foram abandonadas pela Companhia e no material adquirido para elas pelo Governo”. (99)

O ato do Governo Brasileiro não pôde, portanto, ser considerado “esbulho violento e injusto”.

INDENIZAÇÃO

Ao atender, para fins exclusivos de acôrdo, 16 das 33 reclamações que a Companhia, em requerimento de 11 de dezembro de 1914, apresentára ao Governo, a Comissão Lucena-Piquet incluiu na sua oferta, além da reposição do capital fixado nos termos da cláusula IV, a indenização que o parágrafo único da cláusula XLVI conferia à Companhia arrendatária, no caso de caducidade em virtude de rescisão do contrato. Justificando essa decisão, e para que a elevação do montante do débito do Governo não causasse estranheza, a Comissão julgou oportuno explicar que

“a Companhia construtora e arrendatária, ora favorecida com essa soma, sempre deu mau cumprimento ao contrato de construção, acabando por abandonar os serviços após 3 anos de muito fraca atividade, como consta dos relatórios existentes; e nunca satisfez, plenamente, a necessidade do tráfego”.

“Em contrário do que se devia esperar, o que depois se verificou foi que a Companhia prevendo esse abandono, o que importaria na rescisão do contrato — obteve que fosse aditado à cláusula respectiva da rescisão, um parágrafo único estatuinto não só a restituição de elevado capital, mas, também, concedendo uma indenização, calculada sobre a receita líquida do tráfego, pelo período que faltasse para concluir o contrato”.

“Em consequência, quanto mais cedo ocorresse a rescisão, tanto maior seria essa indenização”.

A justificativa da atitude da Comissão Lucena-Piquet dispensa qualquer comentário, tão descabida ela se nos afigura, em confronto

(99) Não considerando do Decreto de caducidade.

com os fatos. Ora, se é a própria Comissão quem nos confessa que a Companhia “*sempre deu mau cumprimento ao contrato de construção, acabando por abandonar os serviços após três anos de muito fraca atividade*”, pois “*quanto mais cedo ocorresse a rescisão, tanto maior seria essa indenização*”; se é a Comissão quem nos declara que “*o Governo tentou fazer a inspeção extraordinária das linhas em tráfego, mas a COMPANHIA CONSEGUIU IMPEDI-LA, deixando de acordar na escolha do nome para árbitro desempatador*”; se, levada a inspeção a efeito, esta “*iria apenas verificar o conhecido mau estado das linhas em tráfego, a insuficiência do material rodante e o abandono das linhas em construção, como todo consta de documentos oficiais*”, — como podia a Comissão, que tudo isto desconhecia, incluir na sua proposta de acordo a cláusula de indenização, na importância de 2.997.014\$185, papel?

Responde a Comissão não lhe ser possível esquivar-se “ao cumprimento da cláusula XLVI do contrato, que determinava, no citado parágrafo único, aquela indenização e o modo de a fazer”, embora o Decreto de caducidade, de 25 de agosto de 1915, não se baseasse na cláusula XXIV, que excluía a indenização.

“Para que aquela cláusula pudesse ser aplicada era indispensável, como ali se lê, que uma comissão, composta de um representante da Companhia e de um do Governo, acordasse sobre a escolha de um árbitro; e que após a inspeção das linhas, dependências e material rodante, fixasse prazos para os

“serviços a fazer a fim de assegurar a boa conservação da estrada e regularidade do tráfego”.

Se a companhia não executasse os serviços determinados, então novo prazo seria marcado; e, findo este, é que poderia ser o contrato rescindido *sem indenização, mas com restituição ainda do capital* não justificado e ao câmbio de 16 dinheiros por mil réis.

Baseado nessa cláusula, o Governo tentou fazer a inspeção extraordinária das linhas em tráfego, mas a Companhia conseguiu impedi-la, deixando de acordar na escolha do nome para árbitro desempatador. Esse proceder e a circunstância, conhecida no Brasil de haver sido aberta, em Londres, a falência da Companhia, devendo em consequência o “receiver” tomar conta do acervo, obrigaram o Governo a entrar no domínio imediato das linhas contratadas, independente mesmo de proceder a uma inspeção que iria apenas verificar o conhecido mau estado das linhas em tráfego, a insuficiência do material rodante e o abandono das linhas em construção, como tudo consta de documentos oficiais. Assim se explica porque o Decreto de caducidade não se refere a essa cláusula XXIV”.

O equívoco em que laborou a Comissão é patente, pois os "considerandas" constantes do Decreto rescisor daquele contrato, ao enumerar, sumariamente, as gravíssimas faltas da Companhia, nem sempre o fez citando a cláusula violada, circunstância que não podia servir de pretexto para tão inexata interpretação por parte dos membros da Comissão Lucena-Piquet.

Diz o Decreto:

"Considerando que a Companhia tem oposto embaraços à ação fiscal do Governo, em vez de facilitá-la, como lhe cumpre, em virtude do contrato; tem deixado de pagar com regularidade as contribuições do preço do arrendamento, havendo por isso ficado constituída em mora (cláusula LI); suspenso o pagamento das quotas para despesas de fiscalização da construção e pago com atraso o das relativas ao tráfego, pelo que lhe está sendo feita cobrança executiva, de acôrdo com a cláusula LIII, extensiva também a multas em que tem reiteradamente incorrido".

Logo, se "A COMPANHIA TEM OPOSTO EMBARAÇOS A AÇÃO FISCAL DO GOVERNO EM VEZ DE FACILITA-LA, COMO LHE CUMPRE, EM VIRTUDE DO CONTRATO", conseguindo IMPEDIR a inspeção extraordinária das linhas em tráfego, em péssimo estado, empregou a Companhia um malicioso e fragil expediente para não incorrer na sanção da cláusula XXIV, cuja penalidade importava na rescisão automática do contrato, perda da caução e do direito à indenização, que não lhe podia, de direito, ser conferida pela Comissão Lucena-Piquet a não ser para "*fins exclusivamente de acôrdo*", porque é princípio fundamental de direito (Art. 120 do Código Civil) que a condição resolutiva da obrigação, cujo implemento fôr maliciosamente obstado pela parte, a quem desfavorecer, reputa-se verificada.

Assim sendo, portanto, a Comissão de Liquidação da Dívida Flutuante não devia concordar com a indenização incluída na proposta do acôrdo malogrado, tanto mais quanto a ela nenhum direito tinha a Companhia.

De conformidade com o contrato, três eram os casos em que a empresa arrendatária da "Réde de Viação Cearense" teria direito à indenização, prevista nas cláusulas VII, VIII e XLVI do contrato.

No primeiro caso, a cláusula VII previa a eventualidade da *ocupação* temporária da ferrovia, mediante a indenização não superior à média da renda líquida dos períodos correspondentes, no quinquênio precedente à ocupação, ou nos anos anteriores, caso não houvesse ainda decorrido cinco anos, ou ainda, à média da renda líquida nos meses anteriores, caso não houvesse ainda decorrido um ano.

Tratava-se, como se vê, de uma indenização correspondente ao período da *ocupação temporária* e, portanto, sem nenhuma aplicação na eventualidade de uma *ocupação permanente*.

No segundo caso, dispunha a cláusula VIII:

“O Governo poderá fazer a encampação do presente contrato depois de 31 de dezembro de 1940.

A indenização corresponderá, neste caso, a 25% da renda líquida média anual, verificada no último quinquênio, multiplicada pelo número de anos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da cláusula IV, deduzida dele a competente amortização, calculada pela fórmula:

$$A = a \frac{(1 + 0,06)^n - 1}{0,06}$$

sendo A o capital primitivo, a a dotação anual da amortização e N o número de anos do contrato e

$\frac{a}{A}$ a taxa de amortização.

Fica entendido que a presente cláusula só é aplicável aos casos ordinários e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade pública que tem o Estado”.

A encampação da Rêde, porém, foi feita pelo Governo no dia 31 de agosto de 1915, isto é, seis dias depois de decretada a caducidade do contrato. Não podia pois prevalecer a indenização prevista pela cláusula VIII, que só a conferia na eventualidade de encampar o Governo as linhas arrendadas, DEPOIS de 31 de dezembro de 1940.

No terceiro caso, estipulava o parágrafo único da cláusula XLVI:

“Fica entendido que a caducidade do contrato relativa à construção determinará *ipso facto* a do contrato de arrendamento, sendo indenizada a Companhia arrendatária de acordo com a cláusula VII”.

Julgou a Comissão Lucena-Piquet, assim, que o decreto de caducidade do contrato conferia à Companhia a indenização prevista para o caso de encampação da ferrovia, depois de 1940, quando a verdade é que a rescisão do contrato foi decretada, entre outros motivos justíssimos, (a) por ter a Companhia impedido a ação fiscal do Governo, (b) abandonado a construção das linhas e (c) feito da maneira menos efi-

ciente possível o serviço a que se obrigara pelo contrato de arrendamento das estradas de ferro.

Qualquer uma das causas acima mencionadas bastaria para justificar a rescisão, uma vez que “um contrato é violado nas suas obrigações, desde que a êle, por parte de um dos contratantes, se opõe um ato ulterior, cuja expressão diminua ou altere os compromissos contratuais desse contratante com o outro”. (100) Não há questão de grau, modo ou causa. Diminuído, de qualquer maneira, o valor do contrato para um dos contraentes, ou alterada, em prejuízo de um dêles, a força dos compromissos do outro, infringida está a obrigação contratual. (101)

No caso de que nos ocupamos, a Companhia violou flagrantemente todas as cláusulas que lhe garantiam a indenização, não lhe restando sequer o recurso do parágrafo único da cláusula XLVI, uma vez ter sido o decreto de caducidade do contrato relativo tanto à *construção* como ao *arrendamento*.

Daí o motivo porque afirmamos não ter sido compreendido pela Comissão Lucena-Piquet o sentido curial do parágrafo único da cláusula XLVI;

“Em contrário do que se devia esperar, o que depois se verificou foi que a Companhia prevendo êsse abandono (da obra em construção) —o que importaria na rescisão do contrato, obteve que fosse aditado à cláusula respectiva de rescisão (do contrato revisto em 1911) um parágrafo único estatuinto não só a restituição de elevado capital, mas, também, concedendo uma indenização calculada sôbre a receita líquida do tráfego, pelo período que faltasse para concluir o contrato. Em consequência, quanto mais cedo occorresse a rescisão, tanto maior seria essa indenização”.

Ora, o contrato não poderia, como pretende a Comissão, oferecer tão pingue recompensa em troca da sua quebra, pela Companhia, prêmio que seria tanto maior quanto mais rapidamente a empresa arrendatária o violasse!

O parágrafo único da cláusula XLVI nada mais era do que o previdente ajuste de uma indenização do privilégio de arrendamento, na eventualidade de ser o contrato rescindido na parte relativa à *construção*, pois neste caso, tinha a Companhia, logicamente, direito a ressarcir os danos que lhe causaria a perda da concessão de explorar a Rêde de Viação Cearense. “Dado porém o caso de rescisão do contrato, por qualquer causa dependente da Companhia e nos termos do mesmo contrato”, — previa o Anexo n.º 2, parte integrante do contrato, em seu ar-

(100) Bul. Barbosa: “Contratos com o Governo”, apud Revista do Direito Público, volume X N.º 5 (1925) p. 491.

(101) Story: “Comentarios”, §§ 1.385, 1.386; Sutherland: “Notes”, pags. 386-7.

tigo 46 — “*não poderá a Companhia reclamar indenização alguma por lucros cessantes, danos emergentes, etc.*”

Portanto, se a Companhia abandonou a *construção* das linhas, impediu maliciosamente a fiscalização do Governo e violou o contrato de *arrendamento* — perdeu ela qualquer direito à indenização que, para fins de acordo amigável lhe concedera a Comissão Lucena-Piquet.

RESTITUIÇÃO DO CAPITAL

A restituição do Capital, fixado nos termos da cláusula IV, era prevista expressamente pela cláusula XXIV e pelo parágrafo único da cláusula XLVI, na eventualidade de rescisão do contrato, não podendo o Governo, em boa fé, eximir-se ao cumprimento do compromisso assumido.

Escrevia a Comissão Lucena-Piquet em seu ofício de 31 de outubro de 1922 (102):

“Não se limitou, porém, o contrato em questão que é o revisito de 16 de maio de 1911, a essa concessão (103); dispensou, que a Companhia justificasse perante o Governo o capital empregado, como exigia o contrato anterior de 4 de fevereiro de 1910 (104), e aceitou, a esse título, os elevados algarismos de 4.000:000\$000 para a exploração da Réde; 1.000:000\$000, para capital de movimento e 350:000\$000 para organização da Companhia. E mais ainda: aditou à própria cláusula desse capital não justificado, isto é, à cláusula IV, um outro parágrafo único, determinando que, para esse capital, “regularia em qualquer caso o câmbio de 16 dinheiros por mil réis”.

Na verdade, a cláusula IV do contrato de 16 de maio de 1911 estipulava:

“Para os efeitos do contrato de arrendamento, serão considerados:

1 — Como capital:

- a) — o atual capital da Companhia, organizado para o fim de exploração da Réde — 4.000:000\$000;
- b) — a caução inicial de 224:000\$000;

(102) Vide pag. 18 do Processo.

(103) A Comissão referia-se à indenização.

(104) NOTA — Dizia a cláusula III do contrato de 1910: “Para os efeitos do contrato de arrendamento são considerados: a) como capital: uma soma devidamente justificada pela Companhia e aprovada pelo Governo e as garantias autorizadas pelo Governo para serem levadas a esta conta, na qual nenhuma garantia poderá ser incluída sem que preceda aprovação do Governo, e represente despesa por ele previamente autorizada”.

- c) — o capital de movimento, computado em 1.000:000\$000;
- d) — a quota para a organização da Companhia, computada em 350:000\$000;
- e) — a caução adicional de 276:000\$000;
- f) — as quantias autorizadas pelo Governo a serem levadas a esta conta, na qual outra nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda a aprovação do Governo e represente despesa por êle previamente autorizada. As somas levadas à conta de capital serão consideradas amortizadas no fim do prazo do arrendamento, para aplicação do disposto na cláusula VII”.

“Parágrafo único — ... Para o capital acima fixado regulará, em qualquer caso, o câmbio de 16 dinheiros por mil réis”.

Aí temos, portanto:

a) —	4.000:000\$000
b) —	224:000\$000
c) —	1.000:000\$000
d) —	350:000\$000
e) —	276:000\$000
	<hr/>
	5.850:000\$000
Menos a amortização e a caução	564:194\$094
	<hr/>
TOTAL	5.285:805\$906
	<hr/>

Na última reunião realizada pela Comissão Lucena-Piquet, no dia 24 de setembro de 1922 (105),

“discutiu-se, sem chegar a acôrdo, qual a taxa cambial para os pagamentos em ouro; e tendo a Companhia proposto que o capital a restituir fôsse reduzido a libras esterlinas antes de convertido a papel, ao câmbio de 16 dinheiros, como o contrato estabelece na cláusula IV, — a Comissão resolveu pedir audiência ao Exmo. Sr. Ministro da Viação.

Diante disso a Comissão Lucena-Piquet escrevia ao Ministro: (106)

“Com essa interpretação as quantias achadas pela Comissão, tomando por base o câmbio atual de $6\frac{1}{4}$, PASSARIAM A SER as seguintes:

— Reclamações atendidas (pagamento em papel)	1.381:836\$130
— Reclamações atendidas (pagamento em ouro convertido em papel ao câmbio de $6\frac{1}{4}$)	4.888:390\$603
— Indenização (pagamento em papel) ..	2.997:014\$185
— Restituição do capital de	
5.285:805\$906, ouro, feita, porém a conversão em libras ao câmbio 16, o que produziu £ 352.287-1-2 e convertida essa quantia ao câmbio de $6\frac{1}{4}$	13.531:663\$119
Total	<u>22.798:904\$037</u>

“Nestas condições — prosseguiam os árbitros — a Comissão resolveu ouvir a V. Ex. e, em reunião a que esteve presente o Senhor Inspetor Federal das Estradas, ficou deliberado que a Comissão proporia ao Sr. G. L. Chandler, Procurador do Síndico, que o pagamento das quantias, em papel, fosse efetuado em obrigações do Tesouro de 7% sobre a última emissão de 200 mil contos; e, as em ouro, *sem consideração de taxa cambial*, em títulos do último empréstimo de 50 milhões de dólares, sob as condições que V. Ex. se dignou aprovar e que constam do ofício, aqui junto por cópia, de 28 do mês corrente, enviado pela Comissão ao referido Sr. G. L. Chandler”.

A simples leitura desses tópicos demonstra o modo por que foi o caso da restituição do capital julgado pela Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, de cujo parecer faz parte a seguinte exposição:

(106) Vide pag. 19 do Processo.

“Para conhecer da procedência dessas reclamações e ser possível solucioná-las por acôrdo, o Inspetor Federal de Estradas, baseado num aviso do Ministro da Viação e Obras Públicas, nomeou, para êsse fim, uma Comissão. Esta, depois de um trabalho exaustivo, de cerca de dois meses, apresentou o resultado dos seus estudos. E o resultado a que ela chegou é o que vai abaixo, sendo de notar que, para conversão de mil réis ouro em Libras, tomou por base o câmbio de 16 dinheiros, conforme a cláusula IV do Contrato de 16 de maio de 1911 e, para a conversão da Libra em papel, adotou o câmbio de 6 ¼, que era o da cotação máxima da mesma, em outubro de 1922. E’ este o resultado:

Reclamações atendidas:

— Pagamento em papel	1.381:836\$130
— Pagamento em ouro, convertido em papel (câmbio 6¼)	4.888:390\$603
— Indenização, pagamento em papel ..	2.997:014\$185
— Restituição do capital de	
5.285:805\$906, ouro, o qual, convertido em Libras ao câmbio de 16 dinheiros, produziu £ 352.387-1-2 e convertida depois essa quantia em papel, ao câmbio de 6¼, produziu	13.531:663\$119
	<hr/>
	22.798:904\$037

E’ este o relatório”.

Ora, o Relatório elaborado pela Comissão Lucena-Piquet *não é este*, mas o que acabamos de transcrever páginas atrás.

Como vimos, a Comissão Lucena-Piquet discutiu, numa das suas reuniões, a questão da taxa cambial dos pagamentos em ouro, tendo a Companhia proposto, então, que “o capital a restituir fosse reduzido a Libras esterlinas, antes de convertido a papel, ao câmbio de 16 dinheiros”. Os árbitros da pendência julgaram de melhor aviso submeter a proposta ao Ministro da Viação, pois “*com essa interpretação as quantias achadas pela Comissão, tomando por base o câmbio atual de 6 ¼ PASSARIAM A SER*” de Rs. 22.798:904\$037.

A Comissão não afirmou que o Governo devia Rs. 22.798:904\$037, mas que desse montante *PASSARIA A SER* o seu débito de Rs. 4.378:850\$315, papel, e Rs. 6.417:377\$805, ouro, caso fosse aceita a interpretação dada pela Companhia à cláusula IV do contrato, no sen-

tido de reduzir as importâncias ouro a Libras, ao câmbio de 16 dinheiros, antes de sua conversão a papel, ao câmbio então vigente de 6 ¼.

Que essa absurda interpretação não foi ratificada pelo Ministro da Viação de maior prova não precisamos do que a própria proposta de acôrdo, autorizada oficialmente por aquela autoridade: os pagamentos em ouro seriam efetuados, "SEM CONSIDERAÇÃO DE TAXA CAMBIAL, em títulos do último empréstimo de 50 milhões de dólares", sob três condições cujo teor já conhecemos meudamente.

Efetuados, em dinheiro, os pagamentos em ouro, a operação de sua conversão não podia desviar-se da prática regular seguida normalmente em tais casos.

A redação do parágrafo único da Cláusula IV não comporta interpretações divergentes:

"Para o capital fixado regulará, em qualquer tempo, o câmbio de 16 dinheiros por mil réis".

Logo, sendo o capital (não justificado) da Companhia de 5.285:805\$906, seu equivalente em ouro, ao câmbio de 16 dinheiros, importaria em 8.920:326\$046 (107) e não em 13.531:663\$119.

Assim:

Reclamações atendidas (papel)	1.381:836\$130
Reclamações atendidas (ouro, câmbio 6 ¼)	4.888:390\$603
Indenização (papel)	2.997:014\$185
Restituição do capital de	
5.285:805\$906, ouro, ao câmbio de 16 dinheiros	8.920:326\$046
Total	<u>18.187:566\$964</u>

O próprio Relatório da Comissão de Liquidação, seis linhas depois de transcrever o balanço que impugnamos, citava as expressões do procurador do Síndico dos Debenturistas da Companhia:

"Pelo acordo de 1922, o Governo propoz-se a pagar, dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de 22.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel, e 6.714.377\$805, ouro". (108)

(107) As conversões dos valores ouro a valores papéis, feitas por esta Seção Técnica, obedecem o critério adotado pela Contadoria Central da República, segundo o qual a Libra, com o câmbio ao par, tem o valor de 8\$888 em moeda nacional.

(108) Vide pag. 185 do Processo.

A conversão da parcela ouro, tal como sugeriu a Companhia, não prevaleceu, nem podia prevalecer, mesmo porque a Comissão Lucena-Piquet ao fazer a conversão da importância ouro, relativa às reclamações (109) atendidas, nada mais fez do que uma simples e normal operação de câmbio, reduzindo Rs. 1.131:571\$899, ouro, à taxa de 6¼ dinheiros por mil réis, a Rs. 4.888:390\$603, papel. (110)

Por conseguinte, se a Comissão Lucena-Piquet, *para fins exclusivamente de acôrdo*, reconheceu um saldo de Rs. 4.378:850\$315, papel, e Rs. 6.417:377\$805, ouro, a favor da Companhia; se o Parágrafo Único da Cláusula IV do Contrato determinava que *para o capital fixado regularia em qualquer caso*, o câmbio de 16 dinheiros por mil réis; e se a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, ignorando as condições impostas para a liquidação, desejava manter inalterável o *quantum* estipulado, logicamente a apuração do débito total do Governo, reduzido a papel, se resumia num fácil cálculo aritmético segundo o qual a parte ouro, referente às reclamações, (câmbio 6¼) produziria 4.888:390\$603, (111) papel e o capital, à base de 16 dinheiros, importaria em 8.920:326\$046, papel, parcelas que somadas ao valor da indenização (2.997:014\$185, papel), e às reclamações atendidas, em papel (1.381:836\$130), elevariam a 18.187:566\$964, e não a 22.798:904\$037, o crédito da Companhia.

Aliás, ao ilustrar o resultado numérico da sugestão apresentada pelo representante da Companhia, que pretendia fosse o capital a restituir (5.285:805\$906, ouro) reduzido a Libras ao câmbio de 16 d., antes de convertido a papel, ao câmbio então vigente (6¼) — quiz a Comissão Lucena-Piquet demonstrar apenas a lamentável incongruência expressada pela descabida proposta. Dizia ela que, a ser adotada “essa interpretação”, a quantia devida pelo Governo PASSARIA A SER de 22.798:904\$037, papel, pois a

“restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro, feita, porém, a conversão em Libras ao câmbio 16, o que produziu £ 352.287-1-2, e convertida essa quantia ao câmbio de 6¼,”

importaria em 13.531:663\$119.

Ora, tal conversão não poderia ser feita para o fim a que se destinava.

(109) Segundo o Contrato, para o capital fixado, regularia, em qualquer caso, o câmbio de 16 dinheiros, sendo o material importado no estrangeiro pago em ouro, ao câmbio do dia.

(110) Vide pag. 19 do Processo.

(111) — A conta feita pela Comissão Lucena-Piquet contém um pequeno engano, pois, como verificamos, a conversão exata de 1.131:571\$899, ouro, a papel, ao câmbio de 6¼ dinheiros por mil réis, produz 4.888:843\$232, e não 4.888:390\$603. Em nossos cálculos, entretanto, não corrigimos a parcela para não tornar mais complexa a exposição.

Na verdade, $5.285:805\$906$, ouro $\div 15\$000$ (valor da £ a 16 d) = $\pounds 352.387-1-2$. Também é exato que estas $\pounds 352.387-1-2$, ao câmbio de $6\frac{1}{4}$ (Libra a $38\$400$) produziriam $13.531:663\$100$.

Entretanto, fazendo a conversão de $5.285:805\$906$ OURO, antes de reduzir esta importância a PAPEL, a Companhia pretendia somar elementos heterogêneos, isto é, *papel com ouro*, o que tornaria irreal o resultado obtido.

A demonstração desse equívoco é intuitiva:

$$1\$000 \text{ ouro, ao câmbio de 16 d., ou } \pounds = 15\$000 = 15\$000 \div 8.888 = 1.687,6.$$

$$5.285:805\$906 \times 1.687,6 = 8.920:326\$046, \text{ papel.}$$

$$8.920:326\$046 \div 15\$000 \text{ (16 d.)} = \pounds 594.688,8$$

$$\pounds 594.688,8 \div 345400 \text{ (} 6\frac{1}{4}\text{.)} = 22.836:034\$560, \text{ papel.}$$

E NAO 13.531:663\$110

Em outras palavras:

$5.285:805\$906$, *ouro* ao câmbio de 16 d. = $\pounds 352.387-1-2$, que reconvertidas a mil réis, ao câmbio de $6\frac{1}{4}$ d., produzem

13.531:663\$110 *OURO também.*

Cumpria reduzir esta importância ouro a papel. Logo:

$$13.531:663\$110, \text{ ouro } \times 1.687,6 \text{ (16 d.)} = 22.836:034\$560, \text{ papel.}$$

A proposta de conversão feita pelo representante da Companhia à Comissão Lucena-Piquet não podia, portanto, sob pretexto algum, prevalecer, por arbitrária, e até absurda, motivo porque o saldo a favor da Companhia, "para fins exclusivos de acôrdo", passou a ser representado pelas duas parcelas — Rs. $4.378:850\$315$, papel e Rs. $6.417:377\$805$, ouro.

Pode-se, pois, sem desacerto, afirmar ter a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, incidido num erro grave de interpretação do Relatório elaborado pela Comissão Lucena-Piquet.

A restituição do capital da Companhia ($5.285:805\$906$, ouro) feita a conversão ao câmbio de 16 d., como estipulava o contrato, importaria em $8.920:326\$046$.

O ACORDO CONCLUÍDO PELA COMISSÃO DE LIQUIDAÇÃO

Acresce, porém, que a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante, julgando-se amparada pelo Art. 3.º do Decreto número 23.298, de 27 de outubro de 1933, que a criou (112), entrou em

(112) Vide pag. 189 do Processo.

entendimentos com o procurador Sr. George Lee Chandler, que pleiteou o recebimento de 35.000:000\$000, ao invés de 22.798:904\$037.

Escreve a Comissão:

“Na sessão, porém, de acordo com esta Comissão, a argumentação produzida pelo representante do Síndico dos Debituristas da Companhia, para demonstrar que a aludida dívida do Governo não se podia expressar pela cifra papel de 22.798:904\$037, foi tão clara e razoável, que a Comissão, por sua maioria, a reconheceu procedente.

“E” esta a súmula de sua argumentação:

- “a) Pelo acordo de 1922, o Governo propôs-se a pagar dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de 22.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro (carta de folhas 8 e 9).
- “b) Não tendo o Governo aceitado a contra-proposta do representante do Síndico (carta de fls. 11 a 14), não mais cogitou de novo entendimento com ele para saldar a dívida.
- “c) No entanto, o representante do Síndico terá de remeter agora para Londres a soma que receber.
- “d) Se êle, em 1922, fosse pago, em papel, da soma de 6.417:377\$805, ouro, e da de 4.378:850\$315, papel, ou fosse da importância de 22.798:904\$037, papel, era possível que, com essa importância lograsse adquirir, ao câmbio da época, 550.000 Libras; mas, ao câmbio atual, com a Libra de 60\$000, não adquiriria nem 400.000 Libras.
- “e) Demais, acrescentou, não se trata de uma dívida pela qual a União Federal se fizesse responsável, sem proveito algum, ou mais do que isto, com grave dano do seu patrimônio. Ao contrário, da encampação da estrada de ferro, denominada Rede Cearense, não só a União como o Estado do Ceará, têm auferido sensíveis vantagens econômicas.

“A vista do exposto, opinou a Comissão pelo pagamento da quantia de 35.000:000\$000, proposta pelo representante do Síndico, mediante a qual foi estabelecido o acordo”.

Preliminarmente devemos considerar que o Art. 3.º do Decreto n.º 23.298, de 27 de outubro de 1933 só dava à Comissão poderes para concluir acordos com as partes interessadas no caso expresso em que os pagamentos fossem “decorrentes de sentenças judiciais”, ou, em se tratando de dívidas de *material*, fossem superiores a vinte contos de réis.

Art. 3.^o — “Os pagamentos decorrentes de sentenças judiciais serão liquidados mediante acôrdo com os credores, segundo a natureza e vulto da dívida, a critério da Comissão, devendo, em cada caso, ser lavrado o competente termo de desistência da diferença proveniente do abatimento ajustado.

Parágrafo Único — As dívidas de *material*, superiores a vinte contos de réis, serão também liquidadas nas condições indicadas neste artigo; e as de *pessoal* pelas quantias realmente devidas”.

Ademais, segundo o item 2.^o do Art. 1.^o, a Comissão tinha “amplos poderes para examinar os pedidos de pagamentos e entrar em acôrdo com as partes interessadas, *no que diz respeito ao cumprimento do disposto no Art. 3.^o*”.

Tal não era, evidentemente, o caso da South American Railway Construction Company, Limited, cujo saldo credor, longe de ser “decorrente” de qualquer sentença judicial, ou tão somente de uma dívida de *material*, superior a vinte contos de réis, não passava, como já amplamente o demonstramos, de uma oferta (com reposição de capital e indenizações) que lhe fôra feita pela Comissão Lucena-Piquet, para fins exclusivamente de um ajuste não consumado, circunstância que não admitia qualquer “acordo”, ou abatimento, mas o simples exame de procedência legal da dívida em face de seus documentos comprobatórios, que determinariam, ou não, a autenticidade do débito do Governo.

Em segundo lugar precisamos convir em que a argumentação apresentada pelo Sr. George Lee Chandler, com ser confusa e desarrazoada, era manifestamente capciosa e não devia, por isso, ser reconhecida procedente pela Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante.

Argumenta o procurador Chandler:

“a) pelo acôrdo de 1922, o Governo propôs-se a pagar, dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas não a quantia de 22.798.904\$037, mas 4.378.850\$315, papel, e 6.417.377\$805, ouro (carta de folhas 8 e 9).

“b) Não tendo o Governo aceitado a contra-proposta do representante do Síndico (carta de fls. 11 a 14), não mais cogitou de novo entendimento com êle para saldar a dívida”. (113)

Ora, se o Governo Brasileiro, faz uma generosa proposta de acôrdo amigavel, que a parte interessada deixa de aceitar pela imposição de condições julgadas inexecutáveis, desistindo do recurso, que lhe assistia, de recorrer aos tribunais para defender legalmente o seu direito poster-

(113) Vide pag. 185 do Processo.

gado nos termos dos Artigos 502 e 523 do Código Civil; e se o Governo só agora, através da Comissão de Liquidação, procura, através de novo entendimento, resolver a pendência, logicamente não poderiam prevalecer as bases do acôrdo malogrado, cuja aceitação já não seria viável, hoje em dia, em virtude da radical alteração das circunstâncias que o recomendavam em 1922.

Impunha-se, portanto, a revisão completa da questão, apreciada à luz de seus documentos, para que se pudesse precisar, com a possível justeza, a procedência e o montante do saldo cujo recebimento a Companhia se julgava com o direito de pleitear mais uma vez.

Ao envés disso, como se se tratasse de um pagamento decorrente de decisão judicial, para cuja liquidação a Comissão tinha amplos poderes para ajustar acordos, o Sr. George Lee Chandler, que se dizia credor do Governo Brasileiro das importâncias de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, as quais, convertida a parte ouro a papel, ao câmbio de 60\$000 por Libra (114), perfaziam a quantia de 54.136:150\$315, propôs receber, "para total liquidação do seu crédito, a importância de 35.000:000\$, desistindo da diferença do abatimento ajustado", pois tendo êle, Procurador, de remeter para Londres a soma que recebesse, já não podia aceitar agora os 22.798:904\$037, papel, (que, em 1922, produziriam cerca de £ 550.000) quantia que, ao câmbio atual (£ = 60\$000), não lhe daria sequer £ 400.000.

"A vista do exposto, opinou a Comissão pelo pagamento da quantia de 35.000:000\$000, proposta pelo representante do Sândico, mediante a qual foi estabelecido o acôrdo". (115)

Em outras palavras, a proposta feita pelo Sr. George Lee Chandler e aceita pela Comissão de Liquidação da Dívida Flutuante da União foi a seguinte:

- 1 — Em 1922 o Governo lhe propôs o pagamento de 4.378:850\$315, papel, e 6.714:377\$805, ouro.
- 2 — Se tal pagamento fosse então efetuado, êle poderia adquirir, ao câmbio da época, £ 550.000.
- 3 — Ao câmbio atual, entretanto, com a Libra a 60\$000, não lhe seria possível obter, com aquelas importâncias, nem mesmo £ 400.000.
- 4 — Feita, porém, a conversão do seu crédito ao câmbio de 60\$000 por Libra, êle receberia 54.136:150\$315, papel.

(114) Câmbio em vigor no dia 21 de Junho de 1934, data em que foi firmado o acôrdo.
(115) Vide pag. 186 do Processo.

- 5 — Em vista disso o Sr. George Lee Chandler propôs receber, para total liquidação do seu crédito, a importância de 35.000:000\$000, desistindo da diferença do abatimento.
- 6 — A Comissão de Liquidação tendo achado procedente a argumentação do Sr. George Lee Chandler, aceitou a sua proposta e opinou pelo pagamento de 35.000:000\$000.

Ora, a Comissão de Liquidação, que, segundo o Art. 3.º do Decreto que a criou, só podia entrar em *acôrdos* para “os pagamentos decorrentes de sentenças judiciais”, ou no caso de se tratar de dívidas de *material*, superiores a vinte contos de réis, não tinha poderes para opinar pelo pagamento de 35.000:000\$000”, da maneira por que o fez, muito embora lhe parecesse altamente vantajoso aos interesses do Governo tão apreciável redução do hipotético débito que a parte credora lhe apresentou com uma série de sofismas facilmente impugnáveis — fosse a decisão proferida depois do “exame do processo em face dos respectivos documentos comprobatórios” e da “apuração da procedência legal da dívida”, como lhe impunha, expressamente, o § 3.º do Art. 1.º e o Art. 2.º do Decreto 23.298, de 27 de outubro de 1933, tanto mais quanto, incluído no débito apresentado, se achava a reposição do capital da Companhia e a importância da indenização.

E isto, como já ficou provado à sociedade:

- 1 — porque em 1922 o Governo Brasileiro reconheceu como saldo da Companhia as quantias de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, “para fins exclusivamente de acôrdo”, que foi rejeitado.
- 2 — porque não procede a afirmativa de que aquelas duas importâncias, convertidas, normalmente, a papel, segundo a letra do contrato, produzissem 22.798:904\$037.
- 3 — porque o acôrdo concluído pela Comissão de Liquidação era clamorosamente injusto aos interesses do Governo Brasileiro, pois é errônea a alegação de que o “crédito” da Companhia, convertida a parte ouro (6.417:377\$805) a papel, ao câmbio de 60\$000, por Libra, atingisse a 54.136:150\$315.

Esta terceira impugnação bem merece mais detida comprovação. Valendo a Libra 60\$000, em moeda nacional, o Mil Réis ouro valerá $60.000 \div 8.888 = 6.750$. Portanto

6.417:377\$805 ouro \times 6.750,6 = 43.321:150\$610
+ a parcela de pagamentos em papel 4.378:850\$315

TOTAL 47.700:000\$925

E NAO 54.136:150\$315

Para obter-se este último resultado seria preciso que a Libra valesse 68\$131, ou o Mil Réis ouro, 7.753,525.

7.753,5 × 6.417:377\$805 =	49.757:300\$000
× a parte papel =	4.378:850\$315
TOTAL	54.136:150\$315

Prova:

Acresce, porém, que o erro não se resume, tão somente a um simples cálculo aritmético, pois convertendo *toda* a parte ouro (6.417:377\$805) a papel, ao câmbio do dia (£ = 60\$000) a Companhia incluiu nessa conversão de "RECLAMAÇÕES" (no valor 1.131:571\$899, cujo pagamento, em ouro, deveria ser efetuado pela taxa cambial vigorante no dia do pagamento) (116) a restituição do capital (5.285:805\$906), para cuja conversão, consoante o Parágrafo Único da Cláusula IV, regularia, "EM QUALQUER CASO, o CAMBIO DE 16 DINHEIROS POR MIL RÉIS".

Pretendesse a Comissão de Liquidação da Dívida Flutuante ratificar (em junho de 1934) a proposta de acôrdo apresentada em 1922 pela Comissão Lucena-Piquet, despindo-a, embora, das condições essenciais, que a caracterizavam, e dispensando o exame do processo, seu cálculo não poderia ser outro do que o seguinte:

— Reclamações atendidas, pagamento em geral	1.381:836\$130
— Indenização (em papel)	2.997:014\$185
— Restituição do capital de	
5.285:805\$906, ouro, feita a conversão ao câmbio de 16 d.	8.920:326\$046
— Reclamações atendidas	
(1.131:571\$899, ouro) ao câmbio de 60\$000 por Libra	7.638:789\$261
TOTAL	20.937:965\$622

É isto porque a Comissão Lucena-Piquet, ao reconhecer, em favor da Companhia, o crédito de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, incluiu na primeira parcela, a importância das reclamações cujo pagamento deveria ser efetuado em papel (1.331:836\$130) adicionada ao valor das indenizações em papel (2.997:014\$185); constituindo, os al-

(116) — A conversão das RECLAMAÇÕES atendidas pela Comissão Lucena-Piquet, cujo pagamento devia ser efetuado em ouro, não pode ser feito pelo câmbio do dia, como se se tratasse de uma quantia incluída no capital a restituir. A própria Comissão Lucena-Piquet, ao demonstrar, em seu relatório, o modo de conversão dessa parcela, opera com o câmbio do dia. Vide pag. 19 do Processo.

garismos representativos da parte ouro, da soma do montante das outras reclamações (1.131:571\$899), acrescido do capital a restituir (5.285:805\$906).

PARALELOS DIVERGENTES

Finalmente precisamos considerar que o arazoado do ajuste de 25 de abril não condiz com a argumentação exposta no acôrdo firmado entre a Companhia e a Comissão de Liquidação no dia 21 de junho — embora o quantum estipulado (35 mil contos) na primeira data, prevalecesse inalterado, na segunda.

Para justificar o sensível aumento de seu crédito, sustentava a Companhia que, tivesse ela recebido, em 1922, 22.798:904\$037, papel, poderia então obter, ao câmbio da época, £ 550.000; ao passo que, paga, agora, com a £ = 60\$000, não adquiriria, com aquela importância, nem £ 400.000.

Tal asserção não representa a verdade porque, aceitando a Companhia, as condições da proposta Lucena-Piquet, em 1922, não valeria, jamais, a importância de 22.798:904\$037, papel, que não fazia parte daquela oferta, mas as quantias de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro. Convertidas essas duas parcelas a Libras, (o que não seria possível, para efeito de pagamento, pois este seria realizado em títulos) com elas a Companhia obteria £ 836.037-10-4;

Papel :	4.378:850\$315 (6¼d.)	£ 114.032.11.2
Ouro :	1.131:571\$899 (6¼d.)	£ 127.313. 3.0
	5.285:805\$906 (16 d.)	£ 594.688. 8.0
TOTAL			£ 836.034. 2.2

e não £ 550.000, mesmo porque a conversão de 22.698:904\$037, papel, a Libra, ao câmbio de 6 1/4 d. (117) produziria £ 593.721.9.

Assim sendo, falha, pelo mesmo motivo, é a alegação paralela, pela qual pretendeu a Companhia demonstrar que recebendo, agora, 22.798:904\$037, papel, não conseguiria obter nem mesmo £ 400.000.

O verdadeiro cálculo, caso o Govêrno pretendesse efetuar o pagamento em esterlinas e não em títulos, consoante os termos da proposta Lucena-Piquet, seria o seguinte:

Papel :	4.378:850\$315 (£ = 60\$)	£ 72.980.16.2
Ouro :	1.131:571\$899 (£ = 60\$)	£ 127.313. 3.0
	5.285:805\$906 (16 d.)	£ 594.688. 8.0
TOTAL		£ 794.982. 7.2

(117) Câmbio em vigor no dia em que a Comissão Lucena-Piquet fez a proposta ao representante da Companhia.

Diante do exposto claramente se percebe ter a Companhia pretendido apenas demonstrar a enorme diferença do seu débito, em 1922 e 1934, pois recebendo, como afirmou, £ 550.000, em 1922, e apenas £ 400.000, em 1934, seu crédito sofria uma injusta diminuição de £ 150.000, razão porque propunha o recebimento de 35.000 contos, que lhe dariam (£ = 60\$) £ 583.333. E assim procedendo, deixou a Companhia de fazer a conversão do seu crédito diretamente em Libras, pois sabia que o Governo não se comprometera a pagar seu débito naquela moeda, mas em títulos.

A verdade é que a diferença cambial entre as duas épocas não elevava a tais algarismos o suposto prejuízo, que a Companhia apresentou para justificar a elevação do seu crédito, pois, *caso se pretendesse ratificar a proposta da Comissão Lucena-Piquet*, fazendo-se, porém, uma arbitrária conversão do débito do Governo, em 1922 ela receberia, em títulos, o equivalente, £ 836.034, e em 1934, em mil réis papel, quantia igual a £ 794.982, o que produzia apenas a diferença de £ 41.052 para menos.

O termo do acôrdo firmado no dia 21 de junho de 1934 entre o representante da Companhia e a Comissão de Liquidação é baseado em elementos muito diversos.

Alegou a Companhia que, se recebesse, então, 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, convertida a parte ouro a papel, ao câmbio então vigorante (£ = 60\$) obteria 54.136:150\$315, papel. Em vista da disparidade entre esta, e a parcela papel, da proposta de 1922 (22.798:904\$037), concordava com o pagamento de 35.000:000\$000.

Ora, se no acôrdo mencionado no Relatório de 21 de abril a argumentação era baseada em Libras, nada justificaria que a exposição de 21 de junho fosse feita em mil réis, porquanto o que a Companhia procurou demonstrar era a enormidade do prejuízo que sofreria na conversão do seu crédito e não o aumento do onus que tal pagamento significaria para o erário público. Recebendo a Companhia 54.136:150\$315, papel, obteria (£ = 60\$) £ 902.289; propondo o recebimento de 35.000:000\$000, adquiriria (£ = 60\$) £ 583.333, isto é, £ 318.936 a menos.

O fato é que tão engenhosos paralelos não invertem os verdadeiros e positivos dados da questão. Ao propor o pagamento de 4.378:850\$315, papel e 6.417:377\$805, ouro, o Governo não se preocupava pelas eventuais oscilações cambiais a que sua oferta estaria sujeita, pouco se lhe dando que a conversão das parcelas ouro fossem feitas em Libras, em francos ou em liras, segundo o critério da credora, uma vez que o pagamento seria realizado em títulos de um empréstimo externo e obrigações do Tesouro.

Liquidado, que fosse, em mil réis, o crédito da Companhia importadora em:

Papel :	4.378:850\$315	=	4.378:850\$315
Ouro :	1.131:571\$899 (6¼)	=	4.888:390\$603
	5.285:805\$906 (16d.)	=	8.920:326\$046

TOTAL, papel = rs. 18.187:566\$964

Em 1934 o saldo da Companhia, segundo o mesmo critério, e de acordo com as bases cambiais previstas pelo contrato, seria o seguinte:

Papel:	4.378:850\$315	=	4.378:850\$315
Ouro:	1.131:571\$899 (£ = 60\$)	=	7.638:789\$261
	5.285:805\$906 (16 d.)	=	8.920:326\$046

TOTAL, papel = rs. 20.937:965\$622

Por conseguinte, de acordo com os dados da Comissão Lucena-Piquet, que a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante ratificou, ao invés de ter a Companhia o seu crédito decrescido, em 1934, a verdade é que elle gozou do apreciavel aumento de 2.750:398\$658, papel.

Assim sendo, portanto, ao firmar o acordo que fixou o crédito da Companhia em 35.000:000\$000, a Comissão de Liquidação não obteve para a dívida do Governo abatimento algum, mas o formidavel acrescimo de 14.062:034\$378 !

Em resumo, as alegações da Companhia, dos acordos firmados com a Comissão de Liquidação da Dívida Flutuante foram as seguintes :

ACORDO DO DIA 25 DE ABRIL DE 1934

- 1 — Se a Companhia recebesse, em 1922, 22.798:904\$037, papel, ella adquiriria, ao câmbio da época, £ 550.000.
Ao câmbio da época (6¼d.) a Companhia adquiriria
£ 593.721.9.

Feita arbitrariamente a conversão a libras, das parcelas reconhecidas pela Comissão Lucena-Piquet, (4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro) a Companhia obteria £ 836.034.2.2.

- 2 — Ao câmbio actual (£ = 60\$) a Companhia não lograria obter nem £ 400.000 com 22.798:904\$037, papel,
Ao câmbio actual (£ = 60\$) a Companhia adquiriria
£ 379.961.14.

Feita, arbitrariamente, a conversão a libras, das parcelas reconhecidas pela Comissão Lucena-Piquet, (4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro), a Companhia obterá
£ 794.982.7.2.

- 3 — Em vista disso opinou-se pelo pagamento de 35.000:000\$000. Ao câmbio atual (£ = 60\$) 35.000:000\$000 produziram
£ 583.333.6.

ACÓRDO DO DIA 21 DE JUNHO DE 1934

- 1 — Se a Companhia recebesse, hoje, 4.378.850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, convertida a parte ouro a papel, ao câmbio vigente (£ = 60\$), ele obterá Rs. 54.136:150\$315, papel. Ao câmbio estipulado (£ = 60\$) a Companhia obterá 47.700:000\$925, e não 54.136:150\$315, parcela que convertida a libras, àquela taxa cambial, produziria £ 902.269.3.
- 2 — Em vista disso a Companhia propõe um abatimento do seu crédito, que ficou reduzido a 35.000:000\$000, papel. Feita a conversão de acôrdo com a letra do contrato, as duas parcelas produziram, em 1922, 18.187:566\$964, papel; em 1934, 20.937:965\$622, papel. Ao câmbio atual (£ = 60\$) 20.937:965\$622, papel, produziram £ 348.966.1.9. Ao câmbio atual (£ = 60\$) 35.000:000\$000, papel, produziram £ 583.333.6. A Comissão de Liquidação firmando o acôrdo em 21 de junho de 1934, concedeu à Companhia um crédito em mil réis, equivalente (£ = 60\$) a £ 234.367 a mais do que o débito reconhecido em 1922 pela Comissão Lucena-Piquet, ou seja, uma importância, em excesso, no valor de 14.062:034\$378, papel.

Consequentemente a Comissão de Liquidação incidu em três enganos:

- 1.º — ao aceitar o cálculo de 54.000.000\$000 como crédito da Companhia, concordou com um *erro aritmético* equivalente a .. 6.436:149\$390;
- 2.º — ao firmar o acôrdo, segundo o qual a Companhia *abatia* 19.136:150\$135 do seu "crédito", que passava a ser de 35.000:000\$000, a Comissão de Liquidação cometeu um engano de 14.062:034\$378, pois, pretendendo ratificar os dados da proposta Lucena-Piquet, (4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805,

ouro) o crédito a favor da Companhia só poderia ser representado (com a £ a 60\$, isto é, com o mil réis ouro a 6.750,6) pela importância de 20.937.965\$622;

3.º — ao entrar em “acôrdo” para a liquidação do crédito da Companhia, quer-nos parecer que a Comissão equivocou-se na interpretação do decreto que a criou.

A Comissão de Liquidação da Dívida Flutuante concluiu, destarte, segundo nos parece, um acôrdo defeituoso, pois, como o demonstramos no decorrer desta exposição, a Companhia só tinha direito à reposição do seu capital (5.285:805\$906, ouro, ao câmbio fixo de 16d.) sem nenhuma indenização; ao pagamento das reclamações em ouro (1.131:571\$899 ao câmbio do dia) e ao reembolso das reclamações (1.381:836\$130) cuja liquidação deveria ser efetuada em papel:

— Reclamações atendidas, pagamento em papel	1.381:836\$130
— Reclamações atendidas, (1.131:571\$899, ouro) ao câmbio de 60\$ por £	7.638:789\$261
— Restituição do capital (5.285:805\$906, ouro, ao câmbio de 16d.)	8.920:326\$046

TOTAL, PAPEL Rs. 17.940:951\$437

c) — CONCLUSÕES

1 — Contra o estipulado no Decreto n.º 9.168, de 30 de novembro de 1911, depositou a Companhia, no Russian Bank, de Londres, a metade (£ 996.000) do produto líquido do empréstimo de £ 2.400.000, que negociara por conta do Governo Brasileiro, de acôrdo com o contrato de 16 de maio de 1911;

2 — Embora o embargo contra o levantamento do depósito feito no Russian Bank não tivesse sido interposto pelos representantes legais da Companhia, êles foram responsáveis pela indébita retenção daqueles fundos uma vez que, tendo, como confessaram, poderes para levantar o embargo antes da liquidação compulsória do Banco, não o fizeram.

3 — A rescisão do contrato de arrendamento e construção não pode ser qualificada de "esbulho violento e injusto", decretada, como foi, na legítima defesa do patrimônio nacional e do interesse público, e consoante expressa condição resolutiva do contrato.

4 — A Comissão Lucena-Piquet, nomeada em 1922, para solucionar amigavelmente a pendência entre o Governo e a Companhia, reconheceu, a favor desta, "para fins exclusivamente de acôrdo", o crédito de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro.

5 — Ao abandonar a construção das linhas e impedir maliciosamente a fiscalização do Governo a Companhia, que violara o contrato de arrendamento, e nem sequer tinha representação legal no Brasil, perdera qualquer direito de reclamar o pagamento da indenização no valor de 2.997:014\$185, papel.

6 — Na verdade, a Companhia tem direito à restituição do seu capital (5.285:805\$906, ouro), equivalente ao câmbio fixo de 16d., segundo cláusula contratual, a 8.920:326\$046, papel, bem como às reclamações atendidas pela Comissão Lucena-Piquet, na importância, papel, (convertida a parte ouro ao câmbio de 60\$ a £) de Rs. 9.020:625\$391.

crédito que adicionado à parcela do capital a restituir, perfaz a soma de 17.940:951\$437.

7 — O depósito pertencente ao Governo Brasileiro, na importância de £ 1.001.663.19.1, é considerado irrecuperável, cabendo à Companhia inteira responsabilidade pela sua perda.

Tal é, salvo erro ou omissão, o parecer desta Secção Técnica.

Rio de Janeiro, 21 de julho de 1935.

VALENTIM F. BOUCAS

