

# A maior escroquerie do seculo

Os casos da São Paulo-Rio Grande,  
da Port-of-Pará e outros relacio-  
nados com a Brazil Railway : : :

---

Editoriaçõe do DIARIO DE NOTICIAS do Rio de Janeiro

1934

F  
385.0981  
D539

# A MAIOR ESCROQUERIE DO SECULO

Os casos da São Paulo-Rio Grande,  
da Port-of-Pará e outros relacio-  
nados com a Brazil Railway :::

---

*Os editoriaes do "Diario de Noticias",  
do Rio de Janeiro, reunidos neste folheto  
foram traduzidos para o inglez e para o  
francez, em volumes de ampla tiragem,  
sendo largamente distribuidos nos circu-  
los financeiros, politicos, juridicos e jor-  
nalisticos de Londres e Paris. — — —*

529 23 8 95A

*De como um ex-advogado belga, um encarregado de coudelarias e um contador inglez, associados, se apoderaram de quasi dois bilhões de francos, usurpando a direcção da Brazil Railway, lesando os donos do notavel patrimonio, contrariando a orientação de poderosos bancos e prejudicando o credito brasileiro*

---

O PRIMEIRO CAPITULO DE UMA HISTORIA QUE, DATANDO DE ANNOS, SÓMENTE AGORA COMEÇA A FIGURAR NA GALERIA DOS GRANDE DELICTOS CONTRA A ECONOMIA MUNDIAL

Mesmo nas obras de ficção em que o genio dos romancistas policiaes se aprimora e expande sem a restricção das circumstancias, reaes, será difficil encontrar um caso igual ou semelhante ao da Brazil Railway, concebido e executado com tanta sagacidade, que um advogado sem causas, um contabilista obscuro e um tratador de cavallos, conseguiram usurpar e usufruem bens no valor de mais de dois bilhões de francos, burlando os codigos penaes da França, da Suissa, da Belgica, da Inglaterra, dos Estados Unidos e do Brasil, e mantendo-se impunemente fóra do alcance dos poderes legaes.

## O QUE E' A BRAZIL RAILWAY

A Brazil Railway é uma sociedade organizada, em 1906, nos Estados Unidos, pelo sr. Percival Farquhar, para exercer o papel de "holding" de diversas companhias destinadas a explorar, no Brasil, serviços publicos e particulares. Assim a Brazil Railway adquiriu a quasi totalidade das acções da São Paulo-Rio Grande, da Madeira Mámoré, da Port of Pará, do porto e da viação ferrea do Rio Grande do Sul, do porto do Rio de Janeiro, de fazendas no Estado de Matto Grosso, e ainda de hotéis, frigoríficos e serrarias, emittindo, para execução desse vasto programma, nas bolsas da França, da Belgica e da Inglaterra, mais de 50 milhões esterlinos, ouro. A guerra, porém, desencadeando-se na Europa e abrangendo todos os continentes, interrompeu a realização do plano de Farquhar, por que os mercados europeus não mais comportaram novas emissões de títulos para fazer face ao pagamento dos juros das emissões anteriores.

## O PERIGO DA FALLENCIA

A Brazil Railway foi organizada no Estado de Maine, nos Estados Unidos, mas os americanos apenas subscreveram 1.500 (mil e quinhentos) dollares, sendo todas as emissões de acções e obrigações, não só da Brazil Railway como também de suas filiaes, subscriptas nas bolsas europeas, sobretudo nas de França.

A impossibilidade de novas emissões, ao irromper da guerra, determinaria, inevitavelmente, com o fracasso do plano de Farquhar, a fallencia daquella companhia e das subsidiarias. Os bancos francezes, responsaveis pela collocação, em França, dos títulos das empresas desse grupo, alarmando-se com as consequencias desse desastre, que os deixaria, perante os seus clientes, numa situação incommoda, e até perigosa, resolveram, para salvar-se, tentar uma reorganização que adiasse a solução do caso e consequentemente, o perigo.

## O PRIMEIRO ARDIL

Com esse objectivo, o então Officio Nacional de Valeurs Mobilières, associação subvencionada pelos corretores da Bolsa de Paris e pelos Bancos, e chefiada, na época, pelo sr. Chevalier, tomou a iniciativa de engendrar uma pseudo-concordata. Em 1917, executando esse plano, reuniram-se em Lausanne doze cavalheiros que, dizendo, cada um, representar uma série de obrigações, firmaram, em

nome dos debenturistas e dos accionistas, um accordo arranjado sob as séguintes bases:

1.) Os accionistas desistiam de seu direito de voto e da direcção dos negocios da companhia, em favor dos debenturistas. 2.) Os debenturistas se encarregariam dos negocios, exercendo esse direito por intermedio de um comité de nove membros, constituido de representantes dos obrigacionistas, isto é, de seus "soi-disant" representantes. 3.) Esse comité seria eleito por um periodo de cinco annos, a contar da data da assignatura do tratado de paz, mais tarde concluido em Versalhes, devendo as substituições futuras serem feitas pela assembléa geral de debenturistas, que seria convocada de cinco em cinco annos e que não poderia funcionar sem o comparecimento de, pelo menos, dois terços dos portadores de obrigações em circulação. Caso não comparecessem esses dois terços, o mandato dos antigos membros do comité seria considerado como prorogado por um quinquennio.

Quem conhece a Bolsa de França sabe que é difficil e talvez impossivel conseguir reunir numa assembléa dois terços dos debenturistas de qualquer empresa, porque esses titulos se espalham e ficam dispersos por um publico heterogeneo e numeroso, disseminado pelo territorio da Republica e de suas colonias. Só depois de uma longa e custosa publicidade, e na imminencia de um resultado immediato, talvez se pudesse alcançar essa reunião de elementos dispaes e distantes.

## UM COMITE' CONSTITUIDO DE NOVE MEMBROS REDUZIDO A DOIS

A reunião em que se firmou essa concordata effectuou-se, como foi dito, em Lausanne, na Suissa, onde não ha um só debenturista, nem se realizou, ou lançou, qualquer emissão.

O primeiro comité dos "soi-disant" representantes dos debenturistas, constituido de nove membros, tinha dois representantes da Société Générale, tres do Banco de Paris et Pays Bas, um do Credit Mobilier, e o barão de Anthouard, ex-ministro da França no Brasil; o sr. Binder, contador juramentado inglez, e o sr. Maurice Bawene, gerente das coudelarias do banqueiro sr. Alfredo Loewenstein.

Em 1931, renunciaram os seus logares no seio do Comité os representantes do Banco de Paris et Pays Bas, srs. Rondy e Wibratte, e os da Société Générale, srs. Couteau e de Lamotte. Não os acompanhou, resignando tambem, o sr. Chevalier, por estar physicamente debilitado, e, nessa situação de saude, incapacitado de tomar qualquer resolução ou attitudo. O sr. Raphael George Levy, do Credit Mobilier, que era o presidente do comité, morreu.

Restam, portanto, dos nove primitivos directores nomeados pelo Convenio de Lausanne, apenas dois — os srs. Binder e Bawene, — o contador inglez e o gerente de coudelaria.

Mas esta narrativa, á maneira dos films de sensação, não se completa num capitulo unico, e nos subseqüentes veremos como esses dois cavalheiros, associando-se ao ex-advogado belga sr. Joseph

de Decker, se assenhorearam completamente dessa grande massa de capitães, fraudaram impunemente os debenturistas francezes, inglezes e belgas, em proveito proprio, comprometteram o credito brasileiro e conseguiram até agora escapar ás malhas dos códigos penaes de todos esses paizes.

---

"Diario de Noticias", do Rio de Janeiro, editorial de 24 de Outubro de 1934.



*A violação da lei franceza — Responsabilizado por  
“escroquerie” — Mais um processo no Tribunal do Sen-  
na — A comissão parlamentar franceza — A diffi-  
culdade que atrasava a justiça — A solução da ques-  
tão — A “São Paulo-Rio Grande”*

Iniciando hontem, com as minucias de sua urdidura, a revelação do caso extraordinaria da Brazil Railway, vimos como, para salvar a da fallencia, a que seria arrastada pela impossibilidade de satisfazer os juros de suas obrigações, doze cavalheiros sem autorização, dizendo-se mandatarios dos debenturistas, numa reunião celebrada na Suissa, onde não havia um só obrigacionista, concluíram uma concordata assignada em 1917.

Essa pseudo concordata, porém, não foi submettida á homologação dos tribunaes do Brasil, onde se localizam todos os bens que constituem o activo da companhia, nem a dos tribunaes da França, da Inglaterra e da Belgica, paizes onde se fizeram as emissões, e domicilio dos debenturistas. Levaram-na, apenas, para ser homologada, ao tribunal do Estado do Maine, nos Estados Unidos, nação em que não havia e não ha, como na Suissa, um unico debenturista.

Nessas condições, tal concordata não tinha força legal perante os debenturistas francezes, ingtezes e belgas — os unicos credores privilegiados da companhia.

## A VIOLAÇÃO DA LEI FRANCEZA

Nessa situação, para evitar uma acção executiva de seus debenturistas, que são belgas, francezes e ingtezes, a companhia supprimiu oficialmente o seu domicilio em França, apesar dos componentes do pseudo comité de debenturistas e os membros do Conselho de Administração continuarem a residir em territorio francez, realizando, mensalmente, reuniões clandestinas em Paris. Mas a lei franceza impõe e exige um domicilio em França a toda e qualquer companhia que lance ou tenha debentures em circulação no paiz. A Brazil Railway violou, portanto, a lei franceza.

## RESPONSABILIZADO POR ESCROQUERIE

Violada, pela companhia, a lei franceza, o sr. Joseph de Decker, que em 1931 foi nomeado presidente da Brazil Railway pelo pseudo comité de debenturistas, começou a agir no sentido de fugir ás intimações da justiça. E, com esse intuito, Joseph de Decker, que é casado com franceza e pae de sete filhos francezes, vendeu a sua residencia situada no Boulevard Henri IV, em Paris, onde morava desde 1906, e foi habitar um "apartement meublé", á rua Mignard 4. Não obstante esse subterfugio, conseguiram descobri-lo e intimá-lo os debenturistas, devendo o ex-advogado belga comparecer á barra da 12ª Camara do Tribunal de Policia Correccional de Paris, para responder pelos crimes de "escroquerie" e abuso de confiança.

## MAIS UM PROCESSO NO TRIBUNAL DO SENNA

A pseudo concordata de Lausanne concedia a cada membro do Comité de Debenturistas o direito de vetar, com o seu voto exclusivo, qualquer resolução que lhe parecesse contraria aos interesses da série de obrigações que dizia representar. Valendo-se desse recurso, em 1931, o contador inglez Binder e o tratador de cavallos do sr. Loewenstein, vetaram as determinações dos representantes dos bancos francezes, que protestavam e agiam para impedir as mano-

bras de Joseph de Decker. Demittiram-se, por isso, os quatro representantes dos bancos quando o comité, como hontem vimos, era composto de duas pessoas, os dois alliados — Binder e Bawene — o gerente da coudelaria.

Para remediar esse inconveniente, os dois habéis amigos, e mais de Decker, conseguiram que quatro membros do Conselho de Administração da Associação Nacional de Portadores de "Valeurs Mobillieres", accettassem o desempenho do papel de membros do Conselho de Direcção dos Debenturistas — e isso foi feito sem qualquer delegação de, qualquer debenturista, contra as proprias estipulações da concordata de Lausanne, mediante a simples e imperativa designação de Binder e Bawene. Os cavalheiros que accettaram essa incumbencia, obscurecidos pelos proveitos arbitrarios resultantes dessa posição irregular, não se lembraram das responsabilidades consequentes, mas os debenturistas os processaram, reclamando a indemnização pelas perdas e damnos decorrentes da falsa qualidade que taes senhores se attribuiram.

O processo aguarda julgamento no Tribunal do Sena, em Paris, sendo, na acção, os debenturistas representados pelo sr. Leon Bernard, antigo ministro da Justiça, antigo vice-presidente do Conselho de Ministros, ex-collaborador de Poincaré, e um dos vultos de mais radioso prestigio nos auditorios e nas letras de França; pelo sr. Armand Fraisse, advogado do Thesouro francez e nome celebrado nos pretorios de Paris, e pelo sr. Jacques Ditte, personagem eminenté nos circulos literarios, no jornalismo e na politica de seu paiz.

## A COMMISSÃO PARLAMENTAR FRANCEZA

Impressionado com o vulto desses escandalos, o parlamento francez, em fins do anno passado, creou uma commissão mixta de parlamentares para defesa da economia nacional e promover a punição dos culpados que a lesaram.

Essa commissão é presidida pelo senador Charles Dumont, antigo ministro e reputado uma das mais austeras figuras do parlamento de Paris, e são seus membros, entre outros vultos notaveis, os senadores Milan e Renier, o primeiro presidente da commissão que superintende a "Caisse de Depots et Consignations", talvez o organismo que, no mundo, controla maior somma de capitães, e o segundo, relator da Commissão de Finanças. Entre os seis deputados incluídos na commissão contam-se René Besse e Robert Lasale, homens de grande respeitabilidade e prestigio. Completam-na, o director geral do Ministerio da Justiça, um director geral do Ministerio dos Negocios Estrangeiros e outro do dos Negocios da Fazenda.

Essa commissão, tendo estudado minuciosamente a questão, tomou as medidas iniciais para defesa da economia franceza, e Joseph de Decker já teve opportunidade de verificar a repulsa que inspira a tão illustres personagens.

## A DIFFICULDADE QUE ATRASAVA A JUSTIÇA

A difficuldade, que estava atrazando a acção reparadora da justiça, consistia em encontrar um meio legal de restituir aos debenturistas a posse e o dominio de seus bens usurpados, pois os accionistas da Brasil Railway não podem agir, porque a sociedade é americana e a homologação da concordata de Lausanne pelo tri-

bunal do Estado do Maine, privou-os de iniciativa. Também os debenturistas encontraram impedimentos às suas reivindicações em França, porque a companhia supprimiu o seu domicilio legal. Os bancos encarregados do lançamento das emissões também eram forçados à inactividade, porque lhes faltava qualidade legal para a actuação.

## A SOLUÇÃO DA QUESTÃO

Resta, pois, para liquidar, de vez, esse caso, que, na sua originalidade chega ao absurdo, — a fallência da Brazil Railway em França, onde o processo já iniciou o seu andamento.

Convém assignalar, neste ponto, que a concordata de Lausanne, para ser apresentada em França, estava sujeita a um imposto de tres por cento sobre todo o valor da emissão, e como o fisco francez foi lesado, o imposto, com as multas, actualmente, devia perfazer quantia excedente a 150 milhões de francos.

Além disto, as assembléas de debenturistas, de accordo com o convenio de Lausanne, só são realizaveis com o comparecimento de dois terços dos possuidores de debentures em circulação, e isso, como vimos, não é possível. Assim, desde 1917, quando se juntaram na Suíssa os doze cavalheiros que diziam representar os debenturistas, nunca se reuniu uma assembléa geral de debenturistas da Brazil Railway.

## A S. PAULO - RIO GRANDE

Trataremos, a seguir, do caso debatido e rumoroso da São Paulo-Rio Grande, e para esse capitulo, pedimos a attenção especial do seu presidente, o sr. Guilherme Guinle. Embora, nesta narrativa, a verdade appareça sem véos, a sua claridade não fere as vistas, e, mostrando-se a todos, a ninguem molesta por excesso de nossa attitude verbal.

Vamos, amanhã, com lisura e simplicidade, revelar actos de especulação com o dinheiro dos debenturistas, em proveito de tres cavalheiros, mas praticados em nome da directoria da São Paulo-Rio Grande, actos graves, dos quaes, temos a quasi certeza, o sr. Guilherme Guinle desconhece qualquer detalhe.

No seu interesse, deve, sobre a nossa narrativa, fazer a sua syndicancia, e nós lhe pedimos que nos conteste e confunda se as nossas informações não forem rigorosamente verdadeiras. E falando no seu interesse, além da face moral, alludimos também á ordem material, porque os debenturistas da São Paulo-Rio Grande conhecem bem os recursos de que dispõe o sr. Guilherme Guinle e desejam naturalmente tornal-o responsavel por aquelles actos praticados em seu nome, porque a sua situação de fortuna deve permittir a reparação de parte dos prejuizos por elles soffridos.

E tanto assim é que, no mez de julho deste anno, quando correu o boato de sua viagem a Paris, os officiaes de justiça já se achavam promptos para entregar-lhe a citação.

*A "São Paulo-Rio Grande" — A garantia de juros — Recebendo em ouro e pagando em papel — A reacção dos debenturistas — A Companhia condemnada — Ousadia surpreendente — Factos muito graves — A responsabilidade do sr. Guilherme Guinle — O porto do Rio Grande do Sul*

O caso da São Paulo-Rio Grande já foi muitas vezes debatido e explicado por estas columnas mas a coordenação desta reportagem exige que o analysemos de novo, apreciando-o sob outros aspectos, principalmente os que se revestem de facetas criminaes.

A Brazil Railway adquiriu a quasi totalidade das accções da São Paulo-Rio Grande, tornando-a sua subsidiaria. Essas accções — as accções da São Paulo-Rio Grande, representavam apenas o valor attribuido á concessão, porquanto todo o material necessario para a construção da rede havia sido obtido em França, por meio de successivas emissões de debentures, realizadas por intermedio da *Société Générale*.

Na debenture, está especificado que a companhia manterá em França uma delegação de sua directoria. Nos titulos tambem se cita o numero do "Diario Official" do Brasil que publica a acta da assembléa geral de accionistas, autorizando a directoria a emittir, na Europa, debentures em ouro, com juros pagos em ouro. Nos prospectos da emissão publicados no "Diario Official", aqui, e depositados na Junta de Corretores, figura a obrigação de pagar os debenturistas, em ouro. Nos prospectos da emissão, distribuidos em França, entre as garantias offercidas aos debenturistas, avulta a de juros, assegurada pelo governo, para ser paga em ouro.

## A GARANTIA DE JUROS DA SÃO PAULO-RIO GRANDE

A garantia de juros da São Paulo-Rio Grande chegava ao limite de 6% sobre 30 contos, ouro por kilometro de linha construida. Com a imprevidencia característica da Brazil Railway, que dirige aquella empresa, a companhia emittiu obrigações e despendeu na construção mais de 45 contos ouro, por kilometro, sob pretexto de que a garantia de juros sendo global e a divisão de custo das linhas pelo numero de kilometros construidos devendo realizar-se apenas no fim do periodo da construção, ella se reservava o direito de construir em primeiro logar as linhas mais caras, nas proximidades da Serra Geral, com a esperanza de compensar a diferença quando tivesse de construir as linhas das planicies do interior.

Em 1915, em plena guerra, não podendo a companhia realizar mais emissões, estava na imminencia da fallencia, porque o governo brasileiro tinha o direito de reduzir a garantia de juros ao capital correspondente aos kilometros construidos multiplicados por 30 contos ouro.

Temendo as consequencias que teria para o Brasil o "krack" da Brazil Railway, inevitavelmente resultante da fallencia da São Paulo-Rio Grande, — o presidente Wenceslão Braz resolveu modificar o contracto, elevando de facto a garantia de juros de 30 para 45 contos ouro por kilometro, afim de que a São Paulo-Rio Grande pudesse continuar a satisfazer as obrigações assumidas na Europa.

## RECEBENDO EM OURO E PAGANDO EM PAPEL

Assignado o tratado de paz, o franco começou a oscillar e a São Paulo-Rio Grande continuou a receber a garantia de juros pagos em ouro pelo governo brasileiro, e a Brazil Railway, sua "holding", a

pagar os debenturistas da São Paulo-Rio Grande em papel. A libra esterlina chegou a valer 200 francos e nessa occasião a Brazil Railway guardava em seu proveito 90 por cento da garantia de juros paga em ouro pelo governo brasileiro, deixando apenas 10 por cento para os debenturistas da São Paulo-Rio Grande, que haviam sido os unicos contribuintes para as despesas de construcção da estrada.

Com a estabilização do cambio francez, a Brazil Railway persistiu em guardar 80 por cento, concedendo 20 por cento aos debenturistas da São Paulo-Rio Grande, aos quaes era destinada a garantia de juros promettida e paga em ouro pelo governo brasileiro.

## A REACÇÃO DOS DEBENTURISTAS

Dois grupos de debenturistas, não se conformando com essa situação, recorreram aos tribunaes francezes. O primeiro, que se dirigiu ao Tribunal do Sena, não conseguindo obter um exemplar do "Diario Official" do Brasil contendo a acta da Assembléa Geral de Accionistas que autorizava o pagamento em ouro das obrigações, nada alcançou, por falta de provas.

Os exemplares do nosso "Diario Official" que publicavam aquella acta, como por acaso, desappareceram dos archivos da Bibliotheca Nacional em Paris.

## A COMPANHIA CONDEMNADA

O outro grupo de debenturistas dirigiu-se ao Tribunal de Pau, com uma documentação completa, e o Tribunal Civil de Bayonne, a Côte de Appellação de Pau, e a Côte de Cassação de Paris, condemnaram definitivamente a companhia a reembolsar todos os seus debenturistas, sob a base do pagamento em ouro.

A companhia foi intimada e constituiu advogados, que pleitearam em todas as instancias da justiça franceza. Contavam-se, entre esses advogados, os srs. Pierre Masse, senador Fourcade, Labé, — todos vultos de respeitabilidade, considerados padrões de correccão moral nos auditorios de França.

Nenhum delles seria capaz de se apresentar para defender um cliente sem estar legalmente investido do mandatu necessario. A companhia, para escapar á acção da justiça franceza, viola o contracto de emissão que a obriga a manter um domicilio em França; viola a obrigação estabelecida na propria debenture, de manter uma delegação de sua directoria em Paris; viola a lei franceza, que impõe a toda entidade que lance debentures no mercado, a conservar em França, um domicilio, enquanto tiver titulos em circulação — e retira o seu domicilio de França, occultando no estrangeiro todas as reservas e recursos que diz possuir, pelos seus balanços.

## OUSADIA SURPREHENDENTE

Tendo a companhia fugido de França com os haveres escondidos, os debenturistas, victoriosos na Côte de Cassação de Paris, recorreram á justiça brasileira, pedindo a homologação das decisões dos tribunaes francezes, e a directoria da São Paulo-Rio Grande teve a ousadia de allegar perante o Supremo Tribunal Federal que

O caso da S. Paulo-Rio Grande, como hoje veremos, apresenta ainda, sob o aspecto moral e sob a face jurídica aspectos não menos singulares do que os hontem revelados. Esses episodios valem por si, e não exigem, para que avultem, impressionando e surprehendendo a opinião, artificios de linguagem ou recursos de estylo.

Continuemos pois, a narra-los com sobriedade e clareza.

Vencida perante a justiça franceza, a trindade de Decker, Bawene, Binder, detentora illegitima da Brazil Railway e empresas subsidiarias, — despachou o primeiro — Joseph de Decker — para o Brasil, com a missão especial de vender por qualquer preço a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande ao governo brasileiro e liquidar todo o activo dado em penhor aos debenturistas antes que estes pudessem promover a homologação e execução das decisões daquela Justiça, em nosso paiz.

## A ACÇÃO SALUTAR DA JUSTIÇA BRASILEIRA

Liquidação, assim, o activo da companhia no Brasil, o producto da arrecadação seria desviado para logar inaccessible aos debenturistas e ás sentenças judiciaes, e dividido entre os tres alliados, que usurparam a posse e a direcção da empresa. Não se acredite, que fazemos uma insinuação sem base, tecida levianamente, pois a fundamenta a conducta anterior da habil trindade, que assim procedeu com o producto da garantia de juros paga pelo governo brasileiro e destinado aos debenturistas da S. Paulo-Rio Grande; e, conforme historiaremos, com o que o governo brasileiro pagou pela encampação da Sorocabana, do porto e da viagem ferrea do Rio, Rio Grande do Sul.

Na imminência da consummação desse plano, dirigiram-se os debenturistas á justiça brasileira, pedindo-lhe e alcançando a penhora do activo da companhia, que lhe foi concedida pelo juiz Santos Netto e confirmada em varias opporrtunidades pela Côte de Appellação.

Ninguem pôde avaliar, no Brasil, a repercussão que tiveram em favor do nosso paiz na França, as decisões da nossa Justiça. Os debenturistas mandaram traduzil-as, distribuindo-as, em larga escala, pelos pretorios, circulos juridicos, bancarios, e financeiros de França, e o nosso embaixador, sr. Souza Dantas, teve occasião, por varias vezes, de experimentar o prazer de receber cumprimentos pela integridade e independencia da magistratura do Brasil, que amparava o direito daquelles que empregaram capitaes no desenvolvimento economico de nossa terra. A Côte de Appellação, assegurando o penhor dado pelo governo aos debenturistas da São Paulo-Rio Grande, prestou ao renome exterior de nosso paiz um serviço de grande relevo, amortecendo, com a confiança que inspirou, a inquietação que perturbava os possuidores de capitaes em empreendimentos realizados no Brasil. E esse serviço, constatou-o a nossa embaixada em França.

## POR ESCROQUERIE E ABUSO DE CONFIANÇA

Não tendo conseguido allenar o activo da Companhia, — penhor dos debenturistas, em virtude das penhoras judiciaes, e repellido pelo ministro da Viagem, sr. José Americo, que fôra, pelo Comité de



Defesa dos Debenturistas, sciencificado dos seus manejos e planos, — Joseph de Decker foi obrigado a voltar á pressa, pelos ares, no "Zeppelin", para responder, em Paris, a um processo de perdas e danos e a uma queixa-crime por escroquerie e abuso de confiança.

Além disso, por esse tempo, uma sua filha menor, nium accidente de automovel, matou uma senhora e feriu a duas outras e sendo condemnada á prisão pelo Tribunal Correccional de Bergerac, teve Decker de reparar, pecuniariamente os danos fataes do atropelamento.

## A COMPANHIA PROPÕE ACCORDO AOS DEBENTURISTAS

Nesta situação, a trempe que se intitula Comité Conjoint, e originaria da concordata de Lausanne — de Decker, Bawene e Binder, — procurou a Comissão Parlamentar de França, que se incumbie de defender a economia nacional e propoz um accordo com os debenturistas da S. Paulo-Rio Grande sob as seguintes bases:

1º — a companhia reconheceria a liquidez do direito dos debenturistas ao pagamento em ouro;

2º — a companhia pagaria immediatamente 500 (quinhentos francos) por debenture em circulação;

3º) — a companhia liquidaria o activo existente no Brasil, entregando aos debenturistas 80 (oitenta) por cento do resultado dessa liquidação e reservando de dez a vinte por cento á Brasil Railway, para ser distribuido ás açções da S. Paulo-Rio Grande, de sua propriedade.

E, explicando a retenção desses vinte por cento, os proponentes allegavam que a Brazil Railway os necessitava para manter a solidariedade das embaixadas ingleza e belga no Rio de Janeiro, afirm de que, conjunctamente, pudessem fazer pressão sobre o governo brasileiro!

## OS DEBENTURISTAS NÃO ACCEITAM O ACCORDO

O Comité de Defesa dos Debenturistas da S. Paulo-Rio Grande, recusando o accordo, respondeu á Comissão Parlamentar de França, que o governo brasileiro sempre havia procedido para com elles com a mesma correccão e até com generosidade, pois não poderiam se esquecer de que em 1915 esse governo augmentou de 50 por cento a garantia de juros para que a companhia pudesse satisfazer os seus compromissos com os debenturistas.

O Brasil, accrescentava, na resposta, o Comité de Defesa dos Debenturistas, sempre pagou, até 1930, a garantia de juros ouro, e não tinha nenhuma culpa que os intermediarios tivessem guardado em benéfico proprio oitenta por cento dessa garantia destinada totalmente aos debenturistas, e assignalava que, se o governo brasileiro tinha tomado medidas severas contra a companhia, o fizera, em grande parte, por solicitação dos debenturistas francezes, os quaes preferiam que o nosso governo guardasse nos cofres publicos a garanta de juros que lhes era destinada, a entregal-a á trindade que, desviando-a, explorava ao mesmo tempo o Brasil e os debenturistas.

Quando o embaixador Kamerer concedeu, aqui, uma entrevista criticando a acção do governo brasileiro, os debenturistas, por seu Comité de Defesa, dirigiram um protesto contra o embaixador que protegia os especuladores.

## O QUE OS DEBENTURISTAS EXIGIRIAM PARA UM ACCORDO

O Comité de Defesa dos Debenturistas, nessa resposta ás proposições da companhia, declarou á Commissão Parlamentar que, para ser possível um accôrdo, eram indispensaveis a boa fé e a lealdade das partes contractantes, e que depois das escroqueries praticadas pelos tres dirigentes da Brazil Railway com as garantias de juros da S. Paulo-Rio Grande, e com os debenturistas do porto do Rio Grande do Sul, da Sorocabana, e da viação ferrea rio-grandense, não era possível admittir boa fé em taes individuos.

Assim, a condição "sine qua" para os debenturistas é a exclusão, ou expulsão de Decker e seus dois companheiros da Brazil Railway.

## PEDE-SE UM ATTESTADO DE BOA CONDUCTA PARA DE DECKER

Os intermediarios de Joseph de Decker offereceram á Commissão Parlamentar a sua demissão do cargo que usurpava, solicitando, porém, previamente, uma carta attestando a boa conducta do demissionario. Essa proposta foi repellida com energia, pois os debenturistas exigem o exame minucioso dos actos praticados e as respectivas sancções.

## PORQUE CONTINUA A QUESTÃO

Assim, a questão só continúa, porque os debenturistas não querem dar um attestado de boa conducta a Joseph de Decker e preferem retardar a reconquista de seus bens a tratar com quem os lesou.

E, continuando, as nossas revelações de amanhã desvendarão segredos relativos ao porto do Rio Grande do Sul.

*Como se organizou a Companhia do Porto do Rio Grande do Sul — A encampação das obras dessa barra — O governo pagou e a Brazil Railway ficou com o dinheiro — Mais 220 milhões de francos e 60 mil contos desviados — O caso da Port of Pará — Nova concordata irregular — Companhia sem domicilio — A fallencia da Port of Pará — Mais dinheiro desviado — A Brazil Great Southern*

Como na São Paulo-Rio Grande, nas demais empresas submittidas ao dominio illegitimo de Joseph de Decker, Bawene e Binder, o que assignala e caracteriza a gestão desses administradores habéis, é a lesão persistente dos debenturistas, com o desvio dos penhores destinados a garantil-os, e que a trindade voraz usufrue clandestinamente. Vejamos.

## COMO SE ORGANIZOU A COMPANHIA DO PORTO DO RIO GRANDE DO SUL

O sr. Percival Farquhar, com a audacia e o espirito de iniciativa que lhe são peculiares, chamando a si o encargo de resolver o problema da abertura da barra do Rio Grande do Sul, incumbiu o engenheiro americano Corthel de orçar o custo das obras, avaliadas, por esse tecnico, em 18 mil contos ouro.

Proposto o negocio ao governo brasileiro, foi acceito, devendo todo o trabalho e a bra serem pagos, "a forfait", em quatro prestações, — a primeira quando a barra desse entrada franca a navios de 6 metros de calado, e as outras, successivamente, quando o accesso franco correspondesse aos navio, de 7, de 8, de 9 e de 10 metros de calado.

O sr. Farquhar organizou a Companhia Franceza do Porto do Rio Grande do Sul, a quem o governo fez a concessão do porto dessa cidade.

## O GOVERNO BRASILEIRO ENCAMPOU AS OBRAS DO PORTO

A companhia franceza, atacando as obras, despendeu os dezoito mil contos ouro, sem ter conquistado o direito de receber a primeira prestação, porque a barra não dava entrada franca a navios de 6 metros de calado. A companhia, que havia emittido obrigações em França dando como garantias os seus contractos com o governo brasileiro, não podendo emittir mais debentures, e sem recursos para continuar as obras, chegou a uma situação extrema de desespero.

Salvou-a, porém, o governo brasileiro, com o concurso do Estado do Rio Grande do Sul, encampano as obras do porto e da barra, e pagando-as pelo valor do activo, conforme os balanços da companhia.

## O GOVERNO PAGOU E A BRAZIL RAILWAY GUARDOU O DINHEIRO

Assim, o governo brasileiro forneceu recursos sufficientes para o resgate de todas as obrigações em circulação, mas os debenturistas não foram reembolsados, apesar do dinheiro ter sido entregue pelo Brasil e remetido para a Europa.

Entrara em funcção, para o desvio e posse irregular desse dinheiro, a habilidade voraz de Joseph de Decker e seus companheiros. Um testa de ferro, de accôrd com essa trindade, requereu a um tribunal de commercio, em Paris, o pagamento das debentures.

do porto do Rio Grande do Sul, mas de modo a perder a questão, pela falta de documentos. Perdeu-a, como queria De Decker, que tentou, mais tarde, repetir essa manobra de chicana ao Brasil, para despojar os debenturistas da São Paulo-Rio Grande.

Deante d'essa indeferimento, tendo desaparecido o penhor, que havia sido vendido ao governo brasileiro, e estando occulto o producto da venda, as obrigações começaram a baixar na bolsa de Paris e a companhia as ia adquirindo lentamente, mas ainda hoje ha em circulação mais de 50 por cento da emissão.

E, desse modo, Joseph de Decker e seus companheiros annullaram, em proveito proprio, o sacrificio feito pelo thesouro do Brasil, para manter seu credito no exterior, beneficiando os fornecedores dos recursos necessarios á realização de obra de tão grande alcance para a economia nacional.

## MAIS 220 MILHÕES DE FRANCOS E 60 MIL CONTOS DESVIADOS

No caso da encampação da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, Joseph de Decker repetiu a mesma manobra, com o mesmo exito, apoderando-se do dinheiro pago pelo governo e destinado aos debenturistas. E ao mesmo expediente recorreu, por occasião de ser encampada a Sorocabana.

Essas rédes ferroviarias foram encampadas, a primeira por 220 milhões de francos, pelo governo da União, e segunda, por 60 mil contos, pelo governo do Estado de São Paulo, e os debenturistas das duas foram victimas da mesma habilidade que despojou os do porto do Rio Grande do Sul.

## O CASO DA PORT OF PARÁ

A Port of Pará emittiu, em Paris, uma série de obrigações garantidas por 50 por cento das acções da Madeira-Mamoré Railway Comp. e pela 2ª Divisão do Caes de Belém.

O contracto de 1906, assignado com o governo brasileiro, dava á companhia o direito de receber a garantia de juros de 6% até o limite da taxa de 2 por cento ouro arrecada pelo porto de Belém.

Em 1916, o governo Wencesláo Braz fez uma revisão do contracto primitivo, fazendo passar aquelles dois por cento para a Caixa Especial de Portos, e assegurando o pagamento integral da garantia de juros pelo Theouro Nacional. Em 1922, o presidente Epitacio Pessoa suspendeu a execução desse contracto, sob a allegação de que o governo, quando o reformou, tinha ultrapassado a autorização legislativa.

## NOVA CONCORDATA IRREGULAR

Nessa occasião, de Decker e seus dois companheiros, com o concurso de mais dois comparsas, que chamaram, reuniram-se em Bruxellas, dizendo cada um representar uma série de debentures, e apesar de haverem lançado mão de obrigações ainda em carteira, que não tinham sido emittidas, não attingiram dez por cento das obrigações em circulação.

Mesmo assim, com a maior coragem, taes individuos simularam uma concordata identica á de Lausanne e a fizeram homologar nos EE. Unidos, séde da companhia, não obstante os americanos só haverem subscripto 1.500 (mil e quinhentos) dollares para a formação de seu capital. Essa concordata, porém, não foi homologada nem em França, nem na Belgica, nem na Inglaterra, onde se fizeram as emissões, e os emprestimos, nem no Brasil, onde se acham todos os bens da empresa.

## COMPANHIA SEM DOMICILIO

Para evitar a execução por parte dos debenturistas francezes, inglezes e belgas, a Companhia retirou officialmente o seu domicilio desses tres paizes, violando-lhes as leis, e declarou mantel-o apenas no Estado do Maine.

Essa declaração é inteiramente falsa, porquanto o presidente da Port of Pará, Joseph de Decker, se bem que nomade, pois é obrigado a mudar de domicilio cada dois mezes para fugir ás intimações da justiça, é casado na França, e reside em Paris ha mais de 30 annos. Do mesmo modo, todos os outros membros do Conselho de Administração são francezes residentes em França.

As ordens da direcção da companhia para o Brasil emanam de Paris; os poderes concedidos aos seus representantes no Brasil são delegados por francezes no Consulado Americano de Paris; as reuniões do Conselho de Administração se realizam mensalmente, em Paris (11, Louis, le Grand). Essas reuniões são clandestinas e ainda não se conseguu fazer a prova dellas.

## A FALLENCIA DA COMPANHIA

Os debenturistas, recorrendo ao tribunal de Mont de Marsan, requereram a fallencia da Port of Pará, — fallencia que, infelizmente concedida de accôrdo com o artigo 14 doCodigo de Napoleão, não pôde ser homologada pelo Supremo Tribunal Federal.

Nessa emergencia, os debenturistas enviaram para o Brasil a quantidade precisa de debentures e a fallencia foi requerida á justiça de Belém, mas os delegados de Decker, com a audacia de seu constituinte, e em seu nome, allegaram, no tribunal, que os titulos, que traziam uma chancellia de Percival Farquhar, presidente da Companhia, em carimbo, e duas assignaturas pouco legiveis, eram falsas.

Toda a emissão de debentures da Port of Pará e da Brazil Railway estão nessas condições. De Decker, pois, tachou de falsarios estabelecimentos da respeitabilidade da Société Générale, e do Banc Union Parisienne, encarregados do lançamento de seus titulos na Bolsa de Paris.

Dirigiram-se os debenturistas aos dois estabelecimentos, sciencificando-os do arrojio de Decker, e este, interpellado, respondeu que, em portuguez, falso quer dizer que não está legalizado, e que elle, de Decker, não havia posto em duvida a authenticidade dos titulos, e que exigia apenas o seu reconhecimento notarial.

Convém accentuar que não só a Sociedade General como o Banc Union Parisienne ampararam os debenturistas, nesse caso, com absoluta correção, sem sombra ou apparencia de solidariedade com os chicanistas.

O grande volume de títulos devidamente authenticados já se acha em Belém e a fallencia da Port of Pará é inevitavel e está imminente.

## MAIS DINHEIRO DESVIADO

Não se limitou aos botes e golpes descriptos a investida contra o direito e os valores dos debenturistas da Port of Pará. Como vimos, a série franceza de obrigações do Porto do Pará é garantida por acções da Madeira-Mamoré. Pois essas acções, vendeu-as a Brazil Railway por um preço miseravel, a um grupo inglez, e o producto da venda sumiu-se, occulto.

## A BRAZIL GREAT SOUTHERN

No vasto grupo de empresas subordinadas á Brazil Railway não ha uma só companhia em que não se exercesse a habilidade de Decker e seus companheiros, devorando o capital alheio, e é tão grande o numero das manobras vorazes, que, mesmo evocando-as com o nosso methodo sereno de trabalho, alguma coisa se esquece... Haviamos esquecido a Brazil Great. Deixemol-a para amanhã.

---

"Diario de Noticias", do Rio de Janeiro, editorial de 28 de Outubro de 1934.





*A fallencia e a encampação da Brazil Great Southern — Um desfalque no producto da encapação — Para apurar a responsabilidade — Quem devia ser ouvido — Um escriptorio de propaganda contra o Brasil — A defesa de nosso paiz — Acção da Embaixada Brasileira em França — Os personagens do drama*

O caso de que hoje nos occupamos assombra e desnortea, revoltando, pela tentativa do descredito, no estrangeiro, de humildes e honestos funcionarios publicos brasileiros, á custa de cuja reputação gananciosos maldizentes se opulentam.

## A FALLENCIA E ENCAMPAÇÃO DA BRAZIL GREAT SOUTHERN

A Brazil Great Southern é uma companhia ferroviaria, outrora concessionaria da Estrada de Ferro de Uruguayana. Constituiu-se sob as leis Inglezas e foi encampada pelo actual governo.

A Brazil Railway era detentora da maioria de suas acções e debentures, e a Brazil Great Southern, entrando em fallencia — Hamlyn, socio de Binder, foi nomeado syndico.

A Companhia tinha um contracto, com um capital reconhecido, que lhe dava o direito de ser encampada por cerca de 60 mil contos, mas o governo resolveu pagar-lhe apenas 16 mil contos em apolices, isto é, quasi 25 por cento da somma a que tinha direito.

### UM DESFALQUE NO PRODUCTO DA ENCAMPAÇÃO

Dos 16 mil contos pagos em apolices pelo governo brasileiro, de Decker, desfalcando-os, retirou, immediatamente, para si e seus cumplices, a quantia de tres mil e cem contos de réis.

Hamlyn, o syndico, é obrigado a explicar perante os tribunaes Inglezos, o emprego dessa importancia extrahida do producto da encampação mencionado no contracto, e como não poderá confessar que a distribuíram entre de Decker, Maia e associados, certamente attribuirá o dispendio dessa somma á cobiça de funcionarios brasileiros, dos quaes dependia a solução do caso.

### PARA APURAR A RESPONSABILIDADE

Percebendo a manobra de Decker e seu grupo, o Comité de Defesa dos Debenturistas denunciou o caso ao ministro da Viação, que mandou abrir inquerito, em que se apurou que nenhum funcionario publico do Brasil havia recebido um vintem daquella quantia.

O Comité, deve-se reafirmar, jámais teve duvidas sobre esse ponto. As aperturas em que se debatem, na sua honradez inabalavel, os funcionarios publicos nacionaes, condemnados ao supplicio de Tantalo, pois manejam com milhares de contos e dão tratos á imaginação para pagar os alugueres de suas casas, — são bem conhecidas dos estrangeiros em contacto com o Brasil, — conhecidas e irremediaveis, porque os nossos funcionarios são incorruptiveis na sua pobreza trabalhadora.

O intuito do Comité, solicitando o inquerito, era o de apurar a quem realmente se destinara o dinheiro subtrahido ao producto da encampação, a fim de evitar que os usurpadores, pretendendo justificar-se perante a justiça Inglesa, arrastassem pela lama o nome do funcionalismo brasileiro, mas a syndicancia foi incompleta, pois apurou, apenas, que os nossos funcionarios nada re-

ceberam, mas não apontou os que se encheram com o dinheiro alheio.

## QUEM DEVERIA SER OUVIDO

O inquerito, porém, poderia ter conseguido a plenitude dessa prova, attingindo a sua finalidade real. Se o corretor Cock, de nossa praça, e o Banco Francez e Italiano, que foram os intermediarios da negociação daquelles titulos, tivessem deposto naquelle inquerito, os factos teriam ficado esclarecidos e as responsabilidades definidas.

O certo, o indubitavel, é que o producto da encampação foi desfalcado em tres mil e cem contos de réis, por Joseph de Decker, e que o seu agente nesta cidade comprou casa no Rio, comprou casa em Petropolis e ficou com sobras para comprar automovel, quando pouco tempo antes havia arrastado á ruína Carlos Malleiro Dias e outras pessoas, de cuja boa fé abusou.

Os debenturistas, porém, não receberam um real. Allegava de Decker, para justificar essa retenção do dinheiro alheio, que as transferencias de fundos do Brasil para a Europa estavam prohibidas, e parece que até este momento não quiz tomar conhecimento do acto do governo restabelecendo a liberdade cambial.

## UM CASO DE GRANDE IMPORTANCIA

Tratando da Port of Pará, olvidámos um caso de grande importancia porque representa, para o Brasil, a necessidade de livrar-se de uma responsabilidade de cerca de 500 mil contos, que Joseph de Decker, sem sombra de razão, procura attribuir-lhe, accusando-o na Europa.

Quando, em 1922, o presidente Epitacio Pessoa mandou restringir o pagamento da garantia de juros da Port of Pará ao limite da somma produzida pela arrecadação da taxa de 2 por cento ouro cobrada no porto de Belém, a Companhia, baseando-se no contracto de 1916, recorreu ao Poder Judiciario, e a questão continúa sub-judice, no Supremo Tribunal Federal.

De Decker, para manter em tranquillidade os debenturistas, evitando que elles requeressem a fallencia da companhia, rompeu numa campanha tremenda contra o Brasil, e publica todos os annos um relatorio attribuindo a responsabilidade da suspensão do pagamento dos debenturistas, ao governo brasileiro, que não está ápagando a garantia de juros.

## UM ESCRIPTORIO DE PROPAGANDA CONTRA O BRASIL

A embaixada do Brasil em França, com um trabalho penoso e constante, tem restabelecido a verdade e procura neutralizar a nefasta propaganda contra o credito do Brasil, que irradia do escriptorio da rua Louis, le Grande, 11, — onde se exerce a actividade clandestina de Joseph de Decker, Bawene e Binder.

Essa trindade, que recebeu e guardou, lesando os legitimos destinatarios, o dinheiro que salu dos cofres do Brasil para os debenturistas do Porto do Rio Grande do Sul, da Viação Ferrea.

Rio-grandense, da Sorocabana e da São Paulo-Rio Grande, além de outras empresas, para mascarar o desvio de tão elevadas quantias, espalha que o governo brasileiro não satisfaz os seus compromissos.

## A DEFESA DO BRASIL

O Comité de Defesa dos Debenturistas da Port of Pará não se deixou iludir pelas acusações reiteradas de Decker, e depois de estudar profundamente a questão, concluiu que taes accusações eram manejos destinados a iludir os debenturistas prejudicados pela voracidade do accusador.

O prospecto distribuido por occasião da emissão dos debentures restringe a garantia de juros assegurada pelo governo ao limite da taxa de 2 por cento ouro, recolhida no porto de Belém. Assim, esse prospecto, documento básico, demonstra a falsidade da accusação de Decker, e a lisura do governo brasileiro.

O Comité de Defesa dos Debenturistas recitou em folhetos o prospecto da emissão, e esclarecendo os debenturistas sobre o arrojado e a precariedade das pretensões da Companhia, aconselhou-os a uma politica de franqueza leal com o governo brasileiro, cujo largo e magnânimo espirito ampara e garante os que empregam capitaes no desenvolvimento do paiz.

Pela demonstração dos debenturistas, não compete ao Brasil a responsabilidade, que lhe attribue de Decker, de quinhentos mil contos. Como já vimos, apesar dos manejos de Decker, arremetendo contra o credito do Brasil, a fallencia da Port of Pará foi decretada, pela justiça franceza, em sentença irrecorrivel, e sel-o-a, em breve, pela magistratura brasileira.

## ALGO AINDA A DIZER

Temos, ainda, algo a dizer. Depois do drama, é justo que se fale dos personagens.

---

“Diário de Noticias”, do Rio de Janeiro, editorial de 30 de Outubro de 1934.

Os personagens do film — Binder — Bawene — De  
Decker — O presidente da São Paulo-Rio Grande

O caso surpreendente da Brazil Railway e empresas subsidiárias, que temos relatado com a mais sobria simplicidade, empresta um relevo singular, dando-lhes o resalto da audácia mais arrojada, ás figuras dos usurpadores de tantos capitães alheios, mas, para melhor comprehensão das façanhas de taes cavalheiros, completaremos a nossa reportagem com algumas notas sobre os antecedentes delles.

## BINDER

B. H. Binder. River Plate House. Londres. Associado da firma Binder, Hamlyn et Comp., contadores juramentados inglezes.

Essa firma tem por occupação e fim examinar escriptas commerciaes e verificar balanços, para expedir certificados. Os socios que a constituem não são banqueiros, não representam nenhum banco, nem podem fazer transacções commerciaes estranhas á sua actividade.

Binder foi agente de Farquhar, em Londres, por occasião da organização da Brazil Railway e companhias de seu grupo. Quando occorreu, com o fracasso daquella empresa, o afastamento de Farquhar, como Binder era a unica pessoa que em Londres estava ao corrente da situação, foi conservado nos conselhos que occupava no grupo.

Enquanto os bancos francezes — Societé Générale e Banc de Paris et Pays Bas, conservavam a direcção dos negocios da Brazil Railway, por intermedio de seus delegados, isto é, até 1931, Binder se manteve em attitde discreta, sem ter intervenção directa naquelles negocios. Mas, no anno citado, 1931, com as perturbações decorrentes da revolução brasileira de 1930, o contador considerou que o momento era opportuno para reclamar uma fatia grossa do queijo da Brazil Railway, e saiu da quietude, operando com preseteza. Mancommunou-se com Bawene e os dois expediram para o Brasil o comparsa de Decker, com a missão de liquidar o activo da companhia, dividindo a bolada entre os accumpliciados, em detrimento dos debenturistas.

Não contavam, porém, os tres alliados, com a intransigencia do governo brasileiro, especialmente do ministro José Americo, e, com as manobras do assalto, os assaltantes só conseguiram desmoronar completamente a situação da companhia.

## MAURICE BAWENE

Maurice Bawene, belga, residente em Bruxellas, personagem da "entourage" do antigo "brasseur d'affairs" Alfredo Lowenstein, que lançou na Europa varias empresas de grande vulto e de dolorosa memoria para a economia europea.

Lowenstein, que, com o fracasso de seus empreendimentos, poz termo á vida, precipitando-se no mar da Mancha de bordo do seu avião, além de um operoso homem de negocios, era um entusiasta do sport, e grande amador da equitação, tomava parte em concursos hippicos e mantinha coudelarias de corridas. Bawene era o seu "fac-totum" em materia de corridas, occupando-se de velar por suas coudelarias.

Para proteger o zelador de seus cavallos, em 1917 Lowenstein fel-o incluir entre os pseudo delegados dos debenturistas designados em Lausanne, quando se arranjou a concordata. Bawene tambem permaneceu tranquillo e inactivo enquanto o grupo da Brazil Railway esteve sob a egide dos grandes bancos, mas, em 1931, com a partida desses bancos, achou, como Binder, que podia, favorecido pelo momento, attribuir-se maior quinhão nos dinheiros que não lhe pertenciam.

E todas as compras e resgates de titulos da Brazil Railway e das companhias suas subsidiarias, realizados na Belgica, são feitos por seu intermedio, pagando-se-lhe largo tributo. Tres mezes antes da Brazil Railway entrar no mercado para o resgate de determinados titulos, Binder e Bawene são prevenidos, porque tomam parte no Conselho de Direcção, e entram na bolsa, adquirem grande quantidade de taes titulos, provocam a alta, e depois os revendem á companhia, por interposta pessoa, sempre com pingues beneficios.

Bawene não é banqueiro, não representa nenhum banco, ou grupo financeiro, e não tem atrás de si nenhum instituto de credito que lhe preste solidariedade. Explora exclusivamente a Brazil Railway e suas subsidiarias e mantem na Belgica uma coudelaria de cavallos de corrida para se dar importancia.

## JOSEPH DE DECKER

Joseph de Decker, subdito belga, ex-advogado nos pretorios de Bruxellas, entrou em 1906 ou 1907 como auxillar juridico do escriptorio de Farquhar e Légru, em Paris. Era um simples funcionario, pobre, subserviente e carregado de familia. Os seus vencimentos apenas lhe davam para a sua manutenção, com os seus sete filhos Farquhar elevou-o ao cargo de chefe do contencioso do seu escriptorio.

Em 1914, quando Farquhar se demittiu da presidencia da Brazil Railway e companhias subsidiarias, de Decker, para ver se se mantinha com os novos senhores, converteu-se num dos mais encarnigados inimigos do seu ex-patrão e bemfeitor.

Os novos dirigentes da empresa, porém, reconhecendo a responsabilidade de Decker nos erros praticados por Farquhar, e de que resultaram graves prejuizos para a economia europeá, resolveram alijal-o do grupo, mas de Decker é um homem de grandes recursos.

Havia, no Banco de Paris et Pays Bas, um velho e acatado chefe do contencioso, de grande prestigio e autoridade junto á directoria. Era, esse respeitado senhor, um catholico praticante muito fervoroso. De Decker, sabendo-o, fez-se tambem um catholico praticante muito fervoroso. Descobriu a igreja frequentada com assiduidade pelo chefe do contencioso, Mr. Jacques, e passou a frequental-a com assiduidade nos dias e horas em que lá ia o outro. Approximou-se, assim, de Mr. Jacques, captando-lhe a sympathia e a protecção, e quando o Conselho da Brazil Railway quiz despedil-o, o chefe do contencioso interveiu junto á directoria do banco, dizendo-lhe que seria uma impiedade pôr na rua o pae de sete filhos francezes, que necessitava de recursos para mantel-os. Assim de Decker permaneceu no escriptorio de Paris, na penumbra, sem exercer qualquer acção directa.

Em 1931, com a revolução do Brasil, achou, como os outros, que era chegada a hora de assenhorear-se da situação, isto é, da com-

panhia. Conhecendo a situação irregular do comité originario da convenção de Lausanne, senhor de todos os segredos da companhia, revoltou-se contra os patrões. Os grandes bancos, já embolsados dos adiantamentos que haviam feito ás empresas, sem interesse directo nellas, a não ser o ininteresse moral, de defender os seus clientes que haviam invertido capitães nesse grupo, demittiram-se do comité e, retirando-se, deixaram de Decker como absoluto da situação.

De Decker não tem ligações com qualquer banco, não representa um grupo capitalista. Até 1931, era um limpo completo, o que entre nós se chama um "prompto", que precisava do ordenado para viver. Hoje, transcorridos tres annos, dizem-no possuidor de vastas propriedades territoriaes em Marrocos, dirigidas por um de seus filhos, terras e castellos em Bergerac... Emfim, não perdeu tempo na defesa habilidosa dos seus interesses.

Não teve, porém, a mesma habilidade, nem a mesma sorte na defesa dos interesses das companhias que usurpou, e dos respectivos credores, porque arrazou completamente a situação das filiaes da Brazil Railway no Brazil e tem sido, pela sua ineptia e pela sua má fé, o causador da ruina de milhares de pessoas que confiaram os seus recursos para o desenvolvimento material do nosso paiz.

De Decker, além disso, é passivel de sanções no Brazil, pelo descredito injusto e nefasto que tem procurado lançar sobre o nosso paiz no estrangeiro, apesar de os nossos governos terem sempre com elle generosidade talvez excessiva em relação á Brazil Railway e empresas subsidiarias.

## O PRESIDENTE DA SÃO PAULO-RIO GRANDE

Sem necessidade de envolver-se na vida da São Paulo-Rio Grande, acceltando o cargo de seu presidente por gentileza ou camaradagem, e, sob esse ponto de vista, com confiança sentimental, deixando de Decker agir sem controle, o sr. Guilherme Guinle assumiu, sem o saber, responsabilidades muito graves que podem, além do mais, attingil-o em inestimaveis valores moraes, como o seu nome, que engrandecido no trabalho util por seu antecessor e pae, o respeitado engenheiro não deixará transformar-se em bandeira de traficancias para cobrir as velhacarias de aventureiros tornados nomades pela necessidade de fugir á justica.

Certos, seguros de que o sr. Guilherme Guinle desconhecia os factos por nós relatados, convidamol-o a abrir syndicancia sobre elles, desmentindo-nos, confundindo-nos se não os comprovarmos. Peça o sr. Guinle que de Decker se justifique deante de si, explicando-lhe as suas transacções, e veja se o ex-advogado de Bruxellas é homem para agir em seu nome sem o seu conhecimento.

---

"Diário de Noticias", do Rio de Janeiro, editorial de 31 de Outubro de 1934.