

MADEIRA MAMORÉ

RAILWAY COMPANY

63-2-79



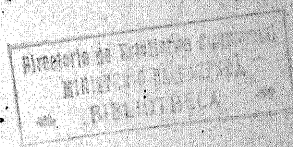
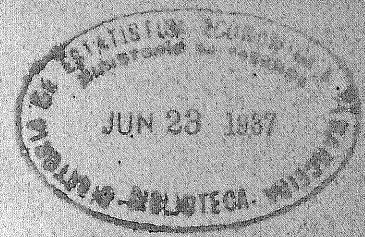
CONSULTA E PARECERES

DOS

Exmos. Srs. Drs.:

Ruy Barbosa
Clovis Bevilacqua
Sancho Barros Pimentel
Inglez de Souza

sobre a execução do contracto assignado em 12 de
novembro de 1910; nos termos do
Decreto n. 8.347, de 8 de novembro de 1910.



Vault



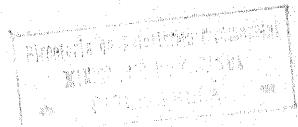
RIO DE JANEIRO

Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C.

1913

385,098/12
HAB/2

CONSULTA



Expõe-se:

No art. 7º do Tratado de Petropolis, o Brasil obrigou-se a construir em territorio brasileiro, por si, ou por empresa particular, uma ferro-via desde o Porto de Santo Antonio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que passando por Villa Murinho ou outro ponto mais proximo (Estado de Matto Grosso), chegasse á Villa Bella (Boli-
via), na confluencia do Beni e do Mamoré.

Pelo Decreto n. 1180, de 25 de Fevereiro de 1904, o Governo Federal foi autorizado a adoptar o alvitre que julgasse mais conveniente, para a construcção dessa estrada de ferro, fazendo todas as operações de credito que fossem necessarias.

A construcção da estrada foi contractada com o Engenheiro Joaquim Catramby, nos termos do Decreto n. 7106, de 7 de Agosto de 1906, lavrando-se o respectivo contracto em 14 de Novembro do mesmo anno.

A "Madeira Mamoré Railway Company" foi autorisada a funcionar no Brasil pelo Decreto n. 6755 de 28 de Novembro de 1907, e pelo Decreto n. 6838 de 30 de Janeiro de 1908, lhe foi transferida a con-

cessão da estrada de ferro, lavrando-se o respectivo termo em 29 de Fevereiro do mesmo anno, a fl. 73 v. do livro de contractos do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

A construcção da estrada apresentava obstaculos que não podiam ter sido previstos. A zona era de tal modo insalubre que os preços de unidade estabelecidos acarretavam immensos prejuizos á Companhia.

A "Madeira Mamoré Railway Company" teve de fazer o saneamento da zona; teve que fazer habitações apropriadas para os operarios; teve que manter o seu proprio policiamento naquella região abandonada e inhospita; teve de construir pontes provisórias em grandes extensões, para possibilitar o avançamento dos trabalhos, garantindo a subsistencia aos operarios; teve que comprar os dormentes por preço tres vezes maior do que aquelle que havia sido previsto; teve, emfim, que lutar com as mais crescentes difficuldades.

Néssas condições, a "Madeira Mamoré Railway Company" dispendeu mais de 500 mil libras, ou sejam mais de sete mil e quinhentos contos de réis, em moeda brasileira, nos trabalhos que encetou e desenvolveu.

Tornava-se, porém, impossivel proseguir nesse sacrificio, e por isso, a "Madeira Mamoré Railway Company" levou ao conhecimento do Governo Federal, que preferia abandonar o trabalho realizado, embora com prejuizo da caução feita, a proseguir na execução de um contracto ruinoso que acceitara em boa fé.

O Exmo. Sr. Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco, principal propugnador do Tra-

tado de Petropolis, vendo que a palavra do Brasil estava empenhada na construcção daquella estrada de ferro, oppoz-se a que a "Madeira Mamoré Railway Company" abandonasse o serviço e levou o caso ao conhecimento do Exmo. Sr. Presidente da Republica, Dr. Affonso Penna, ficando estabelecido que o Governo daria, pelos meios legaes, uma compensação á Companhia.

Fallecendo o Exmo. Sr. Presidente da Republica, Dr. Affonso Penna, o seu substituto foi scientificado de toda a combinaçào pelo Exmo. Sr. Barão do Rio Branco.

Ao mesmo tempo que isso occorria, o Governo da Bolivia, por intermedio do seu Ministro, Sr. Dr. Pinnilla, combinou com o Governo Federal a substituição do ramal primitivamente traçado, entre Villa Murinho e Villa Bella, por um outro, que na forma permittida pelo art. 7º do Tratado de Petropolis, partindo das vizinhanças da cachoeira Pau Grande, á margem direita do rio Mamoré, se dirigisse á cachoeira Esperança, á margem esquerda do rio Beni.

Foi então que o Governo Federal baixou o Decreto n. 8347, de 8 de Novembro de 1910, concebido nos seguintes termos:

"Art. 1º — Fica autorisada, mediante accôrdo com o Governo da Bolivia, a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murinho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por outro que, na fórma permittida pelo art. 7º do Tratado de Petropolis, partindo das visinhanças da cachoeira Pau Grande, á margem direita do rio Ma-

more, se dirija á cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni.

Art. 2º — Ficam autorizados o lastramento total da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a construcção de pontes provisórias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses preços addicionado ás despesas de transporte e conservação da linha, autorizadas pelo Governo e não previstas no contracto de construcção da estrada, pago pelo preço total de £ 2.750 por kilometro.

Art. 3º — No contracto que fôr lavrado para a execução do presente decreto, ficarão consolidadas as autorisações já dadas pelo Governo sobre requerimentos da empreza cessionaria da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, relativos a obras de protecção das margens do rio, em Porto Velho, em Guajará-Mirim e onde fôr necessario; construcção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio em Porto Velho e Manãos, nos termos do despacho de 17 de Abril de 1909; classificação do cascalho, omittida no contracto sobre a base das medições já feitas e pagas; bem assim, as seguintes obras executadas e a executar mediante autorisação prévia do Governo e segundo o custo verificado pela fiscalisação: construcção de casas, lavandarias a vapor, armazens frigoríficos, canalisação de aguas e esgotos e outros serviços necesarios á constituição de núcleos de futuras cidades, pelo modelo de Porto Velho; construcção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos.”

Em obediencia ao disposto no art. 3º desse De-

creto, o Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, mandou lavrar o respectivo contracto.

Com effeito, em 12 de Novembro de 1910, no livro n. 13 de contractos das estradas de ferro, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, a fls. 120 v. e 121, foi lavrado o respectivo termo.

Nesse termo, o empregado encarregado de o fazer, digo, de o redigir, depois de fazer constar o comparecimento das partes, transcreveu *ipsis litteris* os tres artigos do Decreto n. 8347 citado, encerrando-o com as palavras do estylo.

O Exmo. Sr. Ministro da Viação assignou esse termo, assim redigido, e a “Madeira Mamoré Railway Company”, igualmente o assignou.

O lastramento da Estrada de Ferro Madeira Mamoré era uma necessidade de tal ordem, que mesmo antes desse Decreto n. 8347, o Sr. Dr. Engenheiro Chefe da Repartição da Fiscalisação das Estradas de Ferro, em officio n. 434, de 23 de Abril de 1910, já havia ordenado á “Madeira Mamoré Railway Company” que lastrasse a linha, do ponto inicial até Jacy Paraná, nas condições que julgasse convenientes e necessarias para a boa conservação do leito.

O Governo Federal, reputando em pleno vigor o contracto feito em 12 de Novembro de 1910, nos termos do Decreto n. 8347, de 8 de Novembro do mesmo anno, effectuou diversos pagamentos á “Madeira Mamoré Railway Company” referentes á obras previstas no art. 3º do dito contracto, como sejam para serviço sanitario, construcção de molhes e telegrapho sem fio.

E em 4 de Março de 1912 o Director da Inspectoria Federal das Estradas de Ferro, telegraphou ao Fiscal da “Madeira Mamoré”, declarando que se achava em pleno vigor o Decreto n. 8347, de 8 de Novembro de 1910 e o termo de contracto de 12 do mesmo mez e anno.

Estavam as cousas nesse pé, quando a “Madeira Mamoré Railway Company” foi surprehendida com o procedimento da Inspectoria Federal das Estradas de Ferro, glosando as medições de lastramento e pontes provisórias sob pretexto de que o contracto de 12 de Novembro de 1910, lavrado a fls. 120 v. e 121 do livro 13 no Ministerio da Viação e Obras Publicas, era considerado inexistente pelo Governo Federal, e que por isso não lhe seria pago nem o lastramento autorisado da estrada, nem as pontes provisórias.

Procurando verificar quaes as razões que o Governo Federal tinha para considerar inexistente um contracto, solemnemente lavrado e que estava sendo cumprido, foi a “Madeira Mamoré Railway Company” informada de que o Governo reputava de nenhum valor o dito contracto, por dois motivos:

1º -- Porque o Tribunal de Contas, em officio de 19 de Junho de 1911, impugnara o registro do alludido contracto pelos seguintes fundamentos:

a) Os favores incluídos nas clausulas 2ª e 3ª do dito termo são illegaes, visto não cogitar delles o art. 7º do Decreto n. 6.161, de 10 de Março de 1904, que só se refere á construcção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, e que, fazendo parte de um tratado internacional concluído e approvedo por ambas as par-

tes interessadas, não póde ser modificado senão por outro, nas mesmas condições;

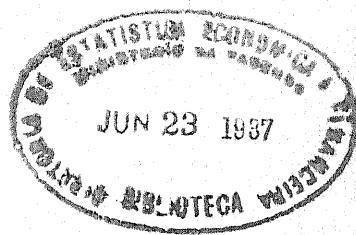
b) A concessão feita especificadamente na parte final da clausula 3^a que diz “e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades”, não póde ser custeada pelos titulos abertos ou titulos emitidos em virtude do n. 2 do Decreto n. 1180, de 25 de Fevereiro de 1904. E tambem porque, repetindo esse contracto, *ipsis litteris*, as palavras do Decreto numero 8347, era como se nenhum contraste existisse.

A “Madeira Mamoré Railway Company” ponderou que a resolução do Tribunal de Contas não era procedente porque:

a) A autorisação dada ao Governo Federal pelo Decreto n. 1180, de 25 de Fevereiro de 1904, era a mais ampla possivel, estando o Governo obrigado a construir a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, e por isso mesmo, autorizado a fazer todas as despesas reputadas convenientes ou necessarias para o cumprimento dessa obrigação.

Tanto era assim, que o primitivo contrato de construcção já citado, de 14 de Novembro de 1906, na clausula 16, se refere claramente ao pagamento de obras que não fossem previstas na tabella annexa e que seria objecto de ajuste prévio.

b) porque pelo Decreto n. 2.579, de 7 de Junho de 1912, ficou approvedo o protocollo celebrado com o Governo da Bolivia em 14 de Novembro de 1910 para substituição do ramal da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, ficando o Governo expressamente autorizado a fazer as necessarias operações de credito, não



só para este ramal, mas também para todas as despesas autorizadas e já feitas pela Companhia.

E quanto ao vício ou engano, havido na elaboração do termo do contrato, ponderou a “Madeira-Mamoré Railway Company” que ninguém póde invocar a sua propria falta, e que se houve falta, devia ella ser imputada ao Governo Federal, que foi quem mandou lavrar o termo e assignou em primeiro logar.

Para resolver, porém, o assumpto de modo mais prompto, a “Madeira-Mamoré Railway Company”, em 8 de Maio do corrente anno, endereçou um requerimento ao Exmo. Sr. Ministro da Viação, pedindo para que fosse rectificado o termo em questão.

O Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, porém, apesar dos papeis já estarem devidamente processados pelos funcionarios, ainda não proferiu nenhum despacho sobre a questão.

NOTA — O Governo do Brasil, pelo protocollo de 28 de Dezembro de 1912 combinou com o da Bolivia que não seria construido o ramal previsto no art. 1º do Decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910, substituindo-se por outro que a Bolivia levaria a effeito á sua custa.

Esse ramal deve partir agora de Guajará Assú ou outro logar mais apropriado perto de Guajará-Mirim, ponto terminal da referida estrada de ferro, atravessará o rio por uma ponte, cuja construcção em tempo opportuno, guarda e conservação, continuam cabendo ao Brasil e irá terminar na margem bolívia-na, ligando-se ahi com a via-ferrea que o Governo

Boliviano se obriga a fazer construir até Riberalta. Em sua mensagem ao Congresso este anno o Exmo. Sr. Presidente da Republica reconheceu que estava autorizado a abrir todos os creditos precisos ao desempenho dessa importante obrigação que é construir a estrada Madeira-Mamoré, até a conclusão da mesma.

Acompanham esta consulta, os seguintes documentos:

- a) folheto contendo todos os actos officiaes, relativos á Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, inclusive a decisão do Tribunal de Contas;
- b) contracto de 12 de Novembro de 1910;
- c) officio da Fiscalização das Estradas de Ferro n. 434.
- d) telegramma das Inspectorias das Estradas ao Fiscal da Companhia;
- e) requerimento da Companhia datado de 8 de Maio de 1913;
- f) memorial da Companhia fundamentando o requerimento de 8 de Maio de 1913;
- g) decreto n. 2.579, de 7 de Junho de 1912;
- h) *Diario Official* de 4 de Maio de 1913, contendo a mensagem do Presidente da Republica.

Diante de tudo isso pergunta-se:

Tendo o Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas assignado em 12 de Novembro de 1910, juntamente com a "Madeira-Mamoré Railway Com-

pany”, no seu Ministerio, a folhas 120 verso e 121 do Livro n. 13 de contractos das Estradas de Ferro um termo autorizando a construcção de um ramal partindo das visinhanças da cachoeira de Pau Grande á margem direita do rio Mamoré em direcção á cachoeira Esperança á margem direita do Beni, adquirio ou não a “Madeira-Mamoré Railway Company” o direito de construir esse ramal nas mesmas condições da linha tronco e nos termos do contracto, conforme resa o Decreto n. 2.579, de 7 de Junho de 1912?

II

Se o Governo Federal em virtude do Protocollo ultimo celebrado com a Bolivia em 28 de Dezembro de 1912, e a que foi alheia a “Madeira-Mamoré Railway”, não puder mais approvar plantas para construcção desse ramal, nem fiscalisar ou intervir na sua construcção, por se tratar de construcção de estrada de ferro em territorio boliviano, está ou não o Governo Federal na obrigação de indemnisar a “Madeira-Mamoré Railway Company” de todos os damnos emergentes e lucros cessantes pelo não cumprimento dessa primeira disposição do termo de 12 de Novembro de 1910?

III

Constando desse referido termo de 12 de Novembro de 1910 a autorisação para o lastramento total da estrada e construcção de pontes provisórias pelo preço de £ 2.750 por kilometro, póde o Governo Federal recusar-se a esse pagamento *ex propria auto-*

ritate, ainda mesmo que esse preço seja excessivo ou caro ?

IV

O facto do Governo Federal haver pago despesas referentes a obras de saneamento, construcção de molhes, telegrapho sem fio, a que se refere a disposição terceira desse termo de 12 de Novembro de 1910 prova ou não que o Governo reputava perfeito e acabado o contracto mandado lavrar no artigo terceiro do Decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910 ?

V

Esse termo de 12 de Novembro de 1910 lavrado a folhas cento e vinte e verso e cento e vinte e um do livro n. 13 de contractos das estradas de ferro no Ministerio da Viação e Obras Publicas é valido no todo ou em parte ?

O facto de na clausula terceira desse termo terem sido transcriptas as palavras “no contracto que fôr lavrado” é bastante para invalidar esse termo de 12 de Novembro de 1910 ?

VI

E' ou não de conveniencia para o Governo Federal rectificar esse termo de modo a corrigir o engano havido, aproveitando a oportunidade para obter que a “Madeira-Mamoré Railway Company” desista dos direitos adquiridos que ella tem de construir o ramal que parte da Cachoeira do Pau Grande á margem direita do rio Mamoré dirigindo-se á Cachoeira Esperança á margem direita do Beni, e desista de ha-

ver a indemnisação equivalente pela não construcção desse ramal ?

VII

Caso o Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas não profira decisão alguma no requerimento da "Madeira-Mamoré" de 8 de Maio deste anno a que se refere a exposição supra, de que meios administrativos ou legais deve usar a Companhia para resalvar todos os seus direitos e interesses ?

VIII

E se essa decisão fôr desfavoravel, isto é, se o Governo indeferir a rectificação do termo de 12 de Novembro de 1910 e consideral-o sem nenhum valor, em que responsabilidade incorre a União Federal para com a Companhia, e de que meios judiciaes deve esta lançar mão para defender os seus direitos e interesses ?

PARECER

Examinada com a maior atenção a consulta que me endereçou a Madeira Mamoré Railway Company, e que, nesta data, devolvo assignada por mim e por mim rubricada em todas as suas paginas, juntamente com os documentos enumerados no remate da exposição, que antecede a dita consulta, e que volta igualmente authenticada, em todas as suas oito paginas dactylographadas, com a minha rubrica, respondo aos seus oito quesitos do seguinte modo:

I

A Madeira Mamoré Railway Company, tendo firmado com o Ministro da Viação e Obras Publicas, na sua secretaria, a fls. 120, verso, e 121, do livro de contractos de estradas de ferro, o contracto de 12 de Novembro de 1910, para a construção de um ramal, que, das visinhanças da cachoeira de Pau Grande, á margem direita do rio Mamoré, fosse terminar na cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni, adquiriu, por essa convenção, direito innegavel a construir esse ramal nas mesmas condições da linha tronco e nos termos do contracto que a autorizou.

Com effeito o decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910, declara, no seu cabeçalho e no seu art. 1º, que com esse ramal se procedia “á substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murтинho e Villa Bella, na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por outro, na forma permittida pelo tratado de Petropolis”, tratado que, realmente, nessa clausula, estipulando que o termo do ramal seria no Beni, autorizava a trocar-se o ponto inicial de Villa Murтинho em outro escolhido na sua proximidade.

Depois, o contracto mesmo de 12 de Novembro de 1910 expressamente, declara, nas mesmas palavras, que o ramal allí convencionado era substituição do traçado primitivamente entre Villa Murтинho e Villa Bella.

Ora, quer no decr. n. 6.103, de 7 de Agosto de 1906, que autorizou a contractar a construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, clausula I, quer no contracto celebrado, por força dessa autorização, em 14 de Novembro do mesmo anno, com o engenheiro Catramby, para a execução dessa estrada, como clausula I, a linha tronco e o ramal se designaram como indistinctamente sujeitas ás mesmas condições contractuaes reguladas nas clausulas subsequentes.

As objecções com que o Tribunal de Contas impugnou o contracto de 12 de Novembro de 1910, e que constam do seu officio de 19 de Junho de 1911 ao Ministerio da Viação, a meu ver não procedem.

1º) Não me parece exacto que os favores indicados nas clausulas I e II desse termo de contracto

sejam “illegaes, visto não cogitar delles o art. 7º do decr. n. 6.161, de 10 de Março de 1904, que só se refere á construcção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré.

O decr. n. 6.161, de 10 de Março de 1910, não diz respeito unicamente á estrada, mas também ao seu ramal, consignando e solemnizando a obrigação, que o governo brasileiro, mediante o tratado internacional, assumira, de construir uma e outro, evidentemente com o emprego dos meios e sacrificios, que o desempenho desse encargo lhe dictasse e exigisse. Mas, já antes, o decr. n. 1.180, de 25 de Fevereiro do mesmo anno, decreto igualmente legislativo, dera toda a amplitude á extensão dos recursos, com que se devia armar o governo para a satisfação desse compromisso, autorizando-o, para a construcção assentada, “a adoptar o alvitre, que julgasse mais conveniente”, e a fazer as operações de credito necessarias á realização da grande obra.

Ora, a experiencia, attestada pela historia das difficuldades estupendas, que a construcção dessa estrada foi encontrar, mostrou que ella se não podia levar a effeito sem os meios consignados nas clausulas II e III do contracto de 12 de Novembro de 1910; o governo, a cuja discricção os decretos de 25 de fevereiro e 1º de março de 1904 haviam confiado essa apreciação, assim o entendeu; e, portanto, a estipulação dessas clausulas estava legitimamente comprehendida na esphera dos poderes de contractar a elle outorgados nesses dous actos legislativos.

2º) Tão pouco aproveita á decisão daquelle tribunal o argumento de que a construcção da linha convencionada com a Bolívia, sendo objecto de um tratado internacional, concluido entre as partes interessadas, não se poderia alterar senão mediante outro nas mesmas condições.

Foi isto, justamente o que se deu; visto como a substituição de um traçado por outro, no ramal, constituiu objecto de protocollo celebrado entre os dois governos, em 14 de Novembro de 1910, e approved, no Brazil, pelo poder legislativo, com o decr. numero 2:579, de 7 de Junho de 1912.

3º) Este decreto, legislativo cortz de todo o ponto qualquer duvida possivel no assumpto, e regulariza absolutamente a situação contractual da companhia, liquidando a impugnação formulada pelo Tribunal de Contas; porquanto, depois de approvar, no art. 1º, o protocollo de 1910, ratifica, no art. 2º, o contracto da construcção, assim da linha tronco, como do ramal, autorizando o governo a fazer, para ella, “as necessarias operações de credito”, e, no art. 3º, habilita o governo, já para effectuar as operações de credito necessarias ao pagamento das despesas autorizadas ou feitas pela companhia, já para satisfazer aos que “*foram* ou *forem* autorizados de accôrdo com a clausula XVI do contracto de 14 de Novembro de 1906”, clausula onde se preveem “os trabalhos não especificados na relação transcripta no final desse contracto”, se ajustam ás bases do seu preço, e se assegura a respeito delles, a preferencia ao contractante.

II

Sendo, pois, ineluctavel o direito, que desse conjunto de actos juridicos, todos claros e explicitos, regulares e formaes, assim como de outras circunstancias advinculares, na consulta exaradas, ou attestadas pelos seus documentos, resulta para a consti-
tente, — se o governo federal, em consequencia do protocollo de 1912, em que não teve responsabilidade nem interferencia alguma a companhia, não puder approvar as plantas do ramal ajustado com a Bolivia, nem lhe fiscalizar a construcção, por se tratar de uma via férrea em territorio estrangeiro, não póde a União subtrahir-se, de modo algum, á obrigação de indemnizar á Madeira Mamoré Railway Company todos os damnos emergentes e lucros cessantes, que lhe resultaram de se não cumprir o convencionado na clausula I do termo de 12 de Novembro de 1912.

III

O contracto é contracto, desde que seja regular ou juridico, isto é, livremente celebrado, sobre objecto licito, entre contraentes idoneos para contractar.

Logo, sob pretexto de caro ou excessivo, não se póde o governo federal esquivar ao pagamento do preço de £ 2.750 por kilometro, a que, no termo de 12 de Novembro de 1910, se obrigou para o lastreamento total da estrada e construcção das pontes provisionarias.

Mas, quando algum motivo juridicamente allegavel pudesse acaso ter o governo da União, parte

no contracto como a companhia, para o impugnar agora, — só pelos meios ordinarios de rescisão, recorrendo aos tribunaes, e sujeitando-se ás consequencias da quebra da obrigação contractada, lhe seria licito buscar dissolvê-la.

IV

Inquestionavelmente, o facto de haver o governo federal pago despesas concernentes a obras de saneamento, construcção de molhes e telegraphia sem fio, todas ellas contempladas e autorizadas unicamente no art. 3º do termo de 12 de Novembro de 1910, leva á evidencia mais irrecusavel a prova de que a União tinha como perfeito e acabado esse contracto.

Ora, a execução voluntariamente dada a um contracto pelos contraentes constitue a demonstração mais cabal da sua submissão ao ajuste contrahido, importa na sua ratificação pratica e estabelece a melhor interpretação das obrigações nelle estipuladas.

V

Não ha nada, absolutamente, no termo de 12 de Novembro de 1910 que lhe abale a validade. O contracto exarado nesse instrumento é juridico em cada uma das suas partes, e em cada uma obriga por igual os dous contraentes.

A consideração de se reduzir elle á transcripção litteral do decreto que o autorizou, em todas as tres clausulas de que esse decreto se compõe, não serve senão para evidenciar o respeito stricto com que se

observou no contracto a autorização de onde elle decorre.

Argumentar com o lapso do amanuense, que, ao transcrever para o termo o texto do acto presidencial, conservou cinco palavras deste (“no contracto que fôr lavrado”), palavras que lhe não alteram o sentido das estipulações, seria um recurso de palpavel má fé e ridícula futilidade. Não posso conceber nada mais frivolo e menos digno de uma impugnação official.

Está-se vendo alli a negligencia do escrevente, rectificada ou supprida, no mesmo acto, pelo seu introito, pelo seu fecho, pelo corpo de seu texto, pela apposição das assignaturas, a primeira das quaes é a do ministro, pelo destino especifico do livro onde se lavrou o termo, pelo solemne concurso, em summa, de todos os caracteristicos dos contractos dessa natureza celebrados com o governo.

Não resiste, pois, á critica, nem merece discussão o sophisma, que pretende transformar em motivo de nullidade, para uma convenção tal, a excrescencia casual daquellas palavras inoffensivas.

VI

Não me parece contestavel que, na transacção suggerida pelo sexto quesito, haveria para o governo conveniencia manifesta.

A desistencia da Madeira e Mamoré Railway Company do seu direito á indemnização das vantagens, que lhe estavam asseguradas na construcção do ramal, representa enormes sommas, de cuja re-

sponsabilidade se desembaraçaria a União Federal, não insistindo em faltar a um contracto incontestavelmente valido e obrigatorio, como o constante desse termo.

VII

A Companhia poderá reiterar a sua reclamação ao ministro, assim como protestar administrativa e judicialmente, bem assim levar a sua representação até o corpo legislativo.

Mas, independentemente de todos estes meios acautelatorios e quaesquer outros da mesma categoria, os seus direitos estão resalvados, até o momento da acção judicial, pelo seu contracto, assim como pela petição que, em 8 de Maio, e pelo memorial que, em 16 de Junho, endereçou ao ministerio competente.

VIII

Se o governo federal indeferir a petição da Companhia, dando por sem valor o termo de 12 de Novembro de 1910, a sua responsabilidade será a de quem rompe um contracto regular. A União terá, nesse caso, que resarcir á Madeira e Mamoré Railway os damnos emergentes e lucros cessantes, em que ella fôr lesada, por se não haver cumprido o que aquelle termo juridicamente lhe assegura.

O meio especifico e efficaz para o caso é, em meu entender, acção de perdas e damnos contra a União.

Rio de Janeiro, 25 de Agosto de 1913.

(Assignado) RUY BARBOSA.

PARECER

I e II

Pelo contracto de 14 de Novembro de 1906, para a construcção da estrada de ferro "Madeira Mamoré", o Governo do Brasil se reservou o direito (cl. 1ª, 2ª parte) de fazer alterações e suppressões no traçado da linha principal da via ferrea e no ramal, conforme a conveniencia dos dois paizes interessados. Nesse melhoramento, o Brasil e a Bolivia.

Resolvendo alterar o traçado do ramal, o Governo do Brasil autorisou a companhia constructora a substituir, por outro, que determinou, o que fôra primitivamente traçado.

Esta autorisação consta do decreto n. 8.347 de 8 de Novembro de 1910 e o assentimento da Bolivia foi dado pelo protocollo de 14 de Novembro do mesmo anno, approved pelo decreto legislativo de 7 de Junho de 1912.

Pondo em execução o mesmo decreto de 8 de Novembro de 1910, o Governo mandou lavrar o termo de 12 de Novembro do mesmo anno, no qual se declara que a Companhia Madeira Mamoré, constructora da estrada ficava autorisada a substituir o ramal, segundo estatuira o citado decreto.

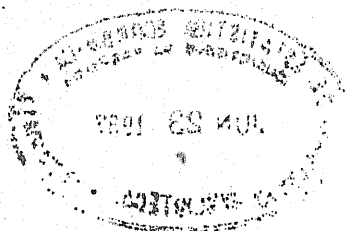
Desde esse momento, se deu o concurso das vontades, a do Estado autorizando a Companhia a executar as obras e a da Companhia aceitando esta incumbencia.

Desde esse momento, portanto, adquiriu a Companhia o direito de construir o novo ramal, sob a condição, entende-se, de assentir nessa alteração o Governo da Bolivia. Esse assentimento foi dado por acto internacional, que o decreto de 7 de Junho de 1912 approvou.

Realisada, assim, a condição, tacitamente, prevista, firmou-se definitivamente o direito da Companhia, declarando este ultimo decreto de 1912 que a construcção do novo ramal seria feita nas condições da linha tronco e de accôrdo com o contracto.

E' certo que, posteriormente, por protocollo de 28 de Dezembro de 1912, o Governo do Brasil combinou com o da Bolivia que não seria construido esse ramal e sim um outro. Mas, esse accôrdo, a que foi extranha a Companhia, ainda quando approvedo pelo poder legislativo, é *res inter alios acta*, que de nenhum modo, pôde prejudicar o direito da Companhia, adquirido desde o momento em que foi lavrado o termo de autorisação para que construisse, não o ramal do contracto primitivo e sim o indicado no decreto de 8 de Novembro de 1910, e confirmado, definitivamente, com o decreto de 7 de Junho de 1912, que approvou o protocollo celebrado com a Bolivia a respeito do assumpto.

Não é licito pôr em duvida que, para o Governo como para a Companhia, o acto de 12 de Novembro



de 1910 estava produzindo todos os seus efeitos jurídicos, e conseqüentemente ambas as partes contractantes, Governo e Companhia, tinham como certo, o direito desta ultima, de construir o ramal que, partindo das visinhanças da Cachoeira Pau Grande, no Mamoré, fosse á Cachoeira da Esperança no Beni.

Si o Governo do Brasil combinou com o da Bolivia alterar, novamente, o traçado do ramal, substituindo-o por um terceiro, esse acto não attinge os direitos adquiridos da Companhia Madeira Mamoré, de construir o ramal anteriormente contractado. E, importando essa nova modificação na infracção de um contracto celebrado com a mesma Companhia e confirmado por actos posteriores, constitue um acto illicito, do qual resulta, para o Governo do Brasil, a obrigação de indemnisar, por perdas, que tenha soffrido, a parte prejudicada, a Companhia Madeira-Mamoré.

III e IV

E' principio assente, na doutrina, em geral, como em nossa jurisprudencia, que o Estado se submete aos preceitos reguladores dos contractos, quando os celebra com qualquer particular, seja um individuo ou uma pessoa juridica. Si assim não fosse, a administração publica se veria na impossibilidade de realizar contractos para obter serviços de que necessitasse (minha *Theoria Geral do direito civ.* § 22 n. 3).

Ora, o Governo da União, autorizou por um decreto e por um contracto o lastramento total da E. de F. Madeira Mamoré e a construcção de pontes pro-



visorias pelo preço expresso em ambos os actos de 2.750 libras por kilometro; não póde por sua própria autoridade recusar-se a esse pagamento, sob o fundamento de achar excessivo o preço ajustado, da mesma forma que a outra parte contractante não poderia exigir paga maior do que a contractada, si esta lhe parecesse diminuta.

Tal modificação do contracto, si não resultasse do accôrdo das duas partes, nem por sentença do Judiciario poderia ser imposta. O que se poderia obter era a resilição do contracto com as suas consequencias juridicas.

Pagando as despezas feitas com as obras a que se refere a clausula 3^a do termo de 12 de Novembro de 1910, reconheceu o Governo que esse termo era o contracto, a que se refere o decreto de 8 de Novembro do mesmo anno, que esse termo é um acto juridico perfeito e acabado e que está produzindo os seus naturaes effectos, de crear direitos e obrigações para ambas as partes, o mesmo Governo e a Companhia.

V

O termo de 12 de Novembro de 1910, pois que a Companhia já celebrára com o Governo contracto para a construcção da via ferrea Madeira-Mamoré, tratando-se então de modificar, em certo ponto, e additar, em outros, o contracto primitivo, é um contracto modificativo e addicional do anterior, do qual passa a ser complemento.

O facto de, por inadvertencia do empregado, que

o redigiu, se reproduzirem as palavras do decreto, que o autorizou, de modo tão desageitado que nelle se encontram as expressões do mesmo decreto — *no contracto que fôr lavrado para execução do presente decreto* — não o invalida, porque :

a) effectivamente, as determinações do decreto, a que essas palavras alludem e de onde foram tiradas, deviam fazer parte integrante do termo a lavrar;

b) deve-se entender, portanto, que o termo, em vez de adaptar, a fórmula de contracto, os dizeres do decreto, o transcreveu, litteralmente, o que, de modo nenhum, o pôde prejudicar, pois que, nesse decreto, estão o fundamento e a essencia do mesmo termo;

c) o accôrdo das vontades, sobre o objecto do contracto se deu, pois, que do termo constam as declarações accordes das duas partes sobre as modificações a fazer no contracto anterior.

O que se pôde dizer, é que, na pressa, com que foi redigido o termo, se esqueceu, quem o redigiu, de incorporar nelle as alterações anteriores, sobre diversas obras a que se refere o decreto de 8 de Novembro de 1910, limitando-se a dizer que ficavam consolidadas. Isso, porém, não invalida o termo, não só porque a consolidação dessas autorisações resulta directamente do citado decreto, e podia, portanto, não constar do termo, sem prejuizo, como porque, o termo reafirma, transcrevendo o decreto, a mesma consolidação, que este determinára, e, ainda, porque esta falta não pôde ser invocada pelo Governo, pois que é sua, sendo da repartição incumbida de lavrar o acto.

O termo de 12 de Novembro de 1910, é, pois,

valido em sua totalidade, não obstante às irregularidades de redacção, que se lhe apontam. Depois, porém, do protocollo de 28 de Dezembro de 1912, entre o Brazil e a Bolivia, declarando de nenhum effeito o outro protocollo de 14 de Novembro de 1910, tornou-se inexecuvel a parte do termo referente ás substituições do ramal.

Essa inexecuibilidade de uma parte do objecto do termo não o invalida, porque:

a) os direitos e as obrigações d'elle resultantes foram creados entre o Brazil e a Companhia, e não póde extinguir-se por uma só das vontades vinculadas pelo contracto;

b) — o objecto do termo é triplíce, de accôrdo com os tres artigos do dec. de 8 de Novembro de 1910: 1.º, a substituição do ramal primitivamente traçado; 2.º, o lastramento total da estrada e a construcção de pontes provisórias; 3.º, a consolidação das autorizações dadas anteriormente pelo Governo á empresa cessionaria da E. F. Madeira-Mamoré; e si a primeira parte do accôrdo — por consideração de ordem internacional — se tornou inexecuvel, subsistem integras, exequiveis e obrigatorias as outras duas.

VI

De quanto fica exposto e attendendo, principalmente, a que:

a) — os vicios de redacção do termo se devem imputar ao Governo;

b) — é certo o direito da Companhia de exigir o cumprimento do contracto ou perdas e damnos, pela sua inexecução.

E' manifesta a conveniencia do Governo Federal em rectificar o termo, de modo a dar-lhe forma adequada e correcta.

VII

Si, novamente, solicitado pela Companhia, e esclarecido o objecto do requerimento por exposição clara e justificativa, o Sr. Ministro da Viação se recusar a proferir qualquer decisão, como o Ministro age em nome do Presidente da Republica, entendendo-se que é este quem resolve os assumptos administrativos, pelo órgão do respectivo Ministro, deve a Companhia pedir certidão do que requereu, sem obter despacho, e lavrar o seu protesto, para, em seguida, exigir, judicialmente, o pagamento do que lhe é devido, de accôrdo com o termo de 12 de Novembro de 1910.

Recurso administrativo, para obrigar o Ministro a decidir, não conheço.

VIII

Si o Governo se recusar a rectificar o termo de 12 de Novembro de 1910 e consideral-o de nenhum valor, tem a Companhia o direito de accional-o por perdas e damnos.

Rio de Janeiro, 26 de Agosto de 1913.

CLOVIS BEVILAQUA.

PARECER

I

Por sua fôrma; porque está lavrado no livro de contractos das Estradas de Ferro, no Ministerio da Viação; porque houve o livre consentimento das partes e porque trata-se de objecto certo e de obrigação com causa licita, o termo assignado em 12 de Novembro de 1910 entre o Ministro daquela pasta e a "Madeira-Mamoré Railway Company" só não seria um contracto perfeito e acabado se lhe faltasse a condição da capacidade de alguma das partes para nelle intervir. Vê-se da exposição, que precede a consulta, que foi a supposta falta desta condição uma das razões porque a Inspectoria Federal das Estradas declarou que era elle considerado inexistente pelo Governo.

Mesmo admittindo-se, porém, que o Governo não se achasse, naquella data, autorizado a contractar a construcção de um ramal que, partindo das visinhanças da cachoeira do Pau Grande se dirigisse á cachoeira Esperança, essa falta ficaria sanada com a approvação por decreto legislativo, o de n. 2.579, de 7 de Junho de 1912, do protocollo celebrado com o Governo da Bolivia para substituição do ramal autori-

BIBLIOTECA
- 20 -
MINISTERIO DA PASTA

zado pelo art. 1º do decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910, artigo do qual a clausula incriminada do termo é reproducção litteral. Por esse lado, considero inatacavel o accôrdo de 12 de Novembro e, consequentemente, adquirido pela “Madeira-Mamoré Railway Company” o direito de construir o ramal nas mesmas condições da linha tronco.

II

No meu pensar, não póde ser objecto de duvida que, tendo o Governo renunciado a construcção da parte da estrada que se devia estender em territorio boliviano, se vier elle a achar-se em situação de não poder intervir nessa construcção, nem mesmo para fiscalizal-a, será obrigado a responder á “Madeira-Mamoré Railway Company” por todos os damnos emergentes e lucros cessantes que resultarem da perda da concessão. Essa obrigação só deixaria de existir se a “Madeira-Mamoré Railway Company”, intervindo no protocollo celebrado com a Bolivia em 28 de Dezembro de 1912, ou por qualquer outro acto capaz de produzir a novação do seu contracto com o Governo, tivesse consentido na transferencia áquelle paiz dos direitos e obrigações do Governo do Brasil para com ella.

III e V

A resposta ao terceiro quesito tem por fundamento a solução que se dér á questão formulada no 5º, em que se pergunta se o termo de 12 de Novembro é valido em todo ou em parte.

A meu vêr, esse termo é o contracto de que cogita o Decreto 8.347 de 8 de Novembro de 1910. De outra sorte teríamos um termo para dar força a um decreto, e depois ainda um terceiro accôrdo que seria o contracto.

Não creio que esta pratica administrativa tenha por si qualquer precedente. O que existe sempre é um decreto autorizando a concessão, e, para executal-o, um contracto entre o Governo e o concessionario. As palavras: “no contracto que fôr lavrado” explicam-se pelo facto de ser o termo uma reproducção completa do decreto e de se não ter attendido, na cópia, a que estas palavras ficavam sem razão de ser. Se decreto e termo, como quer o Tribunal de Contas, excedem, na sua ultima parte, os poderes em que o Governo se achava investido para contractar, não affecta isso as outras partes do contracto. Não pôde, portanto, o Governo esquivar-se ao pagamento, a que solemne-mente se obrigou, de £ 2.750, por kilometro, pelo lastramento total da estrada e construcção de pontes provisórias, trabalhos comprehendidos na autorização geral da clausula 2^a do decreto n. 1.180, de 1904, que autorizou a abertura dos creditos necessarios para as despesas oriundas do tratado de Petropolis.

IV

O facto dos contraentes posterior ao contracto, que tiver relação com o objecto principal, será a melhor explicação da vontade que as partes tiverem no acto da celebração do mesmo contracto.—Cod. Comm., art. 131.

O pagamento, portanto, feito pelo Governo das despesas referentes a obras de saneamento, construção de molhes, telegrapho sem fio, a que se refere a disposição 3^a do termo de 12 de Novembro de 1910, revela, de modo inequivoco, que elle reputava este contracto como perfeito e acabado. Cumpre, entretanto, dizer que isso não suppre a falta de registro pelo Tribunal de Contas, allíás sem nenhum fundamento na parte relativa ao art. 2^o daquelle termo, no qual são autorizados o lastramento da estrada e a construcção de pontes provisórias, como se deduz da resposta ao quesito anterior.

VI

Este quesito não contém materia de direito. É evidente que o Governo, ou se considere que contractou nos limites da autorização legislativa, ou conceda-se que a excedeu, mas não mandou registrar o accôrdo sobre protesto, só teria um meio de sahir airosamente, ao mesmo tempo poupando uma indemnisação ao Thesouro: a rectificação do termo de 12 de Novembro para obter da “Madeira-Mamoré” a desistencia da concessão para construir o ramal da cachoeira do Pau Grande á cachoeira Esperança.

VII

Se o Ministro da Viação não dér o despacho a que se refere a consulta, entendo que a “Madeira-Mamoré Railway” deve apresentar novo requerimento em que conclua pelo protesto de haver perdas e

damnos, declarando que, na falta de uma decisão no prazo de 8 dias, recorrerá aos meios judiciais.

VIII

Se a decisão fôr desfavoravel, isto é se o Governo considerar sem nenhum valor o termo de 12 de Novembro de 1910, tratando-se, como se trata, de obrigações de fazer, que se resolvem no pagamento dos prejuizos, o meio judicial é a acção de indemnização pela inexecução do contracto.

Rio de Janeiro, 25 de Agosto de 1913.

O advogado, SANCHO DE BARROS PIMENTEL.

PARECER

I

O Decreto n. 6103, de 7 de Agosto de 1906, autorizou o contracto de construcção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, tendo em vista o processo das propostas apresentadas em concorrência publica, mediante as clausulas que baixaram assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas a 7 de Agosto de 1906.

Esse decreto foi expedido pelo Presidente da Republica no uzo da autorisação conferida pelo decreto legislativo n. 1180, de 25 de Fevereiro de 1904, em solução do compromisso assumido com a Bolivia pela clausula 7ª do Tratado de Petropolis, concedendo o Congresso ao Governo a faculdade de adoptar o alvitre que julgasse mais conveniente para a construcção da Estrada de Ferro, podendo fazer operações de credito ou emissão de titulos, internos ou externos, que forem necessarios, em condições de juros e amortisação determinadas.

A clausula 1 das que baixaram com o Decreto n. 6103, de 1906, consubstancia a obra a realizar na forma do tratado celebrado entre o Brasil e a Bolivia; uma estrada de ferro partindo do porto de Santo An-

tonio no rio Madeira, seguindo até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Villa Murtinho ou outro ponto proximo no Estado de Mato Grosso, chegue a Villa Bella, na confluencia do Beni e do Mamoré. O Governo reservou-se, entretanto, o direito de fazer alterações e suppressões no traçado da linha principal e no do ramal, conforme as conveniencias dos dois paizes. (Parapho unico da clausula I).

A clausula II determina que os trabalhos de construcção a cargo dos contractantes, incluindo o fornecimento de material fixo e rodante e da linha telegraphica e outros, serão pagos por medição e por preços de unidades.

A clausula III estabelece que a directriz geral da estrada será a indicada nos trabalhos das commissões dos engenheiros Moising e Pinkas, constantes do relatorio deste ultimo, em 1885, com o complemento mencionado no art. 7º do tratado de Petropolis, salvo as modificações previstas no parapho unico da clausula Iª.

A clausula XVI fixou o prazo para os trabalhos, e a clausula XX determinou que ficaria sem effeito, o decreto se o contractante deixar de assignar o contracto no prazo de 10 dias, contados da data em que fôr publicado no "Diario Official" o convite para esse fim, perdendo o contractante nesse caso, em favor da União, a caução de 20:000\$000 por elle prestada para garantia de sua proposta, na forma da condição 13.º do edital de concorrência.

Trata-se, é claro, de um contracto de emprei-

tada para obra determinada que o empreiteiro se obriga a realizar mediante um preço que o Governo se obrigou a pagar-lhe, mas em que o empreiteiro fornece não somente o seu trabalho mas também o material.

Pelo decreto posterior, n. 8347, de 8 de Novembro de 1910, o Governo autorizou, de accordo com o Governo da Bolívia, a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murinho e Villa Bella por outro que partindo das visinhanças da cachoeira Pau Grande, á margem direita do rio Mamoré, se dirija á cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni; autorizou o lastramento total da estrada e a construcção de pontes provisórias de madeira, pelo preço de £ 2750 por kilometro; e mandou consolidar no contracto que fosse lavrado para a execução do decreto as autorisações já dadas pelo Governo sobre requerimento da empresa, relativos á obra de protecção das margens do rio onde fôr necessario, á construcção de hospitaes para o pessoal da estrada, estabelecimento de telegrapho sem fio e outras obras e serviços necessitados, conforme lucidamente expõe a Proposta e mostram os documentos que a acompanham, pelas condições especiaes em que se acha a zona da construcção, sem policia, sem meios de transporte e de subsistencia, victimada por terrivel impaludismo, que difficulta extraordinariamente o trabalho fóra de todas as previsões pessimistas.

Em obediencia a esse decreto lavrou-se na Secretaria da Viação um termo, assignado pelo Ministro e pela Companhia cessionaria da empreitada, em

que foi litteralmente transcripto o decreto, inclusive as palavras iniciaes do art. 3º: *no contracto que fôr lavrado para a execução do presente decreto ficarão consolidadas as autorisações já dadas pelo Governo*, etc., etc. Ainda em cumprimento do decreto, o Governo effectuou diversos pagamentos á Companhia cessionaria da empreitada; e o director da Inspectoria das Estradas de Ferro telegraphou ao Fiscal da Estrada, que se achava em pleno vigor o decreto.

Em officio de 19 de Junho de 1911, porém, o Tribunal de Contas impugnou o registro do contracto constante do termo, a que acima se allude, por dois fundamentos: 1º por illegalidade dos favores constantes do decreto que o autorizou, visto innovar clausula num tratado internacional; 2º, porque os *outros serviços* a que se refere a clausula 3ª do decreto não podem ser custeados pelos titulos abertos ou emittidos em virtude do decreto de 25 de Fevereiro de 1904. Os motivos da impugnação do Tribunal de Contas desapareceram por força do decreto n. 2579, de 7 de Junho de 1912, que approvou o protocollo celebrado com o Governo da Bolivia para a substituição do ramal, ficando o Governo expressamente autorizado a fazer as operações de credito necessarias, não só para este ramal, mas tambem para todas as despesas autorizadas e já feitas pela Companhia.

Finalmente, o Governo do Brasil, por protocollo de 23 de Dezembro de 1912, combinou com o da Bolivia que não seria construido o ramal previsto no artigo 1º do decreto de 8 de Novembro de 1910, substituido por outro que a Bolivia levaria a effeito á sua custa.

O Governo, entretanto, considera insubsistente o contracto lavrado a 12 de Novembro de 1910, por vicio de redacção e, ao mesmo tempo que a Inspectoria Federal das Estradas de Ferro glosa as medições de lastramento e pontes provisórias, o Ministro da Viação deixa sem despacho o requerimento em que a Companhia solicita a rectificação do referido livro de contracto.

Summariada assim a exposição que procede a consulta, e tendo examinado os actos officiaes a que esta se reporta, e a acompanharam, respondo:

Ao 1º e 2º quesitos

Sim. A Companhia tem direito adquirido á construcção do ramal partindo das visinhanças da cachoeira de Pau Grande, á margem direita do rio Mamoré, em direcção á cachoeira Esperança, nas mesmas condições da linha tronco, conforme reza o decreto legislativo n. 2579 de 7 de Junho de 1912, que approvou o protocollo celebrado com o Governo da Bolivia para substituição do ramal autorizado pelo artigo 1º do decreto n. 8347, de 8 de Novembro de 1910. Aquelle acto legislativo dispõe expressamente que o ramal será feito nas mesmas condições da linha tronco e de accôrdo com o contracto e autorisa o Governo a fazer as operações de credito necessarias para o pagamento das despezas autorizadas e já feitas pela Companhia Estrada de Ferro Madeira e Mamoré.

Combinando posteriormente com a Bolivia que o ramal não seria construido, e retirando assim da empreitada o ramal contractado, sem o consentimento

da Companhia empreiteira; o Governo violou o direito adquirido por esta. Christofle, *Traité des Travaux Publics*, tomo 1^o, n. 822. Assim procedendo, o Governo é obrigado a indemnizar a "Madeira Marmoré Railway Company" de todos os danos emergentes e lucros cessantes.

Não é applicavel ao caso o disposto no art. 237 do nossoCodigo do Commercio, pois nesse artigo se trata do caso de se não fixar no contrato a quantidade da medida ou numero da obra, empreitada a jornal. — Coelho da Rocha, § 853, e não da hypothese da consulta que é a construcção de uma estrada de ferro em extensão conhecida e certa, baseada em estudos oficialmente feitos (relatorio Pinkas); e demais não se trata de uma locatio operis pura e simples, mas de um contracto mixto, pois que o fornecimento do material importa em verdadeira venda e sujeita a empreitada ás leis da compra-venda. Cod. do Commercio, art. 231. — Coelho da Rocha, 852; Aubry et Rau, *Cours de Droit Civil Français*, vol. 5^o, ed. de 1907, pag. 660 e seguintes; Ducrocq, *Dr. Adm.* 11, 32.

A disposição a applicar é, portanto, a do art. 236 do nosso codigo, segundo a qual o que dê a fabricar alguma obra de encommenda poderá resiliir a seu arbitrio o contracto, *indemnizando o empreiteiro de todas as despesas e trabalhos e de tudo o que poderia ganhar na mesma obra*.

Ao 3.^o

Certamente que não. O dono da obra não pode negar-se ao pagamento do preço do contracto porque o

repute caro. Demais, ao estipular tal preço podia o Governo ter tido razões de equidade que o levassem a compensar de alguma forma os prejuizos da Companhia empreiteira por motivos a que ella era absolutamente alheia.

Ao 4.º

Sim.

Ao 5.º

O termo de 12 de Novembro de 1910 significa o assentimento da Companhia Madeira e Mamoré ás clausulas do decreto que modificou o contracto primitivo. O Decreto, por si só, é a manifestação da vontade da autoridade administrativa; o assentimento da parte se prova pela sua assignatura no termo do contracto. E' o termo uma formalidade complementar destinada a fim especial, obrigar a parte que contracta com a Administração. Em regra, o termo reproduz as clausulas do decreto, nem poderia modificá-las, pois com a sua assignatura, sómente, o Ministro não poderia alterar as clausulas de um decreto do Presidente da Republica. Assim os defeitos do termo não modificam, não augmentam ou diminuem os efeitos da obrigação assumida pelo governo, desde que o contractante manifestou claramente sua acceitação, que aperfeiçoa o contracto e o acaba.

Tanto o lançamento do termo no livro de contractos não tem outro fim sinão fazer certa a acceitação do contractante e obrigar-o, que é de estylo inserir nas clausulas do decreto um artigo fixando o prazo ao pretendente preferido para assignar o contracto, sob

pena de perder a preferencia e a caução provisoria que, aliás, não é instituida sinão para garantir a acceitação do contracto. — Vide a clausula XX do decreto de 7 de Agosto de 1906.

Tratando-se, como se trata, de formalidade complementar, que se não refere á capacidade ou á tutela dos interesses da administração, mas sómente a certos effeitos consecutivos, só seria inefficaz, conforme Meucci, para aquella das partes que podesse provar ter sido prejudicada pela omissão de uma formalidade introduzida a seu favor. — Inst. de Dir. Amm., pag. 610. Não é, evidentemente, o caso. Quaesquer que sejam os defeitos de redacção do termo de 12 de Novembro, é patente que a intenção das partes foi estipular, aceitar e ratificar as clausulas do decreto de 8 desse mez, e, por conseguinte as autorisações já dadas pelo Governo para o lastramento da Estrada, a construção das pontes e outras obras e serviços. E' absurdo suppôr que o Governo e a Companhia ao assignarem aquelle termo, tornassem ainda o seu accôrdo dependente de novo contracto, pois então teria sido inutil aquelle termo, lavrado no Livro dos Contractos.

O termo de 12 de Novembro é, portanto, valido, porque contém o essencial, isto é, o accôrdo das vontades sobre o objecto do contracto. A intenção das partes é patente e estabelece o vinculo juridico. E é quanto basta.

Ao 6.º

Sim, é conveniente, e o Governo deve rectificar o termo para mais facilidade da fiscalisação e consulta, reunindo nelle tudo quanto diz respeito ás mo-

dificações e favores autorizados, sem que por sua recusa se modifique a sua obrigação; como para obter que a Companhia abra mão da indemnisação a que tem incontestavel direito pela diminuição da empreitada.

Aos 7.º e 8.º

No caso do Ministro não proferir decisão alguma no requerimento que lhe fez a Companhia, além da insistencia por via administrativa não vejo sinão a constituição judicial da União Federal em mora por falta de pagamento das quantias devidas, e como recurso extremo o abandono da empreitada, com protesto de perdas e danos, que serão pedidos por acção ordinaria.

Trata-se de um contracto sinalagmatico, em que cada uma das partes póde suspender a execução das suas obrigações, desde que a outra parte não execute as suas. Baudry — Lacantinerie et A. Wahl, Du Louage, n. 3895.

Salvo melhor juizo.

Rio, 27 de Agosto de 1913.

(Assignado) DR. INGLEZ DE SOUZA.

Exmo. Sr. Dr.

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

No livro numero treze de contractos de estradas de ferro, a folhas cento e vinte (verso) e cento e vinte e uma foi lavrado um termo de autorização á Madeira-Mamoré Railway Company Limited decorrente do decreto n. 8. 347, de 8 de Novembro de 1910.

Por engano visivel e manifesto do empregado da Secretaria que lavrou o referido termo de contracto, foram copiadas do decreto as seguintes palavras, com que começa o artigo terceiro:

“No contracto que fôr lavrado para a execução do presente decreto ficarão consolidadas as autorizações já dadas, etc.”

Ora, o termo referido era justamente o do contracto autorizado pelo decreto (lavrado no livro de contractos) não havendo intenção das partes contractantes de fazerem lavrar dous contractos para o mesmo objecto.

A prova manifesta do engano está patente nas palavras — *“do presente decreto”* — pois que lavrava-se um contracto e não um decreto.

Os contractos são lavrados pela Secretaria da Viação e Obras Publicas e assignados em primeiro logar pelo Exmo. Sr. Ministro a quem passou desaperecebido o engano. O mesmo aconteceu e com mais forte razão, ao representante da Companhia Madeira-Mamoré Railway pois que a assignatura do Ministro o fez julgar sufficientemente correcto o mencionado termo.

Deste lapso de redacção do contracto, tem derivado grandes prejuizos para a Companhia, pois que os auxiliares da administração de V. Ex. não tendo autoridade para interpretar por seu proprio alvitre o sentido daquellas palavras extravagantes enxertadas no contracto, agem em suas relações com a Companhia como se, realmente, ainda estivesse para ser lavrado o contracto em que têm de ser consolidadas as disposições do decreto 8.347, de 8 de Novembro de 1910.

Ainda mais apremiante se torna a situação, diante do Tribunal de Contas, que impugnou o registro do referido contracto, não só por considerar que o direito da Companhia fica dependente de ulterior contracto, a que se referem aquellas palavras acima citadas, como por julgar que ao decreto 8.347 faltava autorização legislativa.

Ora, Exmo. Sr. Ministro, o decreto legislativo n. 2.579, de 7 de Junho de 1912, veio satisfazer aquella exigencia.

Releva notar, Sr. Ministro, que obras extraordinarias, como as de saneamento e outras, constantes do decreto n. 8.347 e respectivo termo, e que não fi-

guras no contracto primitivo, já têm sido pagas á Madeira-Mamoré Railway Company por ordem desse Ministerio e approvação do Tribunal de Contas.

Como se poderá explicar, pois, que outras obras e serviços de que cogita o referido decreto e respectivo contracto sejam impugnados, quer pelos auxiliares de V. Ex. quer pelo Tribunal de Contas, sob o pretexto de que não ha contracto ?

Como semelhante situação não possa por mais tempo ser sustentada e seja do commum interesse do Governo da Republica e da Companhia Madeira-Mamoré regularisar as mutuas relações de seus direitos e obrigações contractuaes, em documento positivo e claro, isempto de lapsos e equivocos, vem a peticionaria requerer a V. Ex. haja por bem mandar lavrar um termo, rectificando o que foi inquinado de erro, e no qual se mencione, para os devidos fins a autorização legislativa constante do decreto n. 2.579, de 7 de Junho de 1912.

É por ser de Justiça ó

E. Deferimento

Rio de Janeiro, 8 de Maio de 1913.

Madeira-Mamoré Railway Co.

Assignado: RAMIRO BARCELLOS.

Representante.

MEMORIAL

Exmo. Sr. Dr.

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Em additamento á petição que a Madeira-Marmoré Railway Company teve a honra de dirigir a V. Ex. em 8 de Maio do corrente anno solicitando a rectificação do termo que assignou em virtude do decreto n. 8.347 de 8 de Novembro de 1910, vem a mesma apresentar a V. Ex. o seguinte memorial que pede seja junto aos papeis do respectivo processo.

Sendo a intenção do referido decreto, em sua letra e espirito, consolidar uma situação anomala, creada pelas necessidades exceptionaes encontradas na construcção da mencionada estrada de ferro, torna-se indispensavel elucidar de um modo claro e positivo os factos, cuja soluçào fica dependendo da redacção que fôr dada ás clausulas sob cujo theor tem de ser estatuida a normalidade precisa e procurada para acabar com todas as duvidas e objecções.

A primeira cousa que precisamos deixar bem claro nesta questão é que, logo depois de encetar a execuçào do contracto, sentiu a Companhia a impos-

sibilidade de levar por diante a execução de semelhante obra, quando lhe foi possível conhecer experimentalmente o cumulo de mil cousas imprevistas e o acervo de difficuldades locais, ficando adstricta ás condições de unidades de preço estabelecidas no contracto.

Ainda que então já despendida uma somma de mais de 500 mil libras, julgou a Companhia que lhe seria menor o prejuizo proveniente de um abandono do que levar por diante a execução de um contracto ruinoso, accitô em bôa fé.

Conhecedor o Exmo. Sr. Barão do Rio Branco, principal propugnador do Tratado de Petropolis, da resolução que a Companhia era forçada a tomar, empenhou-se fortemente para que ella não abandonasse o serviço, fazendo-se sentir que, dado o compromisso de honra, em que estava empenhado o Brasil, por um tratado internacional, não podia hesitar o Governo em auxiliar com toda a efficacia a Companhia Madeira Mamoré, de modo a evitar os prejuizos evidentes que lhe adviriam da execução de um contracto tão deficiente, ruinoso mesmo.

O illustre Ministro das Relações Exteriores cumpriu fielmente a sua palavra empenhada, pondo o então Presidente da Republica, Dr. Affonso Penna, e todos os membros do seu governo a par da situação.

Todos reconheceram a inilludivel necessidade de levar por diante a construcção da Madeira-Mamoré e, á vista disso, procurou o Governo, de accôrdo com a Companhia, achar uma formula, sem tocar no def-

ficiente contracto, de indemnizar no possível a Companhia dos prejuizos reaes que dimanavam da execução do mesmo, nos termos litteraes de suas clausulas.

Acceita esta base, confiando a Companhia na lealdade e bôa fé do Governo, e o Governo na bôa fé e lealdade da Companhia, foi lavrado o decreto numero 8.347, de 8 de Novembro de 1910, cujo theor é o seguinte:

Decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910

Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murтинho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorisação constante da Lei n. 1.180, de 25 de Fevereiro de 1904, e attendendo á conveniencia de ser modificado, de accôrdo com o pensamento do Governo da Republica da Bolivia, o traçado do ramal de Villa Murтинho a Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, de modo a encaminhar para esta todo o commercio do Beni e seus affluentes Orton e Madre de Dios, e tendo em vista melhorar as condições daquella estrada e adoptar providencias que facilitem os transportes necessarios á construcção, decreta:

Art. 1º — Fica autorizada, mediante accôrdo com o Governo da Bolivia, a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murтинho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por outro que, na forma permittida pelo art. 7º do Tratado de Petropolis, partindo das vizinhanças da cachoeira Pau

Grande, á margem direita do rio Mamoré, se dirija á cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni.

Art. 2º — Ficam autorizados o lastramento total da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e a construcção de pontes provisórias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços addicionados ás despezas de transportes e conservação da linha, autorizadas pelo Governo e não previstas no contracto de construcção da estrada, pago pelo preço total de £ 2.750 por kilometro.

Art. 3º — No contracto que fôr lavrado para a execução do presente Decreto, ficarão consolidadas as autorisações já dadas pelo Governo sobre requerimentos da empreza cessionaria da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, relativos a obras de protecção, das margens do rio, em Porto Velho, em Guajará-Mirim e onde fôr necessario; construcção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio em Porto Velho e Manáos, nos termos do despacho de 17 de Abril de 1909; classificação do cascalho, omitida no contracto sobre a base das medições já feitas e pagas; bem assim, as seguintes obras executadas e a executar mediante autorisação prévia do Governo, e segundo o custo verificado pela fiscalisação: construcção de casas, lavandarias a vapor, armazens frigoríficos, canalisação de aguas e esgotos e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades, pelo modelo de Porto Velho; construcção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos.

Rio de Janeiro, 8 de Novembro de 1910.

NILO PEÇANHA.

FRANCISCO SA'.

Como se vê claramente do art. 2º deste decreto o pagamento global do lastramento a se effectuar e o das innumeras pontes provisórias já feitas para a construcção, que só foi possível por avançamento, foi autorizado pela somma de 2.750 libras esterlinas por kilometro.

Não precisa grande perspicacia nem acurada pratica do serviço de construcção de linhas ferreas, mesmo em regiões difficeis, para perceber que o preço estabelecido é bastante elevado para esse serviço.

Mas, foi esta a formula que o Governo achou applicavel ao caso, para indemnisar uma pequena parte apenas dos prejuizos muito avultados, que já então pesavam sobre a Companhia, a qual, com coragem e perseverança, levou por diante os trabalhos, confiada na palavra do Governo.

Um estudo comparativo das despesas effectuadas, *fóra das previsões do contracto*, para poder-se levar a effeito a construcção da “Madeira Mamoré”, e da indemnisação concedida por equidade pelo decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910, mesmo que as clausulas do contracto a lavrar sejam as mais liberaes possíveis, demonstra á evidencia que fica ainda a descoberto e pesando sobre os hombros da Companhia uma larga somma, que só poderá ser amortisada em largo periodo de tempo com uma quota tirada dos lucros do arrendamento, si elles não soffrerem uma depressão, aliás provavel, com a crise da borracha, cujos prenuncios já se manifestam.

A Companhia não faz simplesmente uma allegação; ella offerece o cotejo dos numeros; com o que o

resultado do que vem de affirmar apresenta-se em evidencia :

Como é facil verificar da tomada de contas official, procedida a 18 de Março de 1913, comprehendendo o periodo que vae do começo de 1907 até o fim de 1912, cujo quadro vae annexo, o capital total despendido realmente pela Companhia nas obras da “Madeira Mamoré” monta a

Rs. 81.675:731\$612

O capital representado pelas medições feitas pela Fiscalisação até 31 de Dezembro de 1912 é de

Rs. 47.682:058\$402

Desta importancia o Governo só tem pago até a presente data a importancia de

Rs. 40.474:872\$622

Do que falta a pagar, tendo sido, injustificadamente, glosado aqui no Rio de Janeiro pela Repartição da Fiscalisação Federal das Estradas, existe ordem de pagamento no Thesouro para 1.069 contos, achando-se a Companhia privada dessa differença, que ascenderá a

Rs. 6.138:185\$780

quando recebidos os 1.069 contos.

O prejuizo real, pois, da Companhia, mesmo depois de reembolsada destes 6.138 contos injustamente deduzidos das medições feitas pela Fiscalisação, at-

da perda de milhares de vidas ceifadas pela malária, pelo beri-beri e pela anemia perniciosa e ao lado de uma corajosa temeridade dos prepostos e auxiliares da Companhia, o custo real do mais atrevido empreendimento que se ha realisado em construcção de via ferrea na America, attentas as condições mortíferas da região, as immensas difficuldades de transporte e a ausencia completa de todo e qualquer auxilio local para a manutenção da vida.

A existencia ahi, a possibilidade de manter por algum tempo a vida e de obter do trabalhador uma relativamente pequena effectividade de trabalho diario sempre interrompida pelas molestias e reduzida gradualmente a um expoente cada vez menor para cada operario, obrigaram a Companhia a toda uma serie de sacrificios pecuniarios de modo algum previstos no contracto e sem os quaes nem ella nem ninguem seria capaz de levar a termo o compromisso em que se havia empenhado o Governo brasileiro no tratado com a Bolívia.

E sabem todos os brasileiros que a não execucao desse compromisso importaria na perda de um valioso territorio e na continuacao de sérias complicações externas.

A Republica, que já tem recuperado em tão breve prazo a importancia pecuniaria do que precisou despende com o enriquecimento de seu territorio, commetteria um acto de verdadeira iniquidade si desconhecesse a parte principalissima que a "Companhia Madeira Mamoré" tomou sob sua responsabilidade e os sacrificios inauditos que teve de fazer para que

nunca lhe faltassem os meios necessarios ao acabamento da obra.

E esses sacrificios se traduzem nos compromissos por um capital duplo daquelle que o contracto representa.

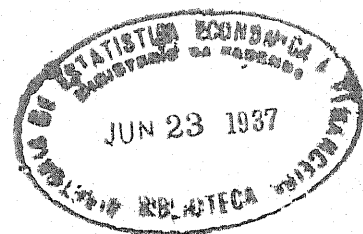
No entretanto, Exmo. Sr., do pequenò auxilio que os Poderes Publicos resolveram conceder á “Madeira Mamoré Railway Company” para suavisar, em proporção muito restricta, a sua apremiante situação, tem-lhe sido difficultado o recebimento por obices diversos.

Ora é o Tribunal de Contas que impugna o registro do contracto derivado do decreto n. 8.347, por falta de autorisação legislativa, como se na autorisação ampla para a construcção da “Madeira Mamoré”, no Tratado de Petropolis, tivesse havido restricções, que impedissem o Governo de gastar, a juizo seu, tudo o que fosse necessario para a realisacão da obra.

Ora são as glosas feitas pela Fiscalisação das Estradas na importancia das medições, considerando nullas e sem effeito as autorisações do referido decreto.

Ora são as allegações de que, no termo lavrado, está declarado que um novo contracto deve ser feito, para que as autorisações do decreto possam ter vigor, servindo de base a esse conceito um palpavel equivoco do empregado que lavrou o termo.

Para bem comprovar esta exposiçào até aqui feita em synthese, passa a Companhia a expôr em detalhe, examinando as diversas despesas não previstas e o excesso inevitavel de custo das previstas.



SANEAMENTO

Dos relatórios annexos e do que o Governo tem em mãos feito pelo illustre Dr. Oswaldo Cruz se deprehende o valor, a necessidade e a imprescindibilidade desse serviço, não previsto no contracto.

O Governo já o reconheceu e da importancia incluída em folha na importancia de 5.317 contos apenas tem pago a somma de Rs. 2.404:916\$038.

A somma realmente gasta até 31 de Dezembro de 1912 ascende a Rs. 5.481:000\$000.

HABITAÇÕES

Conforme clausula expressa do contracto primitivo consideram-se incluídos os acampamentos para trabalhadores nos preços de unidades. A Companhia, pois, nada tem a reclamar por isso.

Ella foi obrigada, entretanto, a construir em Porto Velho, em Abunã e em diversos outros pontos da linha, casas hygienicas, com defezas contra os mosquitos, apropriadas á residencia do numero pessoal. Estas edificações, que não são os abrigos a que se refere o contracto, e que não foram previstas, quando aliás o deviam ter sido, attentas as condições daquella deserta região, custaram á Companhia a importancia de 2.274:383\$300, dos quaes apenas foram recebidos 355:438\$798.

A Companhia continúa no desembolso de réis 1.928:254\$503.

POLICIAMENTO

As despesas de policiamento montam até o presente em 680:000\$000 de que a Companhia não recebeu até hoje a minima retribuição.

Foi o serviço de policiamento uma das difficuldades inesperadas com que tivemos de lutar, pois que nos acarretou pesados sacrificios pecuniarios com que não contavamos ao assignarmos o contracto.

Encarregados da execução de serviço publico federal, em dous Estados da Republica, confiavamos que os respectivos governos tomassem as providencias necessarias para nos assegurar a paz e garantia promettidas pela constituição a todo estrangeiro ou nacional que viva no territorio da Republica.

Infelizmente, porém, eram infundadas as nossas esperanças. Os nossos trabalhadores avolumavam-se em Porto Velho e nos diversos acampamentos, sem que uma só medida repressora ou premunitoria fosse tomada pelas autoridades para garantir a vida dos operarios e as nossas propriedades.

Os crimes, assassinatos, ferimentos, desordens, reproduziam-se assustadoramente, num crescendo inquietador, que se elevava com a impunidade. Justamente alarmado o nosso representante de então, Engenheiro P. W. Ashmead, transmittio por intermedio do Sr. R. R. H. May, para o Rio de Janeiro, o seguinte telegramma, impetrando garantias ao Governo da Republica:

“Contractantes informam anarchia na Madeira Mamoré Railway. Autoridades locais recusam protecção policial. Podeis assegurar protecção do Governo Federal do Brasil?”

Nenhuma providencia foi tomada. Resolvemos então encarregar alguns trabalhadores de exercerem vigilancias nos nossos acampamentos e esta providencia despertou da parte do sub-delegado de policia de Matto-Grosso, a mais seria opposição, conforme prova a carta que em seguida transcrevemos:

“Delegacia de Policia do Districto de Villa Nova, Estado de Matto-Grosso, 17 de Janeiro de 1910. Officio n. 78. Aos Srs. May & Jokyll; M. D. Empreiteiros da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

“Communico-vos, para os devidos fins, que nesta data resolveu esta Delegacia de Policia extinguir a guarda civil, creada em data de 20 de Março do anno p. passado, conforme o officio sob n. 36 desta Delegacia, dirigido a essa Companhia. Não podendo desta data em diante, os ditos guardas exercer accção alguma de autoridade, os que actualmente acham-se destacados nos diversos acampamentos desta Estrada, visto estarem todos dispensados do serviço, ficando responsavel o que ao contrario proceder, principalmente quem autorisal-os. Saudações”.

(Assignado) SALUSTIANO ALVES CORREIA,
Delegado.

Destá carta se depreheende que a referida autoridade não nos dava a garantia que nos era devida

e além disto, nos ameaçava pelo facto de procurarmos tomar medidas de precaução. Só nos restava em recurso remunerar as autoridades policiaes nomeadas pelos Estados do Amazonas e Matto-Grosso e fornecer-lhes o pessoal e armamento necessario para que pudessem nos offerecer a garantia de que tanto necessitavamos. Tomado este alvitre, desapareceram todos os embaraços conforme prova a carta do Sr. Salustiano Alves Corrêa, então sub-delegado de policia de Matto-Grosso.

Cópia — Delegacia de Policia do Districto de Villa Nova, Estado de Matto Grosso, 24 de Fevereiro de 1910.

“Illmo. Sr. P. N. Ashmead.

“Communico-vos que nesta data fiz a nomeação do Sr. Luiz Macedo, para exercer o cargo de agente de Policia, encarregado dos guardas, que devem ficar ao longo da Estrada Ferrea em logar mais conveniente. Quanto á nomeação dos guardas, já autorizei ao Sr. Henrique de Torres Bandeira a nomear, quantos a Companhia julgar necesarios para manter a ordem. O Sr. Hermilio Bandeira reside no acampamento 17, é guarda fiscal do Estado e Inspector de Policia; pelos serviços que elle vae prestar á Companhia é justiça que elle perceba alguma gratificação.

“O Sr. Macedo deverá fixar sua resi-

dencia no acampamento 17 para dahi poder fazer os serviços de fiscalização dos guardas. Sem mais, subscrevo-me do Att.º. Cr.º.

(Assignado)

SALUSTIANO ALVES CORREIA (Sic).

Conforme as nossas folhas de pagamento, dependemos com o serviço de policiamento a quantia de 680:269\$9,18 e com justa razão reclamamos do governo a restituição desta importancia, por estar ao cargo do governo a obrigação de nos garantir, e se para a execução do nosso contracto fomos obrigados a custear este serviço, foi por não terem sido attendidos os nossos constantes appellos dirigidos ao Governo por intermedio da Fiscalização e do nosso representante no Rio de Janeiro.

A respeito deste importante assumpto assim se exprime em seu relatorio o Dr. Geraldo Rocha, Chefe da Fiscalização da Estrada:

“Dentre todas as verbas de despeza, reclamadas pela Companhia, no relatorio que procuramos analysar, é esta a que tem mais razão de ser, o que infelizmente muito depõe contra algumas administrações estadoaes.

“E’ verdade que a Companhia está sob a acção e protecção das leis brasileiras, mas, em virtude do abandono absoluto da mais rudimentar assistencia judiciaria, a Companhia, como medida premunitoria, resolveu

tinge a mais de 2 milhões de libras esterlinas, não incluídos os gastos financeiros.

Reconhecendo, como reconheceu o Governo a parte de responsabilidade moral que lhe cabia nesta situação, pois que animou a Companhia a proseguir nos trabalhos encetados, na ocasião em que ella os teria de forçosamente abandonar para evitar maior damno, promulgou o decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910, cujos intuitos foram homologados pelo decreto legislativo n. 2.579, de 7 de Junho de 1912.

A importancia que a Companhia terá de receber em virtude deste decreto monta a 15.015 contos de réis.

Deduzindo desta importancia o valor de 2.668 contos das pontes provisórias, restam 12.347 contos para o lastramento.

Ora, o lastramento, calculado pelas actuaes tabellas da “Madeira Mamoré”, incluindo excavação e transporte monta a Rs. 23:500\$000 por kilometro, o que perfaz multiplicado por 364 kilometros a somma de 9.154 contos, que seguramente não será bastante para cobrir o custo desse serviço.

O que resta, pois, para indemnisação dos 33.933 contos gastos a mais pela “Madeira Mamoré” na construcção da estrada?

Apenas 3.790 contos.

Não são cifras phantasticas, adrede arrançadas para auferir lucros illicitos, essas que estão reconhecidas pela junta de tomada de contas e que podeis verificar no quadro annexo; ellas representam, ao lado

criar um serviço de policiamento, que auxiliando a manutenção da ordem, fizesse respeitar o Regulamento de Policia de Estradas de Ferro.

“Esta pratica apezar de não ser absolutamente legal, porque a nomeação de autoridades policiaes traduz actos de soberania, direito que absolutamente não deve ser outorgado a uma companhia estrangeira, tem sido tolerada por uma necessidade absoluta, mas o Governo deve exigir das administrações dos Estados do Amazonas e Matto Grosso a abolição dessa pratica, que fere os nossos foros de povo livre e civilisado.

“Servindo uma região fronteira, cortando uma zona riquissima, e destinada a attrahir milhares de forasteiros, de bons e máos costumes, esta Estrada precisa de um policiamento rigoroso e de autoridades judicarias, por ser impossivel continuar no estado actual, em que os crimes ficam impunes, e os criminosos, mesmo quando presos em flagrante, são postos em liberdade, por falta de autoridades que promovam o respectivo processo.

“A Companhia tem todo o direito de reclamar do Governo a importancia despendida com o serviço de policiamento, indispensavel á execução do contracto, uma vez que os dois estados acima referidos, não lhe prestaram a assitencia policial devida.”

DORMENTES

Na falsa supposição de que, devendo a estrada ser construída em plena floresta virgem, seria fácil obter no próprio logar do emprego os dormentes necessários á linha, deu-se-lhes no contracto o preço de 2\$000!

A dura experiencia veio logo demonstrar que isso era humanamente impossível e que o preço admittido era irrisório.

Em primeiro logar as madeiras duras e de duração apropriadas á factura de dormentes existem extremamente exparsas no seio da floresta emmaranhada e tecida de lianas, taquaraes, espinheiros e vegetação baixa de mil variedades, de modo que só a abertura e limpeza da picada necessária para chegar a cada arvore aproveitavel afim de cortal-a, representa, consideradas as condições elevadissimas dos salarios, um dispendio que, dividido pelo numero de dormentes que a arvore poderia dar, chegaria á absurda somma de mais de 20\$000 por cada tim dormente.

A Companhia, pois, não teve outro remedio senão mandar vir dormentes de fóra e assim foi que, pelo preço estabelecido no contracto só se incluiu nas folhas de pagamento a importancia de Rs. 1.220:132\$, quando a somma realmente gasta foi a de Rs. 6.501:705\$892.

MOVIMENTO DE TERRAS

Elevação dos salarios e efficiencia dos operarios

Não tendo entrado em linha de conta, por ser então ignorada, a capacidade e a quantidade de traba-

lho util de um operario naquellas longinquas paragens, onde nenhum organismo ficava immune das endemias mortiferas ali reinantes, nem se havendo cogitado do gradual e continuo depauperamento de força dos operarios, e do exiguo numero de horas que poderia dar ao trabalho durante o dia, bem como do reduzido numero de dias de possivel actividade durante o mez, attribuiu-se no contracto o preço de 3\$ por metro cubico de excavação em terra. Cada metro cubico de excavação de terra na construcção da Madeira-Mamoré sahiu pelo custo de 7\$720.

Deste modo a excavação em terra que custou no total 17.832 contos só entrou em folhas de pagamento pela somma de 6.996, ficando a Companhia, nesta verba com um *deficit* de 10.836 contos.

Seria longo enumerar uma por uma as deficiencias do contracto e dos preços de unidade, factores de um formidavel desequilibrio orçamentario, que attinge ás raias de uma lesão enorme em face das leis do paiz.

A campanha levantada pela imprensa mundial, nos obrigou a elevar excessivamente os ordenados e jornaes, para conseguirmos o pessoal de que tanto carecíamos. Se tomarmos como termos de comparação os salarios pagos pela E. de F. Central do Brasil, que atravessa regiões povoadas e salubres e a E. de F. Noroeste do Brasil, segundo o orçamento Scñor veremos que pagamos salarios tres vezes maiores do que a Central e 1.5 do que paga a Noroeste.

Como demonstramos no historico das tres pri-

meiras expedições os homens trazidos pelas mesmas eram de primeira qualidade; porém desapareceram logo no inicio. As subsequentes expedições enviadas eram compostas de trabalhadores de qualidade inferior, mas, estamos convencidos de que mesmo com estes os empreiteiros teriam podido executar bom trabalho, a preço razoavel, se as condições climatericas e de salubridade tivessem sido normaes, tal não foi o caso, porém. Afim de que possamos mostrar claramente este ponto, pedimos venia para vos apresentar alguns topicos do relatorio do Dr. Belt aos Directores da Companhia em 1908. O Dr. Belt foi o predecessor do Dr. Lovelace e foi o primeiro medico que tomou parte activa nos trabalhos. Uma vista d'olhos sobre este relatorio dará uma idéa completa das condições durante o periodo inicial.

Deste relatorio extrahimos as seguintes passagens :

“Com o resultado do tratamento constante, investigações e autopsias, fiquei convencido de que os enfermos soffrem, não somente de uma das mais malignas formas da malaria, como tambem de que ha um factor que complica a doença, o qual não é encontrado em nenhum livro, e, que eu saiba, não é conhecido em nenhuma outra parte do mundo. Esta molestia sendo caracterizada pela mais intensa e perniciosa anemia, rapida congestão do figado, baço e estomago (o baço e o figado attingem rapidamente um tamanho enorme) uma fraqueza

physica e debilidade fóra de toda proporção para a altura da febre, uma inchação nas juntas do corpo, e uma paralytia parcial dos nervos motores e sensitivos. O quinino não prevenia estes ataques, nem os curava, e sómente em gráo diminuto modificava a intensidade. 30 a 50 por cento dos homens brancos eram invalidados por esta molestia, mensalmente, e tratados no hospital e na linha, e 40 a 75 por cento dos naturaes.”

Mais adiante elle diz o seguinte:

“Em uma carta recentemente escripta a Mr. May fiz-lhe ver que era um calculo optimista julgar poder obter 90 dias de trabalho do trabalhador ordinario, por causa desta molestia, depois do terceiro ou quarto ataque elle torna-se imprestavel”.

O Dr. Belt continua o seu relatorio e accrescenta :

“Tenho praticado continuamente por 16 annos nos paizes tropicaes, e sem hesitar desejo mostrar que a região a ser atravessada pela E. de F. Madeira-Mamoré é a mais doentia do mundo, e sem um serviço perfeitamente organizado de medicos, bem preparados e praticos na região, o successo deste empreendimento é altamente problematico. Esta opinião é partilhada por todo homem de experiencia e senso que tenha es-

tado nesta região. A nenhum homem branco deve ser permittido ficar no trabalho, continuamente, por mais de nove mezes, mesmo no caso que elle o queira e apparentemente mostre-se capaz de supportar, porque é um facto provado que nessa data ou antes elle terá soffrido taes lesões organicas que farão uma necessidade uma viagem fóra do paiz, e esta certamente não deve ser á sua propria custa se os seus serviços tiverem sido satisfactorios á Companhia”.

O Dr. Belt depois de recommendar o que elle considera como a propria organização do corpo medico e hospitalar, termina o seu relatorio com as seguintes observações:

“Sei que isto acarretará grandes sommas de despezas, porém estou convencido que nestes trabalhos existem mais difficuldades medicas e sanitarias do que em qualquer outra parte do mundo, sem excepção da Africa, Egypto ou India.”

O relatorio do Dr. Belt que certamente mostra condições sanitarias mais do que anormaes nos trabalhos, estende-se somente ao periodo de iniciação, e poderia levantar duvidas quanto á existencia de condições semelhantes durante o periodo subsequente da construcção. Para bem definir o que foi este segundo periodo depois da partida do Dr. Belt, convem fazer referencia ao relatorio do Dr. Lovelace. E’ desneces-

sario apresentar a V. Ex. o Dr. Lovelace. O Dr. Geraldo Rocha no seu relatório ao Dr. Lassance Cunha, Inspector das Estradas de Ferro, se refere a este distincto profissional nos seguintes termos:

“Moço competente, dotado de larga experiencia de serviço ao par dos mais avançados conhecimentos scientificos dos ramos da sciencia medica do seu paiz, e alliando a todos esses dotes qualidades de grande administrador, e de convicto sacerdote da caridade. O parecer dos distinctos professores Drs. Oswaldo Cruz, Figueiredo Rodrigues, Adolfo Valle e outros autorisa-nos a affirmar-o.”

E', pois, evidente que elle considera o Dr. Lovelace como um profissional do mais alto valor, e que a sua opinião sobre as condições sanitarias existentes na E. de F. Madeira Mamoré depois do periodo de iniciação, i. e. de 1908 a 1912, é em todos os respeitos, a de um medico dos mais competentes e experimentados. Do relatório do Dr. Lovelace apresentado ao Dr. Geraldo Rocha extrahimos as seguintes observações:

“Minhas observações sobre as condições sanitarias desta região datam de 8 de Fevereiro de 1908. Dentro dos trinta dias fui chamado para tratar de, pelo menos, noventa e cinco por cento da população de Porto Velho, atacada de malaria. Em Abril de 1908 um exame minucioso do movimento de

entrada e sahida do pessoal, demonstrou o facto alarmante que a média de permanencia dos trabalhadores nas obras era pouco menos de tres mezes. Nenhum homem, entre cem, sem differença de posição escapou aos ataques severos da febre durante o anno de 1908. O typo do trabalhador naquelle tempo era de semi-invalido e o serviço diario por elle executado não tinha a metade do valor do serviço diario executado pelos trabalhadores actuaes.”

Se é verdade que o Dr. Lovelace conseguiu obter o saneamento completo da região, não é menos verdade que tal exito só poude ser gradualmente obtido, e seus effeitos só se tornaram apreciaveis depois de produzido o grande mal á Companhia, porque o reflexo dos tres primeiros annos ainda se fazia sentir com as ultimas e grandes despezas incorridas, causadas pela consideravel elevação dos salarios, má qualidade dos trabalhadores e perdas soffridas com o transporte dos homens.

Ainda como uma confirmação dos factos por nós aqui tratados apresentamos em annexo o relatório do Dr. Joaquim Tanajura, então Chefe do Serviço Sanitario da Commissão de Linhas Telegraphicas Estrategicas de Matto Grosso ao Amazonas, hoje muito digno Prefeito do Municipio de Santo Antonio do Rio Madeira, illustre clinico bahiano, cujos conhecimentos profissionaes são conhecidos e acatados. Conhecedor profundo de toda esta vasta zona onde reside ha já longos annos, observador estudioso, as

suas palavras são tidas como a verdade pura dos factos. Diz o Dr. Joaquim Tanajura:

“Em meados de Agosto começaram a ser insistentes os casos de molestia e frequentes eram as baixas á Enfermaria, retirando do serviço mais de um terço do pessoal. As incursões do paludismo, não se limitaram sómente ás praças, attingindo igualmente a officiaes e civis empregados da Commissão, entre os quaes, alguns obedeciam rigorosamente ás instrucções do serviço sanitario, usando diariamente 75 centigrammas de quinina e empregando com cuidado o mosquiteiro.

.....

A crise accentuou-se em Setembro para tornar-se mais grave em Outubro, quando tivemos mais de cem doentes em tratamento no nosso serviço, fazendo baixar a Manãos grande numero de outros.”

Mais adiante diz:

“Continuou má a situação até o mez de Abril, e para dar-lhes uma prova evidente das más condições sanitarias desta zona, naquella época, basta referir que de todas as pessoas para aqui vindas em 1910 para os serviços da Commissão, calculadamente em numero superior a 400 homens, só aqui estavam no mez alludido eu e mais quatro

praças, sendo que estas constantemente doentes.

.....

Das molestias observadas em nossos acampamentos, as mais communs foram o paludismo, o beri-beri, as bronchites, o rheumatismo e os embaraços gastricos. A pneumonia concorreu com pequeno contingente, não se manifestando com a gravidade por que a apercebi na clinica civil.”

Tratando sobre a capacidade de trabalho de um operario nesta zona, accrescenta o Dr. Tanajura:

“Se considerarmos que o sertanejo bahiano, parahybano, ou rio-grandense do norte, nas terras de sua residencia, é capaz de entregar-se a trabalhos de lavoura, arroteando a terra, sujeito a serviço energico e continuado, num prazo em geral de 10 horas seguidas produzindo muito e, que aqui chegando faz em oito horas de serviço talvez metade do que alli pratica, é certo que, sobrepondo á sua vontade, ha uma causa especial que o domina, provavelmente das condições de clima.”

.....

Avaliemos que um operario dedicando-se a um serviço activo, das 6 ás 11 horas da manhã, produz quasi o dobro do trabalho da tarde. Isto é um facto que póde ser obser-

vado em serviços da matta. Qual o motivo? Antes de tudo é preciso raciocinar que num clima como o desta zona, as digestões são demoradas, ocasionando não raro a modorra communmente observada. Attenda-se á circumstancia da intensidade da irradiação solar, produzindo suor abundantissimo que, por sua vez, augmenta e torna excessiva a quantidade de acido sarcolatico, mais do que a necessaria para o entretimento do systema muscular, ocasionando assim cansaço mais rapido e consequente diminuição da resistencia.”

Para que melhor possamos julgar das condições sanitarias e eficiencia do trabalhador, basta examinar as estatisticas sanitarias mensaes, que foram cuidadosamente guardadas pelo Dr. Lovelace e que apparecem no relatorio que o Dr. Geraldo Rocha remetteu a V. Ex. em Janeiro de 1913. O annexo 12-B desse relatorio nos apresenta a porcentagem de dias perdidos por molestia no numero total de trabalhadores da E. de F. Madeira Mamoré, mostra que a média desta porcentagem de Junho de 1907 a Junho de 1911 foi de 26 por cento. Este algarismo juntamente com o numero de homens importados pela E. de F. Madeira Mamoré e o numero de homens que figuram na folha de pagamento da estrada, permite-nos promptamente calcular o tempo médio de trabalho de um homem durante sua estadia nas obras. O numero total de homens importados pela E. de F. Madeira Ma-

more desde o inicio das suas obras em 1907 até o fim de 1912 foi o seguinte:

1907.....	446	homens
1908.....	2.450	"
1909.....	4.500	"
1910.....	6.024	"
1911.....	5.664	"
1912.....	2.733	"
<hr/>		
Total.....	21.717	"

Deste numero total de homens que aqui chegaram, 13.185 figuraram nas folhas de pagamento, de que resulta a proporção de 60 % entre os homens que estiveram empregados nos trabalhos e aquelles que não trabalharam; a média de tempo de trabalho, por homem, sendo por conseguinte:

$$364 \times 0.60 = 218 \text{ dias.}$$

Deste numero de dias cada homem perdeu 26 % devido á molestia, 15 % devido a diversas outras causas, d'onde se deduz que a media de tempo total de trabalho produzido por um trabalhador importado pela E. de F. Madeira-Mamoré é de 128 dias.

Desde o inicio dos trabalhos que os empreiteiros, tendo em vista a possibilidade de por sua vez subempreitarem a maior parte do trabalho, por meio de pequenos contractos, aos seus proprios homens, estabeleceram observações rigorosas que os habilitassem a determinar com precisão a efficiencia de trabalho dos seus trabalhadores. Chegaram ao resultado de

que, em trabalhos de aterro, quando o trabalhador começava em boas condições de saúde produzia:

Nos 10 primeiros dias de serviço 4m^3 p. dia = 40 m^3

Nos 40 seguintes dias de serviço 3m^3 p. dia = 120 m^3

Nos 40 seguintes dias de serviço 2m^3 p. dia = 80 m^3

No total de 90 dias — 240 m^3

Uma média por conseguinte de $2.\text{m}^3$ 66. Depois deste período a média era menos que 2m^3 , sendo a média de 2m^3 .00 considerada como boa.

Esta média comparada com a da E. de F. Central, que é de 5m^3 50, por dia, e com a da E. de F. Noroeste, Secção de Matto Grosso, que é de 6m^3 , por dia, mostra que a efficacia dos homens empregados em trabalhos de aterro, na Estrada de F. Madeira-Mamoré era comparada com a dos homens fazendo o mesmo serviço.

Na E. de F. Central razão de 1 para 2.75

Na E. de F. Noroeste razão de 1 para 3.—

Coefficiente do custo da mão de obra na E. de F.

Madeira Mamoré comparado com igual trabalho na E. de F. Central e E. de F. Noroeste

O coefficiente da mão de obra depende de dois factores:

1º Custo relativo do trabalho;

2º Efficacia relativa do trabalho produzido pelo trabalhador.

O custo relativo de trabalho na E. de F. Madeira-Mamoré comparado com:

1° E. de F. Central = 3.

2° E. de F. Noroeste = 1.56.

A efficiencia relativa estabelecida em comparação com:

1° E. de F. Central sendo 2.75.

2° E. de F. Noroeste sendo 3.

E' evidente que o coefficiente de trabalhos produzidos na E. de F. Madeira Mamoré comparando com igual trabalho na:

1° E. de F. Central é 8.25.

2° E. de F. Noroeste é 4.95.

Os dados acima, que são o resultado de cuidadoso estudo, mostram de maneira clara e indiscutivel as razões porque o custo do trabalho produzido na E. de F. Madeira-Mamoré attinge algarismos phantasticos.

Lendo com attenção o mappa da tomada de contas, poder-se-á facilmente verificar qual o prejuizo que ficou pesando sobre a Madeira-Mamoré Railway Company.

De tudo o que fica exposto resalta a mais cabal justificação do decreto n. 8.347, de 8 de Novembro de 1910, e da autorização legislativa constante do decreto n. 2.579, de 7 de Junho de 1912.

O que resta fazer, Exmo. Sr. Ministro, é, de accôrdo com as intenções daquelles decretos e com a

determinação expressa dos actos do Executivo e do Legislativo, consolidar em um contracto, clara e sinceramente redigido, as disposições justas e equitativas com que se pretende minorar, por honra da boa fé e lealdade dos poderes publicos, uma parte de pesados sacrificios feitos á sombra dessa mesma lealdade e boa fé.

E' indispensavel que não se continue a liquidar esta importantissima questão, tendo apenas por base expressões vagas e indefinidas. E' indispensavel que, no contracto que tem de ser lavrado, como manda o decreto e deixou de ser feito no termo insubsistente, pelo equívoco de redacção, sejam todas as cousas especificadas de maneira clara e precisa.

1º:—E' necessario que se autorize o lastramento total da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e bem assim a construcção das pontes provisórias de madeira, que deverão ser pagos pelo preço global de 2.750 libras esterlinas por kilometro;

2º:—E' necessario dizer que ficam considerados autorizados os serviços hospitalares e de saneamento contantes de — installações de frigorificos, d'agua, de esgoto e habitações que a empresa foi forçada a fazer para tornar exequível o seu contracto e a realização da construcção da linha ferrea, devendo esses serviços ser pagos pelo seu custo real e sem lucro algum beneficiario.

3º: — E', finalmente, necessaria uma clausula que autorize as construcções de almoxarifado, officinas, os necessarios armazens, estação fluvial em Porto Velho, os serviços de consolidação de taludes onde a

má qualidade da terra o exigir, tudo emfim que está já estudado e reconhecido como indispensavel para o regular funcionamento da Madeira-Mamoré, de cujo trafego provisorio está já o Estado auferindo lucros pela quota que lhe cabe no arrendamento.

Como o contracto representa o accôrdo combinado entre as duas partes contractantes, a Companhia pede a V. Ex. para ser ouvida na redacção das clausulas que tem de acompanhar o decreto como é de estylo e de direito.

Saude e Fraternidade.

MADEIRA-MAMORE' RAILWAY COMPANY

DEMONSTRAÇÃO GERAL DO CUSTO DAS OBRAS -- PERIODO DE 1907 A 1912

OBRAS	Total	Incluido nas fo- lhas da fisca- lização	Diferença a favor da Companhia	Diferença contra a Companhia
Exploração e projecto....	2.573:201\$070	1.639:170\$000	—	934:031\$070
Locação e inspecção das obras	1.539:091\$492	735:805\$200	—	803:286\$292
Roçado em mata virgem..	3.098:071\$399	3.179:867\$760	81:796\$361	—
Roçado em Capoeirão e Palmeiral	222:547\$614	191:167\$840	—	31:379\$774
Destocamento	2.287:902\$153	1.566:210\$000	—	721:692\$153
Excavação em terra.....	17.832:635\$728	6.996:162\$000	—	10.836:473\$728
Excavação em Cascalho, em côrtes e para con- solidação de taludes..	3.981:303\$579	2.910:447\$000	—	1.070:856\$579
Excavação em agua.....	82:006\$442	41:409\$600	—	40:596\$842
Transporte médio.....	6.457:092\$629	4.480:800\$735	—	1.976:291\$894
Excavação em rocha.....	1.428:897\$626	903:728\$000	—	525:169\$626
Alvenaria de pedra secca	4:267\$387	3:280\$200	—	087\$187
Alvenaria ordinaria.....	117:668\$954	151:820\$350	34:151\$996	—
Concreto	2.425:739\$413	1.682:561\$150	—	743:178\$263
Vigas e estacas.....	1.633:458\$485	555:514\$400	—	1.077:944\$085
Pontes de ago.....	2.611:984\$022	765:508\$410	—	1.846:475\$612
Pontes de madeira.....	2.668:596\$105	1.561:997\$600	—	1.106:598\$505
Cylindros de ago para boeiro	270:347\$175	205:268\$964	—	65:078\$212
Manilhas de grés.....	228:766\$112	165:696\$123	—	63:069\$989
Trilhos e accessorios....	5.347:217\$739	5.623:678\$575	276:460\$836	—
Dormentes	6.501:705\$892	1.220:132\$000	—	5.281:573\$892
Assentamento da Via Per- manente	2.405:182\$717	1.134:300\$000	—	1.270:882\$717
Trilhos para concreto ar- maço	18:847\$156	9:814\$500	—	9:032\$656
Cercas	10:829\$862	5:656\$200	—	5:173\$662
Linha telegraphica.....	894:326\$211	436:800\$000	—	457:526\$211
Locomotivas	842:654\$662	881:000\$000	38:345\$338	—
Carros de lastro, de ba- gagem, passageiros e carga	2.045:170\$014	1.835:294\$800	—	209:875\$214
Estações	181:259\$483	139:100\$000	—	42:159\$483
Automoveis e trolys para conservação	170:088\$221	31:400\$000	—	138:688\$221
Officinas e almoxarifado	1.519:339\$996	831:197\$000	—	688:142\$996
Esqos em Porto Velho..	253:158\$290	100:042\$937	—	153:115\$353
Estações radiographicas..	1.537:036\$411	752:237\$798	—	784:798\$613
Giradores	25:483\$924	11:000\$000	—	14:483\$924
Enrocamento	13:318\$184	6:381\$540	—	6:936\$644
Edifcios	2.274:293\$300	355:438\$798	—	1.918:854\$502
Serviço Sanitario.....	5.481:307\$315	5.317:035\$729	—	164:271\$584
Machinismos das officinas, illuminação e abaste- cimento de agua.....	2.690:934\$851	1.255:132\$593	—	1.435:802\$258
	<u>81.675:731\$612</u>	<u>47.682:058\$402</u>	<u>430:754\$531</u>	<u>34.424:427\$741</u>

Porto Velho, 18 de Março de 1913

Junta da Tomada de Contas — Visto, *Gerakão Rocha*, Chefe de Districto e Pre-
sidente da Junta. — Visto, *A. de Lavand'eira*, Representante da Companhia. — Vis-
to, *Miguel R. Souto*, Commissario Fiscal-Secretario.

DECRETO N. 5.161 — DE 10 DE MARÇO
DE 1904

Manda executar o Tratado de permuta de territorios e outras compensações, celebrado em 17 de Novembro de 1903, entre o Brazil e a Bolivia

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Tendo sancionado, por Decreto n. 1.179, de 18 de Fevereiro do corrente anno, a resolução do Congresso Nacional de 12 do mesmo mez, que approva o Tratado de permuta de territorios e outras compensações entre o Brazil e a Bolivia, concluído na cidade de Petropolis aos 17 de Novembro de 1903 e havendo sido trocadas hoje as respectivas rectificações nesta cidade do Rio de Janeiro.

Decreta que o mesmo Tratado seja executado e cumprido tão inteiramente como nelle se contém.

Rio de Janeiro, 10 de Março de 1904, 16º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Rio Branco.

.....

ARTIGO VII

Os Estados Unidos do Brazil obrigam-se a construir em territorio brasileiro, por si ou empresa par-

particular, uma ferro-via desde o porto de Santo Antonio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Villa Murтинho ou outro ponto proximo (Estado de Matto Grosso), chegue a Villa Bella (Bolivia), na confluencia do Beni e do Mamoré. Dessa ferro-via, que o Brazil se esforçará por concluir no prazo de quatro annos, usarão ambos os paizes com direito ás mesmas franquezas e tarifas.

DECRETO N. 1.180 — DE 25 DE FEVEREIRO
DE 1904

Autoriza o Presidente da Republica a abrir os creditos necessarios para pagamento das despezas oriundas do tratado concluido em 17 de Novembro de 1903, entre o Brazil e a Bolivia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

Art. 1.º Fica o Presidente da Republica autorizado:

I. A abrir os creditos necessarios para pagamento das despezas oriundas do tratado concluido em 17 de Novembro de 1903, entre os Plenipotenciarios do Brazil e da Bolivia, podendo fazer para tal fim as necessarias operações de credito, inclusive emittir titulos da divida publica de 3 % de juros e 3 % de amortização annuaes, e contrahir emprestimo do fundo de garantia instituido pela Lei n. 581, de 20 de Julho de 1899; ficando consignada á reconstrução do mesmo fundo toda a renda arrecadada no territorio ora reconhecido como brasileiro.

II. A adoptar o alvitre que julgar mais conveniente para a construcção da estrada de ferro, em solução do compromisso assumido no art. VII do

mencionado tratado, podendo fazer operações de credito ou emissão de titulos, internos ou externos, que forem necessarios, não excedendo de 4 % de juros e 1|2 % de amortização para os titulos externos e 5 % e 1|2 % para os internos.

Art. 2º revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 25 de Fevereiro de 1904, 16º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Leopoldo de Bulhões

DECRETO N. 6.103 — DE 7 DE AGOSTO
DE 1906

Autoriza o contracto da construcção da “Estrada de Ferro Madeira e Mamoré”

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida pelo Decreto Legislativo n. 1.180, de 25 de Fevereiro de 1904, e tendo em vista o processo das propostas apresentadas para a construcção da *Estrada de Ferro Madeira e Mamoré*, na respectiva concorrência pública, aberta pelo edital de 12 de Maio de 1905, para execução do art. VII do tratado celebrado entre o Brazil e a Bolivia, a que se refere o Decreto n. 5.161, de 10 de Março de 1904, decreta:

Artigo unico. — Fica o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas autorizado a contractar com o engenheiro civil Joaquim Catramby a construcção da *Estrada de Ferro Madeira e Mamoré*, mediante as clausulas que com este baixam assignadas pelo mesmo Ministro.

Rio de Janeiro, 7 de Agosto de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

CONTRACTO

celebrado entre o Governo Federal e o Engenheiro Civil Joaquim Catramby, para a construcção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré.

Aos quatorze dias do mez de Novembro de mil novecentos e seis, achando-se presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Senhor Doutor Lauro Severiano Müller, Ministro de Estado dos Negocios da mesma Repartição, por parte do Governo Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil, e o Engenheiro Civil Joaquim Catramby, declarou o mesmo Senhor Ministro que, de accôrdo com o Decreto numero seis mil cento e tres, de sete de Agosto de mil novecentos e seis, na conformidade da autorização conferida pelo Decreto Legislativo numero mil cento e oitenta, de vinte e cinco de Fevereiro de mil novecentos e quatro, e tendo em vista o processo das propostas apresentadas para a construcção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, na concorrência publica aberta por edital de doze de Maio de mil novecentos e cinco, para execução do artigo setimo do Tratado celebrado entre o Brazil e Bolivia, a que se refere o Decreto numero cinco mil cento e sessenta e um, de dez de Março de mil novecentos e quatro,

contractava com o dito Engenheiro Civil Joaquim Ca-
tramby a construção daquella Estrada de Ferro Ma-
deira e Mamoré, mediante as seguintes clausulas:

I

Na forma do Tratado celebrado entre o Brazil e a Bolivia, a que se refere o Decreto numero cinco mil cento e sessenta e um, de dez de Março de mil novecentos e quatro, a estrada de ferro de que trata o presente contracto partirá do porto de Santo Antonio, no rio Madeira, e seguirá até Guajará Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Villa Murtinho ou qualquer outro ponto proximo, no Estado de Matto-Grosso, chegue a Villa Bella, na confluencia do Beni e do Mamoré.

Parapho unico. — O Governo reserva-se o direito de fazer alterações e suppressões no traçado da linha principal e no do ramal, conforme as conveniencias dos dous paizes.

II

Os trabalhos de construção, a cargo do contractante, serão pagos por medição e pelos preços de unidade constantes da relação que elle apresentou com a sua proposta, relação que fica fazendo parte deste contracto, e é nelle transcripta "in fine", com a declaração elucidativa feita pelo mesmo contractante e contida no termo lavrado a trinta de Junho de mil novecentos e cinco, na Directoria Geral de Obras e Viação, da Secretaria de Estado dos Negocios da

Industria, Viação e Obras Publicas, por occasião da abertura das respectivas propostas.

Taes trabalhos constarão de:

- a) Exploração e estudos dos trechos a construir;
- b) Locação do respectivo projecto;
- c) Roçado e destocamento;
- d) Terraplenagem necessaria á construcção da estrada de ferro e das suas dependencias;
- e) Obras d'arte;
- f) Edificios;
- g) Fornecimento e assentamento do material fixo;
- h) Fornecimento e assentamento da linha telegraphica;
- i) Fornecimento e montagem do material rodante que o Governo julgar conveniente;
- j) Construcção e fornecimento das dependencias da estrada de ferro que forem indicadas pelo Governo.

§ 1.º Todos os trabalhos accessorios, necessarios á execução das obras, taes como caminhos de serviços, estivas, abrigo para trabalhadores, etc., e bem assim o transporte de todos os materiaes de terraplenagem, correrão por conta do contractante, considerando-se o respectivo custo incluído nos preços de unidades acima alludidos.

§ 2.º Os materiaes que houverem de ser importados do estrangeiro, como superstructura metallica de pontes, material rodante e outros, comprehendidos nas letras *i* e *j* desta clausula, poderão ser fornecidos

pelo contractante ou pelo Governo, a juizo deste, e poderá, outrosim, adoptar para as pontes, viaductos e outras obras de arte o emprego de madeiras, de preferencia a qualquer outro material.

III

A directriz geral da estrada de ferro será a indicada nos trabalhos da commissão dos engenheiros Carlos Alberto Morsing e Julio Pinkas, constantes do relatorio apresentado por este ultimo em 20 de Junho de 1885, com o complemento mencionado no artigo ultimo do Tratado a que allude a clausula primeira, salvo as modificações previstas no paragrapho unico da mesma clausula.

IV

A construcção da estrada deverá ser encetada logo após a approvação dos estudos do primeiro trecho, dentro do prazo de cinco dias, contados da data da respectiva communicação feita pelo engenheiro-chefe da commissão fiscal por parte do Governo. Os estudos serão apresentados á approvação do mesmo engenheiro-chefe por trecho de extensão de 10 kilometros, no minimo, na fórmula do Decreto n. 7.959, de 29 de Dezembro de 1880, devendo, porém, ser de um por mil e um por cem as escalas da planta geral da linha e do respectivo perfil longitudinal, e de dous metros a equidistancia das curvas no nivel.

V

O engenheiro-chefe da fiscalização poderá modificar a locação projectada ou rejeitar os estudos apresentados, devendo o contractante, neste caso,

proceder a outros, de accôrdo com as indicações do referido engenheiro.

VI

As condições technicas da estrada serão as do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil, não devendo os raios das curvas ser inferiores a cento e sessenta metros, nem as declividades de dous por cento.

VII

As medições dos trabalhos executados serão feitas mensalmente e com character provisorio, devendo-se proceder á medição final antes do recebimento da estrada pelo Governo.

§ 1º. O Governo poderá tomar conta de qualquer trecho concluido, para estabelecer o respectivo trafego como julgar conveniente e permittir, outrosim, que pelo proprio contractante seja feito durante o periodo da construcção o trafego provisorio que a linha comportar, mediante as condições e tarifas que estipular.

§ 2º. Na parte da estrada em que o Governo mantiver trafego, o contractante terá direito ao transporte gratuito do pessoal e material necessario para a construcção, continuando, porém, a cargo do mesmo contractante a conservação da via permanente, sem onus para o Governo e de accôrdo com as instrucções que o engenheiro-chefe da fiscalisação expedir para esse fim.

VIII

Os pagamentos serão mensaes, e da importancia de cada um serão deduzidos dous por cento (2%) para reforço da caução de cincoenta contos de réis (50:000\$), effectuada pelo contractante no Thesouro Federal, e que lhe será restituída depois do recebimento definitivo de toda a Estrada.

IX

O contractante será responsavel pela solidez das obras até final recebimento de toda a estrada, devendo reconstruir, á sua custa, qualquer de taes obras que vier a ficar damnificada em consequencia de defeito de construcção.

No caso de recusa da parte do contractante, o Governo poderá promover a reconstrucção por conta do mesmo, como julgar preferivel, lançando mão da caução e dos respectivos reforços, a que se refere a clausula oitava.

X

Na execução das obras e no estabelecimento da estrada serão observadas, em tudo o que interessar á parte technica, as disposições do Decreto n. 7.959, de 29 de Dezembro de 1880, e as especificações approvadas por Portaria de 22 de Dezembro de 1903, para o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil; ficando entendido que o Governo terá o direito de estabelecer para cada natureza de trabalhos a executar ou de material fixo ou rodante que houver de ser fornecido, as condições especiaes que julgar

necessarias, á vista das circumstancias, tomando por base as melhores condições da execução, a melhor qualidade da materia prima e a natureza das mercadorias a transportar, sem que o contractante possa fazer qualquer reclamação, salvo no que contrariar o presente contracto.

XI

O Governo fiscalisará a execução das obras e o serviço como julgar conveniente, expedindo as necessarias instrucções.

XII

Por qualquer infracção das clausulas do presente contracto, que não estiver sujeita a pena especial, poderão ser impostas ao contractante multas de duzentos mil réis (200\$000) a dous contos de réis (2:000\$), e do dobro nas reincidencias.

XIII

A rescisão do presente contracto terá logar de pleno direito, independentemente de interpeação judiciaria, em cada um dos seguintes casos.

Primeiro. Si o contractante deixar de submeter á competente approvação os estudos do primeiro trecho da estrada no prazo de cento e oitenta dias, marcado na clausula decima quinta.

Segundo. Si deixar de iniciar a construcção dentro do prazo fixado nas clausulas quarta e decima quinta.

Terceiro. Si suspender os trabalhos de constru-

ção, por mais de tres mezes, sem o consentimento do Governo.

Quarto. Si não integrar no prazo de sessenta dias, contados da notificação pelo engenheiro-chefe da fiscalisação, a caução e seus reforços, quando desfalcados.

Quinto. Si deixar de concluir as obras ou de effectuar os fornecimentos nos prazos marcados.

XIV

Verificada a rescisão do contracto, nos termos da clausula precedente, nenhuma indemnisação será devida ao contractante além da que corresponder á importancia das obras realizadas nas condições e pelos preços do presente contracto, cujo pagamento não tenha sido effectuado, perdendo elle, além disso, em favor da União, a caução e seus reforços.

XV

Ficam marcados os seguintes prazos:

Primeiro. O de cento e oitenta dias contados da assignatura deste contracto, para apresentação dos estudos definitivos do primeiro trecho da estrada, organizados de conformidade com a clausula quarta.

Segundo. O de cinco dias já estabelecido na clausula quarta, para começo dos trabalhos de construcção.

Terceiro. O de cinco annos, contados da mesma data, fixada no numero precedente, para conclusão de toda a estrada.

XVI

Para os trabalhos não especificados na relação transcripta no final deste contracto, mas que o contractante será obrigado a executar, á vista dos estudos, ou por determinação do Governo, serão adoptados os preços de unidades para as empreitadas do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, approvados por Portaria de vinte e dois de Dezembro de mil novecentos e tres, augmentados de cinquenta por cento (50 %).

Paragrapho unico. — Todo e qualquer trabalho, bem como qualquer especie de material, não mencionados na relação que acompanha este contracto, nem nas condições geraes para as obras de prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil que, a juizo do Governo, seja necessario executar e empregar para a perfeita organização do serviço da construcção da estrada, será incumbido de preferencia ao contractante, mediante estudos e ajustes prévios.

XVII

Os pagamentos devidos ao contractante em virtude do presente contracto serão feitos em apolices da divida publica do juro de cinco por cento (5 %) ao anno, que o contractante se obriga a receber pelo respectivo valor ao par, salvo o disposto no paragrapho seguinte:

Paragrapho unico. A importancia do material importado de paiz estrangeiro será paga ao contractante em moeda nacional corrente até mil contos de

réis (1.000:000\$000) por anno. Se a importancia do material importado durante o anno exceder de mil contos de réis (1.000:000\$000), o excedente será pago em apolices, na fórmula desta clausula.

XVIII

Em igualdade de condições, o contractante, de accôrdo com o edital de doze de Maio de mil novecentos e cinco, terá preferencia para o arrendamento da estrada, quando o Governo julgar opportuno arrendal-a, o que poderá fazer desde que o primeiro trecho fique prompto para o trafego.

XIX

O sello proporcional do presente contracto será cobrado no Thesouro Federal, por occasião dos pagamentos das contas do contractante, a que se refere a clausula oitava.

RELAÇÃO DOS PREÇOS DA UNIDADE, APRESENTADOS EM CONCORRÊNCIA PÚBLICA PELO ENGENHEIRO CIVIL JOAQUIM CATRAMBY, A' QUAL SE REFERE A CLAUSULA SEGUNDA DO PRESENTE CONTRATO

Numeros da tabella	DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS	QUANTIDADE	PREÇOS
1	Exploração e projecto.....	340 kilometros.....	1:500\$000
2	Locação	340 kilometros.....	2:020\$000
3	Rogado em matta virgem.....	3.600.000m ²	\$280
4	Rogado em capoeirão e palmeiral.....	1.550.000m ²	\$180
5	Destocamento	319.000m ²	1\$200
6	Excavação em terra.....	1.138.947m ³	3\$000
7	Excavação em rocha.....	99.839m ³	14\$000
8	Transporte médio.....	270m ³	\$005
9	Alvenaria de pedra secca.....	170m ³	30\$000
10	Alvenaria ordinaria de pedra com argamassa de um de cimento para tres de areia.....	6.125m ³	85\$000
11	Alvenaria ordinaria de pedra com argamassa de um de cimento para tres de areia.....	2.931m ³	145\$000
12	Concreto com argamassa de um de cimento para tres de areia.....	2.056m ³	95\$000
13	Alvenaria de lajões sem argamassa.....	448m ³	40\$000
14	Cantaria	56m ³	146\$000
15	Vigas e estacas de madeira de lei de diversas esquadrias	400m ³	190\$000
<i>Superstructuras de ferro montadas e pintadas:</i>			
16	Para vãos de cinco metros.....	11	700\$000
17	Idem idem de seis metros.....	1	700\$000
18	Idem idem de dez metros.....	7	800\$000
19	Idem idem de vinte metros.....	5	900\$000
20	Idem idem de quarenta e cinco metros.....	5	1:200\$000
21	Trilhos e accessorios, agulhas e corações.....	18.020 ton.	225\$000
22	Dormentes	450.000	2\$000
23	Assentamento da via permanente, incluindo o transporte do material e lastro (excepto o lastro de pedra)	340 kilometros.....	3:000\$000
24	Fornecimento do material telegraphico e assentamento sobre postes de madeira (com exclusão apenas dosapparelhos).....	340 kilometros.....	1:200\$000
MATERIAL RODANTE:			
<i>Locomotivas:</i>			
25	Classe 6.20 — C (Typo Baldwin).....	2	84:000\$000
26	Classe 8.22 — C (Typo Baldwin).....	2	110:000\$000
27	Classe 8.24 — D (Typo Baldwin).....	1	117:000\$000
<i>Carros:</i>			
28	Mixtos (1ª e 2ª classes) typo americano sobre trucks	2	45:000\$000
29	Bagagem e Correio.....	2	35:000\$000
30	De carga, fechados, sobre trucks para 10 toneladas..	15	130:500\$000
31	Para gado, sobre trucks.....	10	90:000\$000
32	Plataformas	10	50:000\$000
33	Trollys para conservação da linha.....	10	14:000\$000
34	Estações	1.000m ²	260\$000
35	Officinas e depositos.....	1.500m ²	230\$000
36	Giradores	3	33:000\$000

Estavam colladas no presente quadro duas estampifhas no valor de quatrocentos réis (\$400), inutilizadas da seguinte fórma: Rio de Janeiro, trinta de Junho de mil novecentos e cinco. — O Engenheiro Civil, Joaquim Catramby. Achando-se a firma devidamente reconhecida.

REPARTIÇÃO FEDERAL DA FISCALIZAÇÃO
DAS ESTRADAS DE FERRO

N. 434. Rio de Janeiro, 23 de Abril de 1910.

Illmo. Sr. Dr. Carlos Sampaio, Representante da "Madeira Mamoré Railway Company".

Em resposta ao que propondes em vosso requerimento de 13 do corrente, vos declaro que, nesta data, autorizo ao engenheiro fiscal a mandar lastrar a linha do ponto inicial até Jacy-Paraná, nas secções que julgar conveniente e necessario para a boa conservação do leito.

Saudações.

E. A. LASSANCE CUNHA.

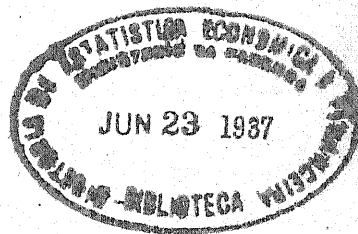
DECRETO N. 8.347 — DE 8 DE NOVEMBRO
DE 1910

Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante da Lei n. 1.180, de 25 de Fevereiro de 1904, e attendendo á conveniencia de ser modificado, de accôrdo com o pensamento do Governo da Republica da Bolivia, o traçado do ramal de Villa Murtinho a Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, de modo a encaminhar para esta todo o commercio do Beni e seus affluentes Orton e Madre de Dios, e tendo em vista melhorar as condições daquella estrada e adoptar providencias que facilitem os transportes necessarios á construcção, decreta:

Art. 1.º Fica autorizada, mediante accôrdo com o Governo da Bolivia, a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por outro que, na forma permittida pelo art. 7º do Tratado de Petropolis, partindo das visinhanças da cachoeira Pau Grande, á margem direita do rio Mamoré, se dirija á cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni.

Art. 2.º Ficam autorizados o lastramento total



da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a construção de pontes provisórias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços adicionado ás despesas de transportes e conservação da linha, autorizadas pelo Governo e não previstas no contracto de construção da estrada, pago pelo preço total de £ 2.750 por kilometro.

Art. 3.º No contracto que fôr lavrado para a execução do presente Decreto, ficarão consolidadas as autorizações já dadas pelo Governo sobre requerimentos da empresa cessionaria da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, relativos a obras de protecção, das margens do rio, em Porto Velho, em Guajará-Mirim e onde fôr necessario; construção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio em Porto Velho e Manãos, nos termos do despacho de 17 de Abril de 1909; classificação do cascalho, omittida no contracto sobre a base das medições já feitas e pagas; bem assim, as seguintes obras executadas e a executar mediante autorização prévia do Governo, e segundo o custo verificado pela fiscalização: construção de casas, lavandarias a vapor, armazens frigoríficos, canalização de aguas e esgotos e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades, pelo modelo de Porto Velho; construção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos:

Rio de Janeiro, 8 de Novembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

CERTIFICO, em cumprimento do despacho — “Certifique-se” — do Director Geral de Contabilidade da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, exarado no requerimento em que a “Madeira Mamoré Railway Company” pede, a bem de seus direitos, por certidão, o termo de accôrdo que assignou em virtude do Decreto numero oito mil trezentos e quarenta e sete, de oito de Novembro de mil novecentos e treze, que revendo o *livro numero treze de contractos de “Estradas de Ferro”*, nelle de folhas cento e vinte verso e cento e vinte um, encontrei lavrado o seguinte: *Termo de autorização á “Madeira Mamoré Railway Company”*, para substituir o ramal primitivamente traçado entre Villa Murтинho e Villa Bella, de sua estrada. Aos doze dias do mez de Novembro de mil novecentos e dez, presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Senhor Doutor Francisco Sá, Ministro de Estado dos Negocios da mesma Repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e o Doutor Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, representante da “Madeira Mamoré Railway Company”, declarou o Sr. Ministro que nos termos do Decreto numero oito mil trezentos e quarenta e sete, de oito do corrente mez, ficava autorizada aquella Companhia a substituir o ramal primitivamente traçado entre Villa Murтинho e Villa Bella de sua estrada, mediante as seguintes condições que fazem parte integrante do mencionado Decreto numero oito mil trezentos e quarenta e sete, de oito do corrente mez: Artigo primeiro — Fica autorizada,

mediante accôrdo com o Governo da Bolivia, a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por outro que, na forma permittida pelo artigo setimo do tratado de Petropolis, partindo das visinhanças da cachoeira Pau Grande, á margem direito do rio Madeira, digo Mamoré, se dirija a Caxias, digo Cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni. Artigo segundo — Ficam autorizados o lastramento total da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré e a construcção de pontes provisórias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços addicionado ás despezas de prompto, digo transporte e conservação da linha, autorizados pelo Governo e não previstas no contracto de construcção da estrada, pago pelo preço total de duas mil setecentas e cincoenta libras esterlinas por kilometro. Artigo terceiro — *No contracto que fôr lavrado* para a execução do presente Decreto ficarão consolidadas as autorizações já dadas pelo Governo sobre requerimentos da empresa cessionaria da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, relativos ás obras de protecção das margens do rio, em Porto Velho, em Guajará-Mirim e onde fôr necessario; construcção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio em Porto Velho e Manáos, nos termos do despacho de dezesepte de Abril de mil novecentos e nove; classificação do cascalho; omittida no contracto sobre a base das medições já feitas e pagas; bem assim, as seguintes obras executadas e a executar mediante autorização

prévia do Governo, segundo o custo verificado pela fiscalização: construcção de casas, lavandarias a vapor, armazens frigoríficos, canalisação de aguas e esgotos e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades, pelo modelo de Porto Velho; construcção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos. Por assim haverem concordado, mandou o Senhor Ministro lavrar o presente termo que, depois de lido e achado conforme, assigna com o Senhor Doutor Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, com as testemunhas Carlos José Farias da Costa, segundo official e Antonio Lourenço Pacheco, terceiro official e commigo Hildebrando de Carvalho, segundo official que o escrevi. Sobre estampilhas do Thesouro Nacional, na importância total de sete mil réis. Rio de Janeiro, doze de Novembro de mil novecentos e dez. — Francisco Sá. — Carlos Cesar de Oliveira Sampaio. — Carlos José Farias da Costa. — Antonio Lourenço Pacheco e Hildebrando de Carvalho. Para constar, eu, Arthur Leal Nabuco de Araujo, passei a presente certidão que vae datada e assignada por Octaviano Augusto de Figueiredo, director interino da segunda secção da Directoria Geral de Contabilidade da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas. — Rio de Janeiro, 18 de Julho de 1912. — (Assignado) Octaviano Augusto de Figueiredo, Director de Secção interino. (Estavam devidamente inutilizadas cinco estampilhas do Thesouro Nacional no valor total de nove mil seiscentos réis.)

TRIBUNAL DE CONTAS

SESSÃO ORDINARIA EM 16 DE JUNHO DE 1911

Presidencia do Sr. Dr. Didimo da Veiga. Representante do Ministerio Publico, Dr. Alfredo Valladão. Secretario, Couto Neves.

Presentes os Srs. Directores, Dr. Viveiros de Castro, Arthur A. Ewerton e Dr. Pedro Teixeira Soares, foi aberta a sessão.

Relatados pelo Sr. Arthur A. Ewerton:

Ministerio da Viação e Obras Publicas—Avisos:

N. 11, de 1 de Fevereiro deste anno, remettendo, por cópia, o termo de autorização á Madeira-Mamoré Railway Company, para substituir o ramal primitivamente traçado entre Villa Murтинho e Villa Bella, de sua estrada. — O Tribunal recusou o referido termo, pelos fundamentos dos processos. (*).

Diario Official de 21 de Junho de 1911.

(*)

Em 19 de Junho de 1911.

Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas:

Levo ao vosso conhecimento, para os fins convenientes, que este Tribunal, tendo presente o Aviso n. 11, de 1 de Fevereiro ultimo com o qual enviastes a cópia do termo de autorização á *Madeira-Mamoré Railway Company* para substituir o ramal primitivamente traçado em 12 de Novembro do anno passado, resolveu, em sessão de 16 do corrente, recusar o registro do alludido termo pelos seguintes fundamentos:

1.º Os favores incluídos nas clausulas 2ª e 3ª do dito termo são illegaes, visto não cogitar delles o art. 7º do Decreto n. 6.161, de 10 de Março de 1904, que só se refere á construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e que, fazendo parte de um tratado internacional concluído e approved por ambas as partes interessadas, não póde ser modificado senão por outro, nas mesmas condições.

2.º. A concessão feita especificadamente na parte final da clausula 3ª que diz: “e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades” não póde ser custeada pelos titulos abertos ou titulos emittidos em virtude do n. 2 do Decreto n. 1.180, de 25 de Fevereiro de 1904.

TELEGRAMMA

da Inspectoria Federal das Estradas ao Dr. Geraldo Rocha, Chefe
da Comissão de Fiscalização da Estrada de Ferro Madeira-
Mamoré.

Em 4 de Março de 1912.

Communico vossa sciencia e fins convenientes
estar em execução o Decreto n. 8.347, de 8 de No-
vembro de 1910 e do mesmo modo o termo de accôrdo
que a este Decerto se refere e foi assignado em 12 do
mesmo mez e anno. Primeiro vapor remetterei cópia
accôrdo. Saudações.

(Assignado) LASSANCE CUNHA.

DECRETO N. 2.579, DE 7 DE JUNHO DE 1912

Approva o protocollo celebrado com o Governo da Bolivia em 14 de Novembro de 1910 e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a Resolução seguinte:

Art. 1º. Fica approvedo o protocollo celebrado com o Governo da Bolivia em 14 de Novembro de 1910 para a substituição do ramal da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, autorizada pelo art. 1º do Decreto n. 8. 347, de 8 de Novembro do mesmo anno.

Art. 2º. Para a construcção do novo ramal, que seria feita nas mesmas condições da linha tronco, e de accôrdo com o contracto, fica o Governo autorizado a fazer as necessarias operações de credito.

Art. 3º. O Governo poderá fazer as necessarias operações de credito para pagamento das despesas autorizadas e já feitas pela Companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Parapho unico. Identicas auttorizações poderão ser feitas tambem para pagamento das despesas que foram ou forem autorizadas de accôrdo com a clausula XVI do contracto de 14 de Novembro de 1906.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrario.
Rio de Janeiro, 7 de Junho de 1912, 91º da In-
dependencia e 24º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Lauro Muller.

José Barbosa Gonçalves.

(*Diario Official* de 8 de Junho de 1912).

MENSAGEM

Apresentada ao Congresso Nacional na abertura da segunda sessão da oitava legislatura pelo Exmo. Sr. Presidente da República.

RELAÇÕES EXTERIORES

.....

Ao findar a sessão de 1911, ficára pendente de simples votação da redacção final do Senado, o Projecto que approvava o Protocollo celebrado com o Governo da Bolivia, assignado no Rio de Janeiro a 14 de Novembro de 1910, para a substituição do ramal da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o qual o Brasil se obrigara tambem a construir juntamente com a estrada, em virtude do Tratado de Petropolis de 17 de Novembro de 1903, e que devia partir de Villa Murinho, ou de outro ponto proximo do Estado de Matto Grosso, cortando o rio limitrophe, para terminar em Villa Bella, na confluencia do Beni com o Mamoré, por outro ramal que, partindo da cachoeira Páo Grande, na margem direita do Mamoré, atravessasse este rio e, seguindo por territorio boliviano, fosse demandar a margem direita do Beni, a montante da Cachoeira Esperança, em logar que permittisse a navegação franca desse rio.

O Protocollo fôra remetido ao Congresso Nacional, em mensagem de 20 de Setembro de 1911, acompanhada da Exposição de motivos de 14 do mesmo mez. Tendo sido approvada a redacção final do Projecto, em resolução de 29 de Maio de 1912, essa resolução foi sancionada em 1 de Junho e publicada pelo decreto n. 2.579, de 7 do mesmo mez e anno.

Esse decreto, subscripto pelos Ministros das Relações Exteriores e da Viação e Obras Publicas, tambem autorizou a abertura dos creditos necessarios á terminação daquella estrada, de tão grande alcance e interesse para o Brasil e para a Bolivia.

Posteriormente, foi celebrado outro Protocollo entre os mesmos paizes, assignado nesta cidade, a 28 de Dezembro ultimo, declarando de nenhum effeito o Protocollo de 14 de Novembro de 1910, tendo em vista as considerações expostas pelo Governo da Bolivia, em Nota de 30 de Setembro de 1912.

Por aquelle Protocollo, agora annullado, o Governo Brasileiro, que, pelo art. 7º do Tratado de Petropolis, já tinha a obrigação de construir o ramal daquella estrada, ligando a margem direita á margem esquerda do rio Mamoré, se compromettera a construir tambem o trecho de estrada de ferro que devia ligar, em territorio boliviano, em continuação do mesmo ramal, a margem esquerda do Mamoré á margem direita do Beni; devendo mais tarde o Governo Boliviano satisfazer as despezas totaes feitas com este ultimo trecho, afim de se tornar proprietario delle, pois corria em territorio boliviano.

Pelo Protocollo actual, o Governo Brasileiro ficou exonerado desse compromisso contrahido pelo anterior, quanto á construcção do prolongamento do ramal, pelo territorio boliviano, até o ponto próximo da Cachoeira Esperança no Beni, continuando somente em inteiro vigor a obrigação anterior, isto é, a do art. 7º do Tratado de Petropolis, de 17 de Novembro de 1903; mas, cedendo a razões de ordem technica e economica, e no intuito de melhor e mais promptamente desenvolverem-se as relações que têm em vista, os dois Governos concordaram em dar outra direcção ao ramal da Estrada de Ferro do Madeira ao Mamoré, diversa das duas anteriormente indicadas.

Esse ramal deve partir agora de Guajará-Assú, ou outro lugar mais apropriado perto de Guajará-Mirim, ponto terminal da referida estrada de ferro, atravessará o rio por uma ponte, cuja construcção, em tempo opportuno, guarda e conservação, continuam cabendo ao Brasil, e irá terminar na margem boliviana, ligando-se ahi com a via ferrea que, em continuação, o Governo Boliviano se obriga a fazer construir até Riberalta.