









PARECER EMITIDO PELA SECÇÃO TECHNICA  
DA COMISSÃO DE ESTUDOS FINANCEIROS E  
ECONOMICOS DOS ESTADOS E MUNICIPIOS  
NO PROCESSO PARA O PAGAMENTO DE 35  
MIL CONTOS DE REIS A' SOUTH AMERICAN  
RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY LIMITED.

9272 22 11 48

Annexos do Parecer emitido pela SECÇÃO TECHNICA DA COM-  
MISSÃO DE ESTUDOS FINANCEIROS E ECONOMICOS sobre o pro-  
cesso relativo ao pagamento de 35.000:000\$000 à South  
American Railway Construction Company, Limited.

- Nº 1 - Demonstração do Serviço effectuado em Libras, para juros, amortização e comissão, do empréstimo da União, 1911, 4%, e 2.400.000.
- Nº 2 - Carta do Recebedor Official (Patrick Kompton) da liquidação do Russian Commercial and Industrial Bank.
- Nº 3 - Exposição do Recebedor Official (H.E.Eurgess) da liquidação do Russian Commercial and Industrial Bank.
- Ns.4,5- Procuração outorgada por Sir William Plender ao Sr. George Lee Chandler (11-agosto-1915)
- Nº 6 - Procuração outorgada pela South American Railway Construction Co. Ltd. ao Sr. George Lee Chandler (20-8-1915)
- Nº 7 - Nomeação de Sir William Barclay Peat como liquidatario e do Sir William Plender, como Syndico e Gerente da South American Railway Construction Co.
- Nº 8 - Aviso N. 318, de 29 de agosto de 1933, dirigido pelo Ministro Oswaldo Aranha ao Ministro do Exterior.
- Nº 9 - Officio do Sr. George Lee Chandler ao Presidente da Comissão Apuradora da Divida Passiva da União.
- N.10,11-Copia de documentos fornecidos pela Procuradoria da Republica, em Fortaleza.
- Nº 12 - Cotações officiaes fornecidas pela Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos.
- Nº 13 - Cotações officiaes da Bolsa de New York.
- Nº 14 - Carta do Lloyds Bank Ltd. sobre o deposito do empréstimo de £ 2.400.000.
- Nº 15 - Carta do Banco do Brasil accusando o recebimento de metade do saldo liquido do empréstimo de £ 2.400.000.
- Nº 16 - Copia de documentos fornecidos pela Delegacia do Thesouro Brasileiro em Londres.
- Nº 17 - Contas fornecidas pela Contadoria Central da Republica, relativas ao deposito feito no Russian Bank
- Nº 18 - Texto completo do primeiro contracto (não registrado pelo Tribunal de Contas) de arrendamento e construção da Rede de Viação Cearense, firmado entre a South American Railway Construction Co. Ltd. e o Governo Brasileiro.



P R I M E I R A

---

P A R T E

---



I N D I C E

P R I M E I R A P A R T E

D A T A S	P A G S.
4- 2-1910 - Texto do Primeiro Contracto de arrendamento .....	Annexo
20-12-1910 - O Tribunal de Contas nega registro do primeiro contracto .....	8
16- 5-1911 - Texto do Segundo Contracto (revisto de arrendamento .....	9
17-10-1911 - O Tribunal de Contas concede registro ao segundo contracto revisto .....	33
17-10-1911 - Texto do voto dissidente do Relator Dr. Arthur A. Ewerton .....	35
17-10-1911 - Texto do voto dissidente do Dr. Viveiros de Castro .....	40
30-11-1911 - Decreto autorizador do emprestimo de \$ 2.400.000 .....	42
23- 1-1914 - A Companhia arrendataria entra em liquidação .....	43
25- 8-1915 - Decreto rescisor do contracto .....	43
3- 2-1922 - Ordem de liquidação provisoria do Banco Russo .....	48
22- 6-1922 - Nomeação da Comissão Lucena-Piquet ..	49
24-10-1922 - Ordem de liquidação compulsoria do Banco Russo .....	48
28-10-1922 - A Comissão Lucena-Piquet dirige ao procurador Chandler sua proposta de accordo .....	79
31-10-1922 - A Comissão Lucena-Piquet dirige seu Relatorio ao Ministro da Viação .....	49
31-10-1922 - Texto das "Notas" colligidas pela Comissão Lucena-Piquet .....	55
31-10-1922 - Contra-proposta do procurador George Lee Chandler .....	81
31-10-1922 - Comissão Lucena-Piquet recusa a contra-proposta do procurador George Lee Chandler .....	83



22- 1-1923	- O Ministro Francisco Sá considera as negociações interrompidas .....	84-5
(23?)3-1923-	A Comissão Lucena-Piquet considera as negociações apenas iniciadas .....	85
26- 3-1923	- O Ministro da Viação pede o parecer do seu collega da Fazenda sobre o caso	86
18- 1-1933	- Decisão da Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União .....	89
26-10-1933	- O procurador Chandler requer ao Ministro da Fazenda o pagamento da dívida, relacionada pela Comissão Apuradora	90
4-11-1933	- O Director Geral do Thesouro é de parecer que o processo aguarde opportuno exame e solução .....	91
25- 4-1934	- Decisão da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante da União .....	91
17- 7-1934	- O Presidente da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Flutuante requisita o pagamento de 35 mil contos	93
10-11-1934	- O Ministro da Fazenda autoriza o pagamento de 35 mil contos á Companhia ..	94
23-11-1934	- A Directoria da Despesa remette o processo ao Tribunal de Contas .....	94
12-12-1934	- Texto da "informação" do processo no Tribunal de Contas .....	94
17-12-1934	- Voto proferido pelo Ministro Relator, Dr. Thompson Flores, de accordo com o qual o julgamento do processo foi convertido em diligencia .....	98
6- 2-1935	- O processo é confiado á Secção Technica da Comissão de Estudos Financeiros e Economicos conforme despacho do seu Presidente, Dr. Antonio Carlos Ribeiro de Andrada .....	100

SEGUNDA PARTE

- Parecer da Secção Technica .....	102
- O deposito do producto liquido do emprestimo de £ 2.400.000 .....	102
- A escolha do Banco depositario .....	105
- Embargo das £ 1.001.992.3.2 .....	114
- Responsabilidade das partes contractantes .....	116



- A Companhia tinha poderes para levantar o embargo .....	118
- A contra-proposta do procurador Chandler em face dos factos .....	121
- Resposta aos quesitos formulados pelo Tribunal de Contas .....	126

TERCEIRA PARTE

- Estudo do processo pela Secção Técnica .....	129
- Poderes da Comissão Lucena-Piquet ..	129
- Proposta de accordo amigavel .....	130
- A Comissão Lucena-Piquet apenas iniciara as negociações .....	135
- Reconhecimento e arrolamento da divida	137
- Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante .....	143
- A rescisão do contracto de arrendamento	147
- A Companhia não era representada legalmente no Brasil .....	152
- Indemnização .....	158

QUARTA PARTE

- Restituição do capital .....	168
- O Accordo concluido pela Comissão de Liquidação .....	176
- Parallelos divergentes .....	183
- Conclusões .....	190



P A R E C E R

Ao prestar esclarecimentos sobre a liquidação de contas decorrentes da rescisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910, reformado pelo de 16 de maio de 1911 e celebrado com a South American Railway Construction Company Ltd., para arrendamento da Rede de Viação Ferrea do Estado do Ceará e construção de linhas que a constituam - seja-nos permittido, preliminarmente, externar nossa profunda gratidão pelas sensibilisadoras e estimulantes expressões de confiança e apreço dirigidas a esta Comissão pelo integro Snr. Ministro Relator, Dr. Thompson Flores, do Tribunal de Contas, em cujo luminoso voto, convertendo o julgamento daquelle processo em diligencia, nos foi dirigido o pedido de informações technicas, de que nos desobrigamos.

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

---

(1) Presidencia do Dr. Viveiros de Castro



## FUNDAMENTOS EM QUE SE BASEOU O TRIBUNAL DE CONTAS

### PARA NÃO CONSENTIR NO REGISTRO DO CONTRACTO.

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

Considerando que o Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, quando celebrou o referido contracto em 4 de fevereiro do anno corrente não estava autorizado a fazel-o porquanto o decreto n. 7.842 A, de 3 de fevereiro de 1910, que pretendeu revalidar o decreto que já não tinha vigor, sob n. 7.669, de 18 de novembro e 1909, concedendo a autorização e estabelecendo as bases do contracto, somente no dia 5 de fevereiro foi publicado, pela primeira vez, no Diario Official, sabindo pela segunda vez no dia 20 do mesmo mez, sendo que as leis e decretos do Governo Federal, com força de lei, só obrigam no Districto Federal, quando o contrario não determinam, no terceiro dia depois de sua publicação no Diario Official, (art. 1º, n. 1, do decreto n. 572 de 12 de julho de 1910);

Considerando que, ainda que não houvesse esse vicio da falta de poderes de uma das partes contractantes, o contracto não estava em condições de ser registrado, visto não ter observado as disposições legais em que se baseou, effectivamente;

Considerando que regem a especie as seguintes disposições do art. 18 da lei n. 2.221 de 30 de dezembro de 1909:

"VI. A applicar a construção inicial ou por iniciar de estradas de ferro de concessão legislativa, que se prendam á rede de viação geral do paiz, o regimen da lei n. 1.126 de 15 de dezembro de 1903, sem ampliar os favores nella especificados."

"XIII B. A rever os contractos de arrendamento das estradas de ferro federaes, alterando os onus reciprocos, para o fim de realizar a construção dos prolongamentos e ramãs necessarios;"

Considerando que estas duas disposições legais devem ser applicadas harmonicamente, a segunda de accôrdo com os principios anteriormente estabelecidos, não sendo licito ao Governo truncal-os, applicando apenas preceitos de uma e de outras, formando assim um dispositivo em contraposição á vontade do legislador, claramente exposta no conjuncto dos preceitos reguladores da materia;

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

"Art. 1º, § 1º. O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoal de sua confiança, abrindo para isso o necessario credito, e contractará a construção com quem mais vantagens offerecer em concorrência publica.



Art. 1º, § 3º. O pagamento das obras da estrada será effectuado por meio de titulos que o Governo emittirá, vencendo os juros de 5% ao anno em moeda corrente, ou 4% em ouro, com a amortização de 1/2% ao anno";

Considerando que, apesar das supra-citadas disposições legais, o Governo não mandou abrir concorrência publica e contractou o pagamento em dinheiro (clausula 29a.);

Considerando que na revisão dos contractos de arrendamento e alteração dos onus reciprocos, o Governo estava adstricto á observancia do principio anteriormente estabelecido no n. VI do art. 18, não podendo ampliar os favores especificados na citada lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903;

Considerando, finalmente, que não ficou provado que todas as linhas e ramaes que constituem o objecto do contracto sejam realmente de concessão legislativa;

Resolveu negar o registro ao contracto pelos seguintes motivos:

a) ter sido celebrado em 4 de fevereiro do corrente anno, quando o decreto n. 7.842 A, que pretendeu revalidar o decreto, que já não tinha vigor, sob o n. 7.669, autorizando o registro de Viação e Obras Publicas a contractar, de accordo com as bases que estabeleceu, somente em 5 de fevereiro foi publicado pela primeira vez no Diario Official, havendo necessidade de uma nova publicação no dia 20 do mesmo mez;

b) não ter havido concorrência publica;

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

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

O contracto de 4 de fevereiro foi, então, revisto e innovado a 16 de maio de 1911, (1) recebendo a approvação do Tribunal de Contas no dia 17 de outubro do mesmo anno.

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

Aos 16 dias do mez de maio de 1911, presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Senhor Doutor José Joaquim Seabra, Ministro de Estado dos Negocios da mesma Repartição,

---

(1) Por autorização do decreto n. 8.711 de 10 de maio de 1911



por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e o Senhor Ernest Roney, representante especial da South American Railway Construction Company, Limited, conforme procuração que exhibiu e fica archivada nesta Secretaria de Estado, declarou o Senhor Ministro que, nos termos do decreto n. 8.711, de 10 de maio corrente, ficava revisto o contracto de 4 de fevereiro de 1910, lavrado com a referida South American Railway Construction Company, Limited, na conformidade dos decretos ns. 7.669 e 7.812 A, de 18 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910, observando-se as seguintes clausulas:

I

O contracto terá por objecto:

1º O arrendamento da rêde de viação ferrea cearense, constituída pelas seguintes linhas:

a) a Estrada de Ferro de Baturité, actualmente em trafego, comprehendendo os ramaes da Alfandega e de Maranguape;

b) a Estrada de Ferro de Sobral, igualmente em trafego;

c) o prolongamento desta estrada, a partir da cidade de Ipu até á villa de Cratheus, á me ida que fôr sendo construido pelos respectivos contractantes e recebido pelo Governo, na forma do contracto a que se refere o decreto n. 6.734, de 14 de novembro de 1907;

d) os prolongamentos, os ramaes e as ligações mencionados no numero seguinte.

2º A construcção e conclusão da construcção:

a) do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, a partir do seu actual ponto terminal na estação de Miguel Salmon, até á povoação do Macapá;

b) dos ramaes de Icó e de Crato da mesma estrada;

c) do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral entre as proximidades da villa de Cratheus e a cidade de Therezina;

d) de uma linha ferrea que, partindo de Fortaleza ou de outro ponto mais conveniente, vá até á Villa de S. Francisco de Uruburetama ou de Itapipoca, conforme fôr mais conveniente e melhor servir á mesma região;

e) do ramal de Girau, ou de outro ponto mais conveniente, a Cratheus;

f) do ramal de Campo Maior, ou de outro ponto mais conveniente, á Amarração;

g) do prolongamento de Crato, de Milagres, ou de outro ponto mais conveniente, nas linhas da viação ferrea cearense, a Joazeiro, ou outro ponto mais conveniente das linhas da viação ferrea da Bahia.



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

§ 1° Sómente depois de concluida a construcção da linha de Miguel Salmon ao Crato, será iniciada a do prolongamento do ponto de bifurcação daquella, na confluencia do Riacho dos Porcos com o rio Salgado, ou nas imediações deste para Macapá.

§ 2° A companhia poderá prolongar, á sua custa, o ramal da Alfandega até o porto de Lucuripe e estabelecer ali uma ponte de embarque, sob as condições que opportunamente forem estabelecidas pelo Governo.

§ 3° A colonização das terras marginaes ou proximas ás estradas de ferro, como está estabelecido no decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, clausula VIII, e seus paragrafos, referentes as linhas de concessão da companhia S. Paulo ao Rio Grande do Sul.

## II

A rêde da viação ferrea de que trata a clausula precedente, comprehendendo as estações, officinas, depositos e mais edificios, dependencias e bemfeitorias, e todo o material fixo e rotante, assim como o material em serviço do almoxarifado preciso para os differentes misteros do trafego e correspondente ás necessidades de um trimestre, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, ao terminar o prazo do arrendamento em 31 de dezembro de 1970.

## III

O preço do arrendamento constará:

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

a) 5½% da renda bruta até 3:000\$ por kilometro;

b) 15% do excesso da renda bruta de 3:000\$000 a 4:000\$ por kilometro;

c) 30% do excesso da renda bruta de 4:000\$ a 6:000\$ por kilometro;

d) 40% do excesso da renda bruta de 6:000\$ a 10:000\$ por kilometro;

e) 50% do excesso da renda bruta de 10:000\$ por kilometro.

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



IV

Para os effectos do contracto de arrendamento, serão considerados:

I. Como capital:

1º, o actual capital da companhia, organizado para o fim de exploração da rede, 4.000:000\$000;

2º, a caução inicial de 224:000\$000;

3º, o capital de movimento, computado em 1.000:000\$;

4º, a quota para a organização da companhia, computada em 350:000\$000;

5º, a caução adicional de 276:000\$000;

6º, as quantias autorizadas pelo Governo a serem levadas a esta conta, na qual outra nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda a approvação do Governo e represente despesa por elle previamente autorizada. As sommas levadas á conta de capital serão consideradas amortizadas no fim do prazo do arrendamento, para applicação do disposto na clausula VIII.

II. Como renda bruta: a somma de todas as rendas ordinarias e extraordinarias e eventuaes arrecadadas pela companhia na parte em trafego. Depois de paga ao Governo a quota de arrendamento de que trata a clausula precedente, deduzir-se-hão 5% do restante da renda bruta para despesas do custeio e manutenção das estradas de ferro em épocas de secca, inundação, peste, guerra ou qualquer outra calamidade publica. A companhia tem o direito de empregar esse fundo de reserva em irrigação e outras obras de utilidade publica, como meio de evitar ou minorar os effectos de taes calamidades.

III. Como despesas de custeio: todas as que forem relativas ao trafego das estradas de ferro e á sua administração, á conservação ordinaria e extraordinaria das linhas, edificios e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante e as resultantes de accidentes nas estradas, roubos, incendios, seguros e de todos os casos de força maior, ás de administração na Europa, approvadas pelo Governo, e ás de fiscalização por parte deste; ficando excluidos das despesas de custeio: as multas, os juros e as amortizações das operações de credito.

IV. Como renda liquida: a differença entre a renda bruta e as despesas de custeio, augmentadas das contribuições pagas pela companhia como preço de arrendamento, nos termos da clausula precedente, e da quota de 5% para o fundo de reserva de que trata o final do n. II da presente clausula.



Paragraphe unico. Determinar-se-ha a extensão das estradas de ferro arrendadas, para o effeito da renda bruta kilometrica, computando-se a distancia real do centro da estação inicial ao centro da estação terminal, sem levar em conta desvios nem linhas duplas. Para o capital acima fixado regulará, em qualquer caso, o cambio de 16 dinheiros por mil reis.

V

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

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

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

3º. Concluidas as tomadas de contas semestraes, a companhia recolherá ao Thesouro Nacional, no prazo de 10 dias, as contribuições de arrendamento que tiverem sido apuradas.

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

VI

A companhia receberá as estradas de ferro e todas as suas dependencias por inventario, ao qual serão sempre acrescentados o material rodante e obras novas levadas á conta de capital, e deduzido o material imprestavel, que fôr substituído, a juizo do Governo, lavrando-se termo da entrega, do qual constará o competente recibo.

Paragraphe unico. Findo o arrendamento, a companhia entregará as estradas de ferro por esse inventario, com as modificações que houver soffrido durante o prazo do contracto. Servirá o mesmo inventario para os casos de encampação do presente contracto de arrendamento e de occupação temporaria pelo Governo.

VII

O Governo poderá occupar temporariamente, na sua totalidade ou em parte, a rêde de viação ferrea, objecto deste contracto, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou á média da



renda líquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

### VIII

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

A indemnização corresponderá, neste caso, a 25% da renda líquida média annual, verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula IV, deduzida delle a competente amortização, calculada pela formula.

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

sendo A o capital primitivo, a a dotação annual da amortização e n o numero de annos do contracto  $\frac{a}{A}$  taxa de amortização.

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

### IX

A companhia obriga-se a admittir e manter trafego mutuo com as empresas de viação ferrea e fluvial e, bem assim, com a Repartição Geral dos Telegraphos, na forma das leis e dos regulamentos em vigor, e de conformidade com as normas adoptadas na Estrada de Ferro do Brasil; e a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro, a que o mesmo for applicavel, conforme as disposições adoptadas nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy e Paulista, submettendo os respectivos accórdos á approvação do Governo.

### X

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela companhia ou por conta della, durante o prazo de arrendamento, as alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado, em relação á segurança publica, á policia das estradas de ferro ou ao trafego.

### XI

A companhia fica obrigada a augmentar o material rodante, em qualquer época, desde que este se torne insufficiente para attender ao desenvolvimento do trafego.



XII

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela conservação, tráfego e reparação das estradas de ferro correrão, exclusivamente, sem excepção, por conta da companhia.

XIII

A companhia obriga-se a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857 e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza que forem adoptadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que não contrariem as presentes clausulas, prestando promptamente á Fiscalização os meios que forem exigidos pelo chefe, para as diligencias que julgar necessarias ao serviço e expediente fiscaes.

XIV

A companhia é obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo do arrendamento, mantendo em estado de preencher perfeitamente o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa até 10:000\$ e de, na reincidencia, proceder-se de accôrdo com o disposto na clausula XXIV.

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

§ 2º. No caso de interrupção do tráfego, excedente de 15 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa, por dia de interrupção, igual á renda líquida do mesmo dia, verificada no anno anterior, e de restabelecer o tráfego, por conta da companhia, occupando para esse fim a estrada ou estradas, de accôrdo com o estabelecido na clausula VII.

XV

A companhia deverá apresentar estudos para os trabalhos de ajudagem e irrigação, q e forem determinados pelo Governo na zona privilegiada de que trata a clausula seguinte, tendo preferencia, em igualdade de condições com outros concurrentes, para a execução das obras constantes dos estudos apresentados e approvados.

Parapho unico. Fica, além disso, obrigada a companhia a fazer o replantio das florestas que tenham sido exterminadas para os serviços da estrada de ferro.

XVI

Durante o tempo do arrendamento, o Governo não concederá nenhuma estrada de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo das estradas arrendadas



e na mesma direcção destas.

O Governo, porém, reserva-se o direito de conceder outras estradas de ferro que tenham direcções diversas, embora partindo dos mesmos pontos daquellas de que trata este contracto, podendo approximar-se destas e até cruzal-as, contanto que dentro das respectivas zonas não recibam generos ou passageiros.

#### XVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes ou desvios para fins industriaes, partindo de qualquer ponto das linhas arrendadas, por conta dos interessados, que se sujeitarão ás medidas de segurança impostas pela companhia e approvadas pelo Governo.

#### XVIII

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

Essas tarifas serão uniformes para toda a rêde de estradas de ferro de que trata este contracto e serão differencias conforme as distancias.

Dentro de seis mezes, da data do contracto, estarão em vigor as novas tarifas organizadas de accôrdo com o disposto no primeiro periodo desta clausula.

A revisão dessas tarifas será feita, pelo menos, de tres em tres annos, podendo o Governo exigil-a no caso da companhia não tomar a si a iniciativa da proposta, devendo esta ser feita por um representante do Governo e outro da companhia, procurando sempre attender á redução de fretes para as mercadorias exportadas pela zona da estrada, para as grandes distancias e para os artigos de primeira necessidade que sejam importados, bem como as machinas destinadas á industria e á agricultura.

Todas as tarifas, quer geraes, quer especiaes, serão approvadas pelo Governo e impressas em um volume, que será posto á venda em todas as estações.

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

#### XIX

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



XX

Não poderá a companhia arrendataria, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio ou fazer exploração industrial de quaesquer productos transportados pelas estradas arrendadas, sob pena de caducidade deste contracto.

§ 1º. Nesta prohibição não estão incluídos os generos alimenticios e outros objectos destinados aos fornecimentos do pessoal da construção da estrada, os materiaes e os utensilios da mesma construção.

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

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

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

XXI

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes.

Si a companhia fizer transporte por preço inferior aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe da tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, salvo no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

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

XXII

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

1º, os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agricolas;

2º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo da União ou do Estado e por sociedades, para serem distribuidas gratuitamente pelos lavradores; os animaes reproductores, introduzidos com o auxilio do Governo, e os



objectos destinados a exposições officiaes;

3º, as malas do correio e seus conductores, o pessoal do Governo em serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como qualquer somma de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou do Estado, sob a guarda de um representante responsavel do Thesouro Nacional ou do Thesouro do Estado, sendo os transportes effectuados em carros especialmente adaptados para esse fim;

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

5º, o material destinado aos prolongamentos e ramaes construidos pela companhia, ou á conservação das linhas arrendadas á companhia.

Serão transportados com abatimento:

De 50% sobre os preços da tarifa, todos os generos enviados pelo Governo da União ou dos Estados para soccorros publicos em caso de secca, inundação, peste, guerra, ou outra qualquer calamidade publica;

De 30% sobre os preços da tarifa, as munições de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito, com seus officiaes e respectiva bagagem, quando em serviço publico.

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

Neste caso o Governo, si o preferir, poderá applicar as disposições da clausula VII.

#### XXIII

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

#### XXIV

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

O representante do Governo e da companhia, antes de encetarem a visita de inspecção, accordarão sobre a escolha de um arbitro desempatador, para resolver definitivamente os assumptos em que os dois primeiros não chegarem a accôrdo. Dessa inspecção lavrar-se-ha um termo, consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a boa conservação da estrada, regularidade do trafego, bem como fixando-se prazos em que elles devem ser executados.



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

A falta de cumprimento dentro do novo prazo será punida com a rescisão do contracto, a qual será declarada por decreto, independente de acção ou interpeção judicial, perdendo a companhia a caução e não tendo direito a indemnização alguma, mas apenas ao pagamento do capital reconhecido pelo Governo, deduzida a parte amortizada.

#### XXIV

A companhia obriga-se:

1º, a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio das estradas e seu movimento; a prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo, em relação ao trafego das mesmas estradas, pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, ou quaesquer funcionarios della, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente áquella repartição o relatório do circumstanciado dos trabalhos em construção, e da estatística do trafego, abrangendo as despesas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelo para as informações que a companhia tem de lhe prestar regularmente, inclusive boletins mensaes, em duas vias, para cada estrada, pelos modelos annexos a este contracto;

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

3º, a submeter á approvação do Governo, no prazo de tres mezes, contados da assignatura do presente contracto, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

#### XXVI

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



Essas reduções se effectuarão, principalmente, em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á exportação.

XXVII

Na época fixada para terminação do arrendamento, as estradas de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si, no ultimo quinquennio do arrendamento das estradas, esta fôr descurada, o Governo terá o direito de lançar mão da renda bruta e applical-a naquelle serviço, occupando para isso a estrada ou estradas pelo modo estabelecido na clausula VII.

XXVIII

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

XXIX

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

§ 1º. Os planos e orçamentos conterão não só a linha ferrea, propriamente dita, como tambem todas as obras de arte definitivas, estações e desvios, dependencias, officinas, depositos, linhas telegraphicas, cercas, material para a installação do trafego, material rodante, abastecimento de agua e o mais que fôr julgado preciso para satisfazer as exigencias do publico, do trafego, da conservação e da segurança publica.

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

§ 3º. Os preços de unidade que não constarem da tabella de preços de que trata o paragrapho anterior, serão fixados por arbitros, um nomeado pelo Governo, outro pela companhia e o terceiro previamente escolhido por estes dois.



XXX

Para as linhas cujos estudos ainda não tenham sido feitos, o Governo os iniciará no prazo de 60 dias, contados da data da assignatura deste contracto, devendo concluil-os totalmente e entregal-os á companhia no prazo maximo de 24 mezes, contados da mesma data.

Para a construcção, o Governo entregará á companhia os estados definitivos, inclusive a locação do terreno, por secções nunca inferiores a 50 kilometros.

A 1.ª secção será entregue no prazo de oito mezes, contados da data do inicio dos estudos, e as outras em proporção, de forma que, no prazo de 24 mezes, contados da mesma data, esteja a companhia de posse dos estudos e da locação de toda a rêde, de modo que possa cumprir os prazos marcados abaixo para a entrega das linhas ao trafego; quanto aos estudos já feitos pela companhia e ainda não approvados na data de assignatura deste contracto, serão acceitos e pagos pelo Governo, caso os julgue em condições de serem approvados,

Não entregando o Governo os estudos e a locação nos prazos estipulados, a companhia os fará por conta do Governo, sujeitos, entretanto, á approvação deste, sendo esses estudos considerados approvados si, dentro de 60 dias, contados da data da sua entrega á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, o Governo nada houver resolvido a respeito.

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

Por sua parte a companhia obriga-se a continuar a construcção das secções já em andamento e a proseguil-a de accordo com os estudos já approvados pelo Governo e a iniciar as seguintes construcções nos prazos abaixo:

a) a linha de Anarração a Campo Maior dentro de 60 dias, contados da data da entrega pelo Governo dos estudos e locação;

b) a linha de Girão a Cratheus dentro de 60 dias, contados da data da entrega pelo Governo dos estudos e locação;

c) a linha de Crato a Joazeiro, 30 dias depois da chegada do tren de lastro á primeira destas cidades.

A companhia obriga-se ainda a concluir a construcção de toda a rêde, no prazo de cinco annos, contados da data da entrega dos estudos e locação, e a construir e entregar ao trafego, ao menos, 200 kilometros de linha dentro de dois annos da data do inicio ou da continuação da construcção nos termos desta clausula, entregando ao trafego, no minimo, 200 kilometros em cada anno seguinte.



Paragraphe unico. Os prazos fixados no n. II da presente clausula serão accrescidos do tempo que exceder ao fixado para a entrega, pelo Governo, dos estudos e locação respectiva.

XXXI

São concedidos á companhia:

a) o direito de desapropriar por utilidade publica, na forma das leis em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessarios á construcção das estradas;

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

Sendo federaes os serviços a cargo da companhia, está ella isenta do pagamento de impostos federaes, estadoaes e municipaes.

XXXII

Os estudos definitivos de cada secção constarão dos seguintes documentos:

1°. Planta geral da linha e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem. O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 2.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel equidistantes de um metro, e bem assim em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e, sempre que for possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida das estradas de ferro, a extensão de alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e o sentido das curvas.

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

I. As distancias kilometricas, contadas a partir da origem das estradas de ferro.

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

III. A extensão dos alinhamentos rectos, o desenvolvimento e o raio das curvas.



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

2°. Perfis transversaes, na escala de 1 por 100, em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3°. Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias e abastecimento de agua ás locomotivas, incluidos os typos geraes que forem adoptados.

Esses projectos se comporão de projecções horizontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1 por 200.

4°. As plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir.

5°. Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra.

6°. Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificaçã provavel e tambem a das distancias médias dos transportes.

7°. Tabella de alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8°. Cadernetas authenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9°. Os estudos de cada secção serão divididos nas seguintes classes:

- I. Estudos definitivos e locação da linha.
- II. Movimento de terras.
- III. Obras de arte correntes.
- IV. Obras de arte especiaes.
- V. Superstructura das pontes.
- VI. Via permanente.
- VII. Estações e edificios, orçada cada uma separadamente, com os accessorios, officinas e abrigos de machinas e de carros.
- VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes.
- IX. Telegrapho electrico.
- X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção.
10. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Nesse relatorio e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da producção, o trafego provavel das estradas, o estado, a natureza e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para



as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e convenientes do estabelecimento de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes ás estradas de ferro ou os que convier construir e os pontos mais convenientes para as estações.

### XXXIII

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 150 metros.

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

A declividade maxima será de 1,8%, limite que só será attingido em casos excepcionaes.

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

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligadas por curvas verticaes de raio e desenvolvimento convenientes.

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

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, procurar-se-hão empregar curvas de pequeno raio ou fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e ás articulações das diversas peças.

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

### XXXIV

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

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.



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

XXXV

Nos tunnels, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de um metro e cincoenta, de cada lado dos trilhos.

Além disto haverá, de distancia em distancia, no interior dos tunnels, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunnels serão guarnecidos de um parapeito de alvenaria, de dois metros de altura, e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

XXXVI

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

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, por accôrdo entre a companhia e o Governo.

A companhia será obrigada a ministrar os aparelhos e o pessoal necessarios /às sondagens e fimeamentos de estacas de ensaios, etc.

XXXVII

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

As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixa de agua, latrina, mictorios, rampa de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cerca; bem como depositos frigorificos nas estações iniciais e nos pontos de cruzamento de linhas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

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

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia.



O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

### XXXVIII

O trem rodante se comporá das locomotivas, alimentadores (tender) e carros de primeira e segunda classe para passageiros, frigoríficos, restaurantes, dormitórios, carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e finalmente dos carros para a condução do ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvedo.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estrada de ferro, segundo o typo que for adoptado, de accôrdo com o Governo.

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

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao transito publico, e si nessa secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior ou menor numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, do que proporcionalmente a ellas cabiam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade, e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, contanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

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

### XXXIX

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção das estradas, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão das estradas, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparatus electricos pertencentes ao mesmo Governo.



XL

É livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são esses trabalhos executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XLI

Si durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, verificar-se que qualquer obra não foi executada conforme as regras de arte, o Governo podera exigir da companhia a sua demolição ou reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma companhia.

XLII

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

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

XLIII

Pela construcção das novas linhas ferreas e fornecimento do material de que tratam os ns. 2º e 3º da clausula I, o Governo pagará á companhia as importancias das obras feitas e do material fornecido de ordem sua, avaliados em medições provisórias e finaes, tendo por base a tabella de preços unitarios que for adoptada e que fará parte integrante do presente contracto.

Paragrapho unico. As importancias provenientes da construcção ou trabalhos correlatos serão pagos em moeda papel; o material importado do estrangeiro será pago em ouro.

XLIV

De dois em dois mezes se procederá á medição, avaliação e pagamento das obras executadas no bimestre anterior, começando o 1º bimestre a ser contado do dia em que, de accórdõ com o n. II da clausula XXX, se der inicio aos trabalhos.

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



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

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

As outras medições e avaliações bimensaes serão sempre provisórias;

b) do material fixo importado por ordem do Governo (n. 3, da clausula I) de accordo com os projectos e especificações por elle approvados;

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

d) quantias pagas pela companhia e approvadas pelo Governo para as desapropriações e indemnizações de terrenos e benfeitorias necessarias á construcção da estrada e de suas dependencias e outras despesas impostas pelo contracto e autorizadas pelo Governo.

Terminada a construcção de cada secção e recebida esta pelo Governo para ser trafegada, far-se-hão as medições e as avaliações definitivas dos trabalhos nella executados e do material fornecido, dentro do prazo de tres meses depois de recebida a secção pelo Governo, effectuando-se o pagamento dos trabalhos no mez seguinte.

Nas avaliações de medições definitivas só serão comprehendidos as obras e trabalhos executados de inteiro accordo com os projectos approvados pelo Governo, desenhos respectivos e ordens de serviço e material fixo e rodante acceito.

Não será autorizada de cada vez importação de material superior á quantidade correspondente á extensão da linha que a companhia é obrigada a construir em dois annos ou a exigida pelas necessidades do trafego das linhas existentes.

Não será expedido certificado para pagamento de material não autorizado.

#### XLV

A conservação das secções concluídas correrá por conta da companhia como constructora das obras até que esteja feita toda a estrada de ferro e entregue ao trafego provisório, mediante autorização do Governo, de accordo e com o horario proposto pela companhia e approvado pelo mesmo Governo.



XLVI

A construcção das obras não poderá ser interrompida, e si o fôr por mais de tres mezes consecutivos, salvo caso de força maior devidamente comprovada, caducará de pleno direito, independente de interpeção ou acção judicial, o presente contracto, perdendo a companhia a caução de que trata a clausula XLVIII.

Parapho unico. Fica entendido que a caducidade do contracto relativa á construcção determinará ipso facto a do contracto de arrendamento, sendo indemnizada a companhia arrendataria de accordo com a clausula VIII.

XLVII

Si no prazo marcado na clausula XXX para a construcção das estradas de ferro que fazem o objecto deste contracto ellas não estiverem terminadas, salvo caso de força maior devidamente comprovada, a companhia pagará pelo excesso de prazo as multas de:

200\$ por dia, até quatro mezes;  
500\$ por dia, de quatro até oito mezes;  
1:000\$ por dia, do oitavo mez em diante.

XLVIII

Para garantia da fiel execução deste contracto serão mantidas pela companhia as cauções prestadas pelos arrendatarios das Estradas de Ferro de Baturité e Sobral, na forma dos respectivos contractos, retendo-se além disso, em cada pagamento, 5% que ficarão igualmente depositados como caução no Thesouro Nacional.

Estas cauções poderão ser feitas em moeda corrente, e, neste caso, não vencerão juros, ou em apolices da divida publica brasileira. Será permittido á companhia, trimestralmente, substituir por apolices da divida publica a importancia correspondente aos 5% retidos de cada pagamento.

XLIX

Verificada a fiel execução do contracto de construcção, será entregue á companhia, por occasião do ultimo pagamento definitivo, a caução depositada no Thesouro Nacional ou na Delegacia Fiscal do mesmo Thesouro Nacional em Londres para garantia do mesmo contracto, com excepção da importancia de 500:000\$ em dinheiro ou apolices da divida publica, que continuará detida como garantia da execução do presente contracto de arrendamento.

L

A fiscalização das estradas e de todo o serviço a cargo da companhia será incumbida á Repartição Federal de



Fiscalização das Estradas de Ferro, ou a quem a todo tempo o Governo resolver confial-a. As despesas de fiscalização da construção serão pagas pela companhia, por conta do Governo, e as despesas da fiscalização da exploração serão pagas por conta do custeio, nos termos da clausula IV, recolhendo para esse fim a companhia ao Thesouro Nacional a quantia de 200:000\$ annuaes, por semestres adi-antados, enquanto as linhas estiverem em construcção, e 70:000\$ nas mesmas condições, quando todas estiverem em trafego. Dos 200:000\$ recolhidos durante a construcção, 70:000\$ serão por conta do custeio das linhas em trafego.

LII

Ficará a companhia constituida em mora ipso jure e obrigada por isso ao pagamento dos juros de 9% ao anno, si não pagar, dentro de 10 dias das tomadas de contas, as quotas de arrendamento de que trata a clausula III, ou si não pagar, dentro de 10 dias do inicio do semestre, a respectiva quota de fiscalização estipulada na clausula precedente, ou si não pagar, dentro de 10 dias da entrega da guia do recolhimento, as multas que lhe forem impostas de accôrdo com o presente contracto.

LIII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, salvo caso de força maior devidamente comprovada, para a qual não se tenha comminado pena especial, podera o Gover-no impôr multa de 500\$ até 10:000\$ e do dobro nas reinci-dencias.

LIII

A renda bruta da companhia e as cauções de que trata a clausula XLIX respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no contracto.

No caso de atrazo, o pagamento das contribuições e mul-tas será cobrado executivamente, nos termos do art. 52, lettras b e c, parte V do decreto n. 3.084, de 5 de novem-bro de 1898.

LIV

Não terá a companhia o direito de transferir o presente contracto de construcção e de arrendamento, em todo ou em parte, sem o consentiamento prévio do Governo; tendo porém a companhia organizado em Londres a Brazil North Eastern Railway, Limited, para o fim da exploração da rêde cons-tante do contracto de 4 de fevereiro de 1910, de accôrdo com a autorização do Governo, constante da clausula LIX de mesmo contracto, terá a companhia o direito de autorizar a mesma Brazil North Eastern Railway, Limited a represen-tal-a perante o Governo em tudo que tiver relação com a exploração da rêde.



À Brazil North Eastern Railway, Limited, será applicado o disposto na clausula LVI.

LV

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados, um pelo Governo e outro pela companhia, e um desempatador, previamente escolhido pelos dois.

LVI

A companhia, organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal na Republica.

As duvidas ou questões que se suscitarem entre ella e o Governo ou entre ella e os particulares, estranhas à intelligencias das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

LVII

A companhia terá preferencia para a construcção de seus prolongamentos e ramaes, em igualdade de condições com outros concurrentes, durante o prazo do presente contracto.

LVIII

O Governo Federal emittirá titulos do valor nominal de £ 20, ou 500 francos, e de £ 100, ou 2.500 francos, a 4% de juro ouro e 1% de amortização annual, e encarregará a companhia de negociar esses titulos por sua conta, e logo após effectuada a negociação, a companhia entregará ao Governo, como preço dos titulos negociados e sem nenhuma despesa para o Governo Federal, 83% do seu valor nominal para a primeira emissão de que se trata abaixo.

Para as outras emissões o typo será estabelecido de commun accôrdo entre a companhia e o Governo Federal, segundo o mercado dos titulos brasileiros nas praças de Londres e Paris. Caso o Governò Federal e a companhia não cheguem a accôrdo sobre o typo, o Governo poderá realizar os pagamentos em dinheiro.

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



A emissão dos titulos será total ou parcial, a juizo do Governo Federal, sendo que o total de cada emissão será fixado pelo Governo Federal com a companhia e feito com a devida antecedencia, para regularidade daquelles pagamentos.

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

LIX

Ficam substituidas pelas condições constantes das clausulas precedentes as do contracto de arrendamento da Estrada de Ferro de Sobral, celebrado em 25 de setembro de 1897, e as do contracto analogo, relativo á Estrada de Ferro de Baturité, a que se refere o decreto n. 2.836, de 17 de março de 1898.

LX

Ficam annexos ao contracto, como d'elle fazendo parte integrante as disposições do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, clausula VIII e seus paragraphos, as condições geraes, especificações e tabellas de preços e os modelos dos boletins mensaes e informações aos quaes se referem as clausulas I, § 3º, XXIX e XLIII, e final do § 1º da clausula XXV, e que são os seguintes:"

(Seguem-se dois annexos)



FUNDAMENTOS EM QUE SE BASEOU  
O TRIBUNAL DE CONTAS (1) PA-  
RA CONCEDER O REGISTRO DO  
NOVO CONTRACTO

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

Considerando que o contracto, que revê e innova o de 4 de fevereiro de 1910, tem por objecto:

1º, o arrendamento da viação ferrea cearense, constituída pelas linhas indicadas na clausula 1a.;

2º, a construcção e conclusão de construcção dos prolongamentos da Estrada de Ferro de Baturité, a partir do seu actual ponto terminal, na estação de Miguel Calmon até á povoação de Macapá: dos ramaes de Icó e de Crato, na mesma estrada; do prolongamento da E. de F. de Sobral, entre as proximidades da villa de Cratheús e a cidade de Therezi-na; de uma linha ferrea que, partindo de Fortaleza, ou de outro ponto mais conveniente, vá até a villa de S. Francisco de Uruburetama, ou de Itapipoca, conforme fôr conveniente e melhor servir á mesma região e ramal de Girau ou de outro ponto mais conveniente a Cratheús; do ramal de Campo Maior ou de outro ponto mais conveniente á Amarração; do prolongamento de Crato, Milagres, ou de outro ponto mais conveniente das linhas da viação ferrea da Bahia;

Considerando que a revisão operada pelo contracto de 16 de maio do corrente anno assenta na autorização contida no art. 32, n. 63, letra b, da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, na parte que autoriza a revisão dos contractos de arrendamento das estradas de ferro federaes, alterando os onus reciprocos, para o fim de realizar a construcção dos prolongamentos e ramaes necessarios;

Considerando que na revisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910, levada a effeito no termo de 16 de maio de 1911, ficaram regulados, além do estabelecido na clausula 1a., n. 2, letras a, b, c, os prolongamentos do ramal de Campo Maior, ou de outro ponto mais conveniente, a Amarração; de Crato, Milagres, ou de outro ponto mais conveniente nas linhas da viação ferrea cearense a Joazeiro, ou outro ponto mais conveniente das linhas da viação ferrea da Bahia;

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

(1) Presidencia do Dr. Didimo da Veiga. Representante do Ministerio Publico - Dr. Alfredo Valladao. Vide "Diario Official de 20 de outubro de 1911.



Considerando que ás revisões de contractos de arrendamento de estradas de ferro federaes, regulados nos dispositivos citados, não se pôde applicar, inteira e severamente, o regimen da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, ainda em face do n. 56 do art. 32 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, por isso que tal regimen, traçado em moldes que collidem fundamentalmente com a necessidade de pactuar a alteração de onus reciprocos que o dispositivo da letra b, do n. 63 do art. 32 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, autoriza a levar a effeito para o fim de realizar a construção de prolongamentos e ramaes, nas estradas arrendadas; não podem ajustar-se em todas as partes ás revisões, autorizadas no preceito acima citado, sem affectal-as, de modo essencial, já pela impossibilidade de tornar-se effectiva a concorrência, que importaria a impraticabilidade juridica da novação de contractos, qual é a revisão, que só entre as proprias partes contractantes pôde ter logar, e tornaria de nenhum effeito pratico o facto da alteração de onus reciprocos dos contractos innovados e revisitos, para o fim de construção de prolongamentos e ramaes.

Considerando que a estipulação da clausula 29a., quanto á realização dos estudos, da locação e relocação para trilhos das novas linhas, em prolongamento de que cogita o n. 2 da clausula 1a., estabelecendo que taes serviços sejam feitos pelo Governo, de accordo com o preceituado na lei n. 1.126, de 1903, constitue uma media contractual garantidora da ordem e segurança dos serviços, em observancia da lei de 1903, em um dos casos em que o seu regimen não collide com o da autorização contida na letra b do n. 63 da lei de 1910, nem affecta-a substancialmente;

Mas:

Considerando que as modalidades estabelecidas para a realização dos pagamentos nas clausulas 28, 43 e 44 constituem aspectos da modificação de onus reciprocos, formas de accordos tendentes a tornar possivel a realização da construção de prolongamentos e de linhas, que a não serem os serviços e obras pagas á proporção que fosse, pelo meio estipulado, demonstrado já terem tido execução, não poderiam ter proseguimento os trabalhos, nem conseguir-se levar a termo a conclusão dos prolongamentos;

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

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



Resolveu ordenar o registro do referido contracto de revisão.

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

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

"O Tribunal apreciando o contracto de 4 de fevereiro de 1910, em confronto com o dispositivo do n. VI do art. 18 da n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, que autorizou o Governo "a applicar á construcção inicial ou por iniciar das estradas de ferro de concessão legislativa, que se prendam á rede de viação geral do país, o regimen da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, sem ampliar os favores nella especificados" e como o n. XIII, letra b, do mesmo artigo, que permittiu a revisão dos contractos de estradas de ferro federaes e a alteração dos cnus reciprocos para o fim de realizar-se a construcção dos prolongamentos e ramaes necessarios, - recusou mandar registrar o pelos fundamentos constantes do despacho de 20 de dezembro de 1910, inserto no Diario Official do dia 23, entre os quaes os seguintes:

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

Volta o contracto revisto em 16 de maio ultimo, nos termos do decreto n. 8.711, de 10 desse mez (Diario Official de 17) e de accordo com o n. LXIII do art. 32 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910. Examinando-o, vejo que nas clausulas la., n. 3, § 3º; XV, paragrapho unico; XXXVII, alinea 2a., e XXXVIII foram attendidas as exigencias da letra a, ns. 1, 2, 3 e 4 daquelle artigo e numero impostas para a revisão. Subsistem, entretanto, as irregularidades que determinaram a decisão de 20 de dezembro e que o novo acto não fez desaparecer.

A clausula XXIX, impugnada, que passou a ser XLIII, continua a permittir que as importancias provenientes da construcção das novas linhas ferreas ou trabalhos correlatos sejam pagas em moeda papel e o material importado o seja em ouro.

A clausula XLIV, autorizando o pagamento das obras executadas por prestações bimensaes, tambem contraria o regimen creado pelo n. VI do art. 18 da lei n. 2.221 com referencia á lei n. 1.126, conforme a doutrina do Tribunal consignada no quarto considerando da decisão



de 23 de junho ultimo (Diario Official de 28) proferida em relação ao contracto celebrado em 12 de novembro de 1910 com a Great Western of Brazil Railway Company, reconhecida essa forma de pagamento como uma ampliação de favores não permittida.

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

Essa clausula, além de importar em registro de despesa sem comprovação, refere-se a pagamento em dinheiro, em desacordo com o regimen a que, conforme a decisão de 20 de dezembro, se devia subordinar o contracto. E nem poderia na data fixada ser o pagamento realizado em titulos dos de que falla a clausula LVIII, não só porque para a primeira emissão delles, que será de £ 2.400.000 ou Frs. 60.000.000, tem o Governo o prazo de trinta dias, da data do alludido registro, como ainda taes titulos terão de ser entregues á Companhia, para negociar-os, obrigando-se ella a depositar, por antecipação da negociação, á disposição do Governo, a quantia de 15 milhões de francos oito dias depois do mencionado registro.

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

Assim seria realmente si, entregues os titulos, á Companhia ao typo de 83%, clausula citada, soffressem os pagamentos em dinheiro a deducção de 17%, hypothese aliás sabiamente prevista no decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909, quando na clausula XXIX estabeleceu que a Companhia receberia os titulos ao par e na clausula XXX permittiu que ella os negociasse, com autorização do Governo á disposição do qual depositaria 90% do valor nominal dos mesmos, sendo neste caso os pagamentos feitos em dinheiro nas mesmas condições em que o teriam de ser em apolices, deduzindo-se, porém, 10% das respectivas contas.

Essas duas clausulas obedecerão sem duvida ao intuito da lei n. 1.126 de não sobrecarregar o Thesouro com o onus da emissão e foram tão rigorosas nesse ponto que ficou estipulado que á Companhia seriam debitados os juros pagos pelo Governo sobre os titulos emittidos por antecipação e creditados os que fossem abonados pelos Bancos sobre os depositos por ella effectuados á disposição do Governo. Nessas condições eu comprehendo que, embora modificado na forma, seria respeitado na essencia o regimen da lei.

A deliberação tomada pelo Tribunal em sessão de 5 de setembro (despacho de fl. 87) collocou, entretanto, a questão sob outro ponto de vista - o do augmento da despesa a que se refere o n. LXIII do art. 32 da lei n.



2.356, de 1910 - com o que está de accordo o Sr. Ministro da Viação, affirmando no officio de 9 de setembro (fl. 88 v.) - "que o cumprimento da alinea b, cujo objecto especial é desenvolver a viação sem augmento da despesa, alterando para isso onus reciprocos, foi obtido elevando a extensão kilometrica do contracto de 1910, que era de 970 kilometros, a 1.452 kilometros no de 1911, conseguindo-se, sem onus para o Thesouro a construcção de 482 kilometros a mais".

Pelo novo contracto allega-se que desappareceram por completo os pagamentos para as construcções com o maximo de 30:000\$, ouro, ou sejam 54:000\$, papel, ao passo que sendo de presumir que se poderá obter uma média geral kilometrica de 35:000\$, ou mesmo tomando por base o preço de 36:000\$ por que está sendo construida a linha de Ipu a Cratheus, uma das mais pesadas, ter-se-ha que os 970 kilometros do contracto de 1910 custariam 52.380:000\$ e a 54:000\$ por Km e os 1.452 Kms. do contracto de 1911, á razão de 36:000\$ importariam em 52.272:000\$, donde a favor da revisão uma differença de 108:000\$000.

Chega-se a essa conclusão applicando-se para o contracto de 1911 o custo de 36:000\$, papel, que se diz ser o resultado de calculos, baseados em dados positivos que os factos estão confirmando (officio de 9 de setembro) e comparando-o com o maximo de 30:000\$, ouro, do contracto de 1910, convertido esse ouro em papel ao cambio de 15d. por mil reis para produzir 54:000\$000. Mas essa taxa, fixada pela lei n. 1.575, de 6 de agosto de 1906, deixou de ser a taxa official desde janeiro do corrente anno, ex-vi do decreto legislativo n. 2.357, de 31 de dezembro de 1910 (Diario Official de 3 de janeiro de 1911) que, restaurando os fundos de garantia e resgate do papel moeda, elevou-a a 16d. esterlinos para a emissão das notas da Caixa de Conversão. Essa era, portanto, a taxa que já vigorava na data da revisão e é a que deve servir para a conversão dos 30:000\$, ouro, em papel, o que dá 50:625\$000.

O custo de 1.452 kilometros (contracto de 1911) sendo pois de 52.272:000\$ a 36:000\$ por kilometro, conforme o officio de 9 de setembro, e o de 970 kilometros do contracto de 1910, não podendo exceder (clausula XXIX) de 49.106:250\$, á razão de 30:000\$, ouro, ou 50.625, papel, é evidente que na revisão resulta um augmento de despesa de 3.165:750\$000.

É certo que a taxa de 15d. era a que vigorava officialmente na data do contracto de 4 de fevereiro de 1910. O Governo, porem, não se obrigou a pagar 30:000\$, ouro, por kilometro a essa taxa e sim 30:000\$, ouro, que custariam a somma de papel moeda necessaria para adquiril-os na occasião dos pagamentos, conforme a oscillação cambial. De modo que houvesse sido aquelle contracto registrado, o ouro preciso para esses pagamentos seria presentemente comprado a 16d. por mil reis.

E não é só isso. A clausula XXIX do contracto de 1910 estipula o seguinte:



"Pela construcção das linhas, fornecimento de material, de que tratam os ns. 2 e 3 da clausula I, o Governo pagará á Companhia, em dinheiro, a importancia que for fixada nos estudos definitivos approvedos pelo mesmo Governo, de accordo com a extensão fixada por este, não podendo exceder de 30:000\$, ouro, o preço maximo por kilometro."

Vê-se, pois, que o preço kilometrico não foí fixado em 30:000\$, ouro. Essa quantia era o maximo a que elle poderia attingir.

O preço real seria o que fosse fixado nos estudos definitivos approvedos pelo Governo, e desde que se diz no officio de 9 de setembro que o preço de 36:000\$, papel, que ora se attribue para cada kilometro da rede de viação cearense é o resultado de calculos baseados em dados positivos que os factos estão confirmando, é logico concluir que havia elementos para que nos estudos definitivos se fixasse o preço kilometrico em quantia inferior ao maximo de 30:000\$, ouro. A construcção dos 970 kilometros do contracto de 1910 custaria assim menos de 49.106:250\$; e, si realmente o preço podia ter sido fixado em 36:000\$ por kilometro, então o novo contracto acarreta um augmento de despeza consideravelmente avultado com a construcção por esse preço dos 482 kilometros accrescidos.

Allega-se a favor do novo contracto um augmento de renda para o Thesouro proveniente de maiores quotas de arrendamento; mas qual o valor dessa vantagem, para comparal-o com o custo dos 482 kilometros de linhas accrescidas, não diz o officio de 9 de setembro e, naturalmente, não poderia dizel-o desde que não se conhece a quanto attingirá a receita das estradas. Admitte, entretanto a clausula III do contracto de 16 de maio de 1911, que a renda bruta irá além de 10:000\$ por kilometro, e que, construidas todas as linhas, dará para os 1.452 kilometros o total de 14.520:000\$, o que poderá ser ainda excedido.

Não ha no processo elemento que induza a aceitar essa hypothese como realizavel e em questões de algarismos, quando se trata, como no caso, de confrontal-os, para concluir de modo positivo que a revisão do contracto não acarreta augmento de despeza, não me parece que se deva jogar com dados preamiveis.

Comparando, entretanto, a clausula III do contracto de 1910 com a clausula tambem III, do de 1911, julgo ter demonstrado a fls. 91 v. do processo que, emquanto a renda bruta não exceder de 4:500\$ por kilometro, o augmento de quotas do ultimo contracto mal daria para os juros do capital empregado nas novas construcções si esse capital fosse apenas de 3.165:750\$. Mas, conforme os dados fornecidos, a somma a despende, seria muito mais elevada, convindo pois, ter-se em vista, além dos juros, a respectiva amortização durante o prazo do contracto.



Conviria, portanto, que ficasse provado que as vantagens do augmento de quotas, si a receita bruta chegar a attingir as quantias que o contracto presume, não será absorvida pelos novos encargos do Thesouro.

Quanto á melhoria do typo de emissão a que allude o officio de 9 de setembro, deve haver equívoco na informação.

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

a) ser a companhia debitada pelos juros pagôs pelo Governo sobre os titulos emittidos por antecipação e creditada pelos que os bancos abonasse sobre os depositos por ella effectuados á disposição do Governo;

b) ser o preço kilometrico de estrada pago em titulos ao par, ou, quando em dinheiro com a deducção de 10%, que representava a differença entre o valor par e o typo da emissão.

E note-se que o typo de 83% não é definitivo senão para a primeira emissão de Frs. 60.000.000 de que trata a clausula LVIII do contracto. Para as outras emissões o typo será o que fôr estabelecido entre a companhia e o Governo. Poderá, pois, ser ainda inferior áquelle.

Finalmente, tendo o tribunal, em sessão de 3 do corrente, pedido informações sobre qual o custo kilometrico de estrada, de accordo com a tabella de preços a que se refere a clausula XLIII do contracto e que faz parte integrante deste, declarou o Sr. Ministro da Viação, no officio do dia 5, a fls. 94 do processo, "que por não estarem concluidos os estudos e projectos, só agora em confecção por pessoal de confiança do Governo, não pôde fazer a comparação; mas, que, applicando o preço do trecho de Therezina ao kilometro 119.300, estudado pela companhia e já approvedo na vigencia do contracto de 1910, obtem-se para o contracto de 1910 o custo kilometrico de 61:890\$, e para o de 1911 o de 41:763\$, que descerá certamente a 36:000\$."

Ora no officio de fls. 88 a 89 attribua-se para o contracto de 1910 o custo de 30:000\$, ouro, ou 54:000\$, papel, por kilometro e eu demonstrei que esse custo seria no maximo de 50:625\$000, papel, ao cambio de 16. Para o contracto de 1911 se tomava o preço de 36:000\$, papel, que é o da construcção da linha de Ipú a Cratheus, uma das mais pesadas, isso a vista de calculos baseados em dados positivos, que os factos estão confirmando. Agora o elemento de comparação não é mais o mesmo e sim o do trecho de Therezina ao kilometro 119.300. Admitte-se que nessa base um kilometro pelo contracto de 1910 custaria 61:890\$ e pelo de 1911 será de 41:763\$ que, affirma-se, certamente descerá a 36:000\$.



E apesar de todos os dados positivos não é possível informar ao Tribunal qual o preço de um kilometro á vista a tabella de preços adoptada.

Assim apreciando a questão quer quanto ao regimen da lei n. 1.126, quer sob o ponto de vista em que a collocou a decisão do Tribunal de 5 de setembro - o do augmento da despesa - verifico que aquelle regimen não foi observado e que não ficou demonstrado que não haja aquelle augmento.

Ao contrario todos os elementos existentes no processo induzem á conclusão de que esse augmento existe e é consideravelmente avultado. Voto, pois, pela recusa do registro."

TEXTO DO VOTO DISSIDENTE DO  
DR. VIVEIROS DE CASTRO.

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

"Voto pela recusa do registro pelos seguintes motivos:

1º. A clausula XXVIII estabelece que o Governo pagará á Companhia, dentro de 8 dias depois do registro do contracto, a somma de dois mil quinhentos e cincoenta contos de reis, (2.550:000\$000) que a Companhia aceitará, além das sommas já adeantadas, como quitação de todas as obras e serviços effectuados e dos estudos completados ou feitos pela Companhia desde quatro de fevereiro de 1910 até a data do presente contracto.

Nesta clausula encontro os seguintes vicios:

a) Implica no registro de uma despesa elevadissima sem a necessaria comprovação.

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

b) Autoriza o pagamento em dinheiro quando a lei n. 1.126 de 15 de dezembro de 1903, art. 1º § 3º determina expressamente que o pagamento das obras da estrada será effectuado por meio de titulos que o Governo emittirá vencendo os juros de 5% ao anno, em moeda corrente, ou 4% em ouro, com amortização de  $\frac{1}{2}$ % ao anno.

c) Não declara a importancia das sommas já adeantadas á Companhia, e a isenta de comprovar a respectiva applicação, annullando assim completamente a acção fiscalizadora deste Tribunal, e privando o paiz de conhecer a importancia despendida com os alludidos serviços, obras e estudos effectuados no periodo de 4 de fevereiro de 1910 a 16 de maio de 1911.



2º) O paragraho unico da clausula XLIII estabelece que as importancias provenientes da construcção ou trabalhos correlatos serão pagos em moeda papel; o material importado do estrangeiro será pago em ouro.

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

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

Ora contra esta clausula se oppõe o § 4º do art. 1º da citada lei n. 1.126 de 15 de dezembro de 1903, que assim dispõe:

"Os titulos a que se refere esta lei serão entregues ao contractante á proporção que forem recebidas as secções de estrada concluidas, com material fixo e rodante correspondente."

É evidente a profunda divergencia que ha entre o que a lei a preceitua e o que o contracto estabeleceu.

O legislador autorizou o pagamento de secções de estradas concluidas, com o material fixo e rodante correspondente, isto é, já aparelhado para o trafego e em condições de produzir renda compensadora de despesa realizada, ou pelo menos capaz de diminuir o sacrificio dos cofres publicos.

Mas para o contracto este elemento utilitario não tem a menor importancia; a sua preocupação unica foi a do prazo, estabeleceu o pagamento bimensal seja qual fôr o trabalho effectuado.

4º) Não está provado que do novo contracto não resulta augmento de despesa não estando, aliás, estabelecido no mesmo contracto o preço kilometrico que, segundo a clausula XLIII será pago, tendo-se por base a tabella de preços unitarios que está annexa ao contracto.

Não enumerarei a falta de concurrencia publica entre os motivos que impedem o registro de contracto porque certas circumstancias relativas ao emprestimo externo e sobre as quaes não insistirei porquanto se relacionam intimamente com o credito publico, me convenceram de que o Governo não podia cumprir esta disposição legal ad impossibilia nemo tenetur."



AUTORIZAÇÃO PARA O LANÇAMENTO DO EMPRESTIMO

Como vimos, o contracto de arrendamento de 16 de maio de 1911 foi registrado no Tribunal de Contas no dia 17 de outubro. A 30 de novembro do mesmo anno, de accordo com a clausula LVIII do contracto de arrendamento, era lavrado o decreto n. 9.168 autorizando uma emissão de titulos do governo no valor de \$ 2.400.000:

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

§ 1º. Os titulos a emittir serão do valor nominal de £20, ou de francos 500, e de \$ 100, ou francos 2.500, a 4% de juros, ouro, pagos semestralmente, e  $\frac{1}{2}\%$  de amortização annual, a começar de julho de 1916 e a terminar em 1972.

§ 2º. O pagamento dos juros será effectuado pela forma que for determinada pelo Ministerio da Fazenda, no Rio de Janeiro, em Londres e em Paris, sendo nestes dois ultimos logares por intermedio dos banqueiros que o governo designar, de accordo com a referida "South American Railway Construction Company, Limited".

§ 3º. O resgate dos titulos será feito por meio de um fundo de amortização inicial de  $\frac{1}{2}\%$  ao anno, devendo effectuar-se o primeiro resgate em 1 de julho de 1916. Será realizado por compras no mercado quando os titulos estiverem abaixo do par; e quando estiverem ao par ou acima d'elle, por meio de sorteios que terão lugar nos mezes de dezembro e junho de cada anno. Os titulos serão sorteados em presença do notario publico e o resultado do sorteio publicado immediatamente por annuncio. Todo titulo que for sorteado será pago com juros vencidos no dia 1 de janeiro ou de 1 de julho que se seguir ao sorteio.

§ 4º. Pelo serviço de juros será abonada a comissão de  $\frac{3}{4}\%$  e pelo de amortização a comissão de  $\frac{1}{2}\%$ , quando o resgate for feito por meio de sorteio; quando o resgate for feito por meio de compra abonar-se-ha mais  $\frac{1}{8}\%$  pela corretagem.

§ 5º. Logo depois de effectuada a emissão e de accordo com a clausula LVIII do citado decreto, uma somma correspondente a 83% do valor nominal dos titulos será pela companhia referida "South American Railway Construction Company, Limited" depositada á disposição do governo bra-



sileiro, para o serviço dos pagamentos previstos nas clausulas XLIII e XLIV do mesmo decreto, metade no Banco do Brasil e metade em um banco em Londres ou Paris, designado pelo ministro da Fazenda de accordo com a Companhia.

.....  
Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1911, 90° da Independencia e 23° da Republica. - HERMES R. DA FONSECA. - Francisco Antonio de Salles - J.J. Seabra."

Já havia o Banco feito á Companhia arrendataria adiantamentos no valor de £ 385.000, garantidos pela primeira hypotheca de debentures, na importancia de £ 300.000, quando o Governo brasileiro e a empresa contractante se desavieram, do que resultou a suspensão de pagamentos pela Companhia e a indicação de Sir William Blender como syndico da firma (South American Railway Construction Company, Ltd.), cuja liquidação voluntaria se processou, em Londres, no dia 23 de janeiro de 1914.

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

TEXTO DO DECRETO N. 11.692, DE  
25 DE AGOSTO DE 1915, QUE DE-  
CLARA A CADUCIDADE DO CONTRA-  
CTO COM A SOUTH AMERICAN RAIL-  
WAY CONSTRUCTION CO. LTD., EM  
VIRTUDE DO DEC. N. 8.711, DE  
10 DE MAIO DE 1911.

"O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil considerando que a South American Railway Construc-  
tion Co. Ltd. sem que ao menos tivesse preparado trecho  
algun dos 155 kms. de linhas em que executou trabalhos  
no regimen do contracto de 16 de maio de 1911, interrom-  
peu por completo desde os fins do anno de 1913, sem jus-



tificação perante o Governo, a construção das obras que fazem objecto do mesmo contracto, autorizado pelo Dec. 8.711, de 10 daquelle mez, e, deixando assim de cumprir a obrigação, estatuida na clausula XXX, de "construir e entregar ao trafego, ao menos 200 Kms. de linha dentro de dois annos da data do inicio da construção, nos termos desta clausula, entregando ao trafego, no minimo, 200 Kms. em cada anno seguinte", incorreu na sancção da clausula XLVI;

Considerando que a companhia tem descumprido as obrigações assumidas no contracto, clausulas XI, XII e XIV, de, á sua custa, conservar com cuidado, mantendo em estado de prehencher perfeitamente o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias como o material rodante, e de augmentar este desde que se torne insufficiente como de facto se tornam, para attender ao desenvolvimento do trafego;

Considerando que, em consequencia do precario estado das linhas e da deficiencia do material rodante e de tracção, não tem a companhia effectuado constantemente os transportes com o cuidado, exactidão e presteza prescriptos na clausula XIX, disto resultando a falta de segurança e commodidade para o publico, além de outros prejuizos dos interesses economicos que a viação ferrea é destinada precipuamente a servir;

Considerando que, em ordem a prover sobre esses interesses e para debellar as crises frequentes de transporte que teem occorrido pela desorganização dos serviços a cargo da companhia, com o risco de serem paralyzados, houve o Governo de consentir fosse supprida a falta de material das linhas em trafego com o emprego nestas linhas de material adquirido á custa do Thesouro Nacional para as linhas cuja construção a companhia suspendera inteiramente, após reduzir a sua actividade a insistentes pedidos de concessão incompativeis com o regimen do contracto e tentativas repetidas de importar, para as suas linhas em construção, uma quantidade de material fixo e rodante excessiva, por não corresponder ás obras em andamento;

Considerando que, a companhia tem opposto embaraços á acção fiscal do Governo, em vez de facilital-a, como lhe cumpre, em virtude do contracto, tem deixado de pagar com regularidade as contribuições do preço do arrendamento, havendo por isso ficado constituida em mora (clausula LI); suspendido o pagamento das quotas para despesas de fiscalização da construção e pago com atraso o das relativas ao trafego, pelo que lhe está sendo feita cobrança executiva, de accordo com a clausula LIII, extensiva tambem a multas em que tem reiteradamente incorrido;

Considerando que falta actualmente á companhia a sua representação juridica no Brasil e que a sua fallencia está sendo processada pela alta Côte de Justiça de Londres;



Considerando que, este conjunto de circumstancias evidencia que, por parte da companhia, houve a deserção no cumprimento do seu contracto;

Considerando que, se impõe por parte do Governo providencias acauteladoras dos bens do patrimonio nacional representados pelas estradas arrendadas á companhia, sobre as quaes impede a ameaça de completa ruina;

Considerando emfim, que, mantida esta situação dos serviços a cargo da companhia, estaria o Governo impedido de executar, como medida de soccorro publico contra a secca no Estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climaterica, a construcção de linhas de viação-ferrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande numero de flagellados, poupar á Nação a perda de avultados capitaes já empregados nas obras que foram abandonadas pela companhia e no material adquirido para ellas pelo Governo, decreta:

Artigo unico. É declarada a caducidade do contracto celebrado em 16 de maio de 1911 com a South American Railway Construction Company, Limited, de accôrdo com o decreto n. 8.711, de 10 do mesmo mez e anno.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1915, 94.º da Independencia e 27.º da Republica.

(a) Wenceslau Braz P. Gomes

Augusto Tavares de Lyra

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

Recorremo-nos á fiel exposição de factos escripta pelo Dr. Jacob Cavalcanti (1):

---

(1) Dr. Jacob Cavalcanti: "Hist. da Divida Externa Federal". (Imp. Hac. 1923) pp. 52-53



"O então ministro da Fazenda, Dr. João Pandiá Calogeras, logo que lhe chegaram os primeiros rumores desse assalto aos dinheiros do Brasil, tomou energicas e immediatas providencias, que, infelizmente, não produziam resultado, não obstante o empenho de todos, inclusive os dos nossos proprios agentes financeiros em Londres, em defender os interesses do Brasil.

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

"Estando informado credores South American Railway Company promoven fallencia dita companhia recomendo-vos que com a maior urgencia vos encarregueis defesa interesses Governo Brasileiro ligados a essa Empreza no caso em questão. -Calogeras"

No dia 28 do mesmo mez de outubro de 1915 o ministro da Fazenda, reiterando seu telegramma anterior, recomendava ao delegado do Thesouro em Londres que, para bem acautelar os interesses do Brasil, contractasse advogado para uma acção conjuncta com os nossos agentes financeiros:

"Pela conta corrente Russian Bank em meu poder datada 30 junho ultimo South American está creditado Governo Brasileiro e á sua disposição stop Renovando ordem telegraphica á corrente deveis agir accôrdo Rothschild dando-lhe conhecimento deste, sentido assegurar deposito e transferil-o conta Thesouro nos-  
sos agentes stop Caso encontreis difficuldades informae urgencia quaes instrucções e poderes precisos enviar advogado que contractareis sempre accôrdo Rothschild. - Calogeras."

Em 30 de novembro, ainda de 1915, foram transmittidos aos nossos agentes financeiros em Londres e ao "The Russian Commercial and Industrial Bank" os seguintes telegrammas:



"Rothschild - London. Nesta data recommendei Russian Bank transferisse casa V. Ex. saldo deposito ali existente em nome Governo dos Estados Unidos do Brasil stop Recommendei delegado agisse nesse sentido e peço V. Ex. queira auxiliá-lo em tudo o que for possível stop Antecipo agradecimentos nome Governo e meu proprio. - Calogeras."

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

O delegado do Thesouro Nacional, em Londres, em obediencia ás instrucções que recebera do ministro da Fazenda, contractou os serviços de dois advogados dos mais distinctos de fôro de Londres.

Infelizmente nada pôde ser obtido.

Os dois juristas inglezes reconheceram o direito incontestavel do Brasil sobre o deposito no Banco Russo, conforme se vê da parte do seu parecer infra transcripta:

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

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

Litigavam perante a justiça ingleza, de um lado, a já famosa "South American Railway Construction Company, Limited, e, do outro, o grupo que exigia a sua fallencia.



Como poderia o Brasil intervir no pleito?

Dar-se-ia o absurdo do Brasil, estado independente, sujeitar-se á jurisdicção ingleza.

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

De 1915 a 1922 permanece inalteravel a situação do Governo Brasileiro com relação a esse malfadado negocio."

Ora, o Russian Bank, que desde a sua fundação, em Londres, em janeiro de 1911, só obtivera alguns lucros antes da Guerra, passando, em seguida, a registrar pesados prejuizos, (1) recebia, a 3 de janeiro de 1922, de parte de um de seus credores, uma petição de liquidação, que afinal só foi judicialmente ordenada no dia 24 de outubro daquelle anno, época em que o debito da extincta South American Railway Construction Company, Limited,

(1) Dados officiaes offercidos á Alta Côte de Justiça indicam os algarismos constantes das perdas e lucros do Russian Bank, desde a inauguração, até a sua liquidação forçada:

<u>Anno</u>	<u>Lucros</u>	<u>Perdas</u>
1911	-	5474 10 10
1912	£20245 7 1	-
1913	14274 15 9	-
1914	19404 0 11	-
1915	9443 18 3	-
1916	-	26756 2 0
1917	-	27454 16 1
1918	-	23043 9 0
1919	-	35432 1 5
1920	-	44959 11 10
1921	-	23711 8 7
1922	-	6755 4 10
	<u>£63368 2 0</u>	<u>£193587 4 7</u>



para com o Banco era de £ 420.000, e o credito do governo Brasileiro attingia, segundo directa informação do Recebedor Official da Liquidação, a importancia de £ .. 1.001.663:19.7. (1).

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

Depois de alguns mezes de pesquisas, a Comissão, que era composta dos Drs. Eugenio de Lucena, consultor juridico do Ministerio da Viação, e B. Piquet Carneiro, representante da Inspectoria Federal das Estradas, officiava ao Ministro Pires do Rio, dando contas de como se desembaira da difficil tarefa que lhe fôra commettida:

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1922.

Exmo. Sr. Dr. JOSÉ PIRES DO RIO,  
M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

A Comissão que V. Ex. se dignou nomear, por Aviso nº 395 de 22 de julho p.p., para solucionar, por um accordo amigavel, com o Syndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited, as reclamações dessa Companhia, apresentadas a este Ministerio, em requerimento de 11 de dezembro de 1914, e liquidar as contas que ella tem para com o Governo da União, vem aqui dar conta do modo por que se desempenhou dessa incumbencia e justificar o resultado a que chegou.

---

(1) Na copia da conta corrente fornecida a esta Secção Technica pela Contadoria Central da Republica, em officio (N.190) do dia 28 de janeiro de 1935, o credito do governo era de £ 998.272-11-7.



O numero dessas reclamações eram de 33 e já haviam sido todas analysadas pelo engenheiro Riquet Carneiro, - actual membro desta Commissao, como representante da Inspectoria Federal das Estradas - em seu officio n° 8, dirigido a este Ministerio, em 17 de agosto de 1920, e anexo ao processo a que pertence aquelle requerimento, n° 1.001 - 919, pag. 154, da Directoria Geral da Viação.

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

Os poderes conferidos áquelle procurador e, deste, a seu Consultor Technico, constam dos processos, ns. 19 e 20 -G- 922 -142 -B-, da Directoria Geral da Contabilidade deste Ministerio.

Os resultados a que a Commissao chegou nessas reuniões, que se effectuaram, em dias alternados, de 24 de julho ultimo a 24 de setembro findo forem todos consignados em "NOTAS" que se encontram annexas a este officio.

Das 33 reclamações estudadas pela Commissao, 19 são dirigidas ao Ministerio da Viação, 10 ao da Fazenda e 4 são supplementares.

Além destas reclamações o Governo recebeu ainda mais duas, uma sobre trilhos e accessorios, de que são autoras as Fabricas - Cargo Fleet, Iron & Company, e Dorman Long & Company, Ltd. de Londres, as quaes allegam não haver sido pagas do fornecimento desses materiaes; e outra, sobre dormentes, de D. Maria Firmina Ramos Correia.

Sobre aquelles trilhos e accessorios, constou haver tambem uma outra reclamação da Companhia Booth Line, que os transportou da Inglaterra para Parnahyba. Essa reclamação, entretanto, não foi até hoje apresentada ao Governo da União.

Sobre os dormentes, a reclamação é recente e consta do requerimento dessa Senhora, datado de 23 de março deste anno, requerimento a que se refere o officio n° 287 de 1° de abril seguinte do Ministerio da Viação.

Esses dormentes já foram, entretanto, pagos á peticionaria em virtude do Aviso n° 208 de 14 de dezembro de 1915, segundo se verifica do recibo de 30 do mesmo mez de dezembro, assignado por Luiz Moraes Corrêa; e já haviam sido pagos tambem a South American, pela quantia de 23:888\$000, como se lê a paginas 108 do anexo n° 1, impresso, ao officio citado n° 8, de 17 de dezembro de 1920.

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



O Sr. Procurador do Syndico em tempo declarou assumir inteira responsabilidade dos compromissos da South American, quer se tratasse de materiaes das linhas em construcção, quer dos das em trafego, na qualidade de liquidante e "receiver", que é, dessa Companhia.

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

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

Das 19 reclamações dirigidas ao Ministerio da Viação foram attendidas 9; e 7 das ao da Fazenda. Tanto porém umas como outras, foram estudadas de accordo com os documentos officiaes existentes, documentos esses sempre consultados.

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

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

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

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

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



A Comissão, desejando que tão estranho facto fique bem apurado, pede a elevada atenção de V. Ex. para a justificação que passa a fazer, justificação tanto mais necessária porquanto, no caso em questão, a Companhia constructora e arrendataria, ora favorecida com essa somma, sempre deu mau cumprimento ao contracto de construção acabando por abandonar os serviços após 3 annos de muito fraca actividade, como consta dos relatorios existentes; e nunca satisfez, plenamente, as necessidades do trafego.

Em contrario do que se devia esperar, o que depois se verificou foi que a Companhia prevendo esse abandono, - que importaria na rescisão do contracto, - obteve que fosse additado, á clausula respectiva de rescisão, um paragrapho unico estatuinte não só a restituição de elevado capital, mas, tambem, concedendo uma indemnização calculada sobre a renda liquida do trafego, pelo periodo que faltasse para concluir o contracto.

Em consequencia, quanto mais cedo occorresse a rescisão, tanto maior seria essa indemnização.

Não se limitou, porém, o contracto em questão, que é o revisto de 16 de maio de 1911, á essa concessão: - Dispensou que a Companhia justificasse perante o Governo o capital empregado como exigia o contracto anterior de 4 de fevereiro de 1910, e aceitou, a esse titulo, os elevados algarismos de 4.000:000\$000 para exploração da rede, 1.000:000\$000, para capital de movimento e 350:000\$ para organização da Companhia. E mais ainda: - additou á propria clausula desse capital não justificado, isto é, á clausula IV, um outro paragrapho unico, determinando que, para esse capital, "regularia em qualquer caso o cambio de 16 dinheiros por mil réis.

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

Em consequencia, a quantia achada de 1.381:836\$130, papel, como devida á Companhia, teve de ser augmentada dessa indemnização, elevando-se assim a 4.378:850\$315; e a de 1.131:571\$899, ouro, ficou accrescida desse capital com deducção, porem, da parte amortizada em 5 annos e meio, isto é, de 64:194\$094, e tambem da caução inicial de 500:000\$ ou seja ao todo de 564:194\$094, attingindo desse modo a 6.417:377\$805, como acima ficou dito, - A esses resultados, o Senhor Procurador do Syndico, baseado em que o contracto, no final da clausula IV, estabelecia que - "para o capital regularia, em qualquer caso, o cambio de 16d. por mil réis" - declarou entender que aquelle capital deveria ser convertido, primeiramente, em libras esterlinas a esse cambio de 16, para depois ser reduzido a papel.



Com essa interpretação, as quantias achadas pela Comissão, tomando por base o cambio actual de 6½, passariam a ser as seguintes:

Reclamações attendidas, -- pagamento em papel	1.381:836\$130
"                    "                    "                    "                    ouro	
convertido em papel ao cambio de 6½	4.888:390\$603
Indemnisação, pagamento em papel	2.997:014\$185
Restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro, feita, porém a conversão em libras ao cambio 16, o que produziu 8352.387-1-2 e convertida essa quantia ao cambio de 6½	13.531:663\$119
TOTAL .....	22.798:904\$037

Nessas condições a Comissão resolveu ouvir a V. Ex. e, em reunião a que esteve presente o Senhor Inspector Federal das Estradas, ficou deliberado que a Comissão propria ao Sr. G.L. Chandler, Procurador do Syndico, que o pagamento das quantias, papel, fosse effectuado em obrigações do Thesouro de 7% sobre a ultima emissão de 200 mil contos; e, as em ouro, sem consideração de taxa cambial, em titulos do ultimo emprestimo de 50 milhões de dollars, sob as condições que V. Ex. se dignou approvar o que constam do officio, aqui junto por copia, de 28 do mez corrente, enviado pela Comissão ao referido Senhor G.L. Chandler.

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

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

Para que aquella clausula pudesse ser applicada era indispensavel, como ali se lê, que uma comissão, composta de um representante da Companhia e de um do Governo, accordasse sobre a escolha de um arbitro; e que após a inspecção das linhas, dependencias e material rodante, fixasse prazos para os

" serviços a fazer afim de assegurar a  
" boa conservaçã da estrada e regula-  
" ridade do trafego."

Si a Companhia não executasse os serviços determinados, então novo prazo seria marcado; e, findo este, é que poderia ser o contracto rescindido sem indemnisação, mas com restituição ainda do capital, não justificado e ao cambio de 16 dinheiros por mil reis.

Baseado nessa clausula, o Governo tentou fazer a inspecção extraordinaria das linhas em trafego, mas a Companhia conseguiu impedil-a, deixando de accordar na escolha do nome para arbitro desempatador. Esse proceder e a circumstancia, conhecida no Brasil de haver sido aberta,



em Londres, a fallencia da Companhia, devendo em consequencia o "receiver" tomar conta do acervo, obrigaram o Governo a entrar no dominio immediato das linhas contractadas, independente mesmo de proceder a uma inspecção que iria apenas verificar o conhecido máo estado das linhas em trafego, a insufficiencia do material rodante e o abandono das linhas em construcção, como tudo consta de documentos officiaes. Assim se explica porque o Decreto de caducidade não se refere á essa clausula XXIV.

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

A Comissão, porém, não podia, por isso, deixar de dar cumprimento, como deu, á clausula XLVI do contracto, que determina, no citado paragrapho unico, aquella indemnisação e o modo de a fazer.

D'ahi o apparecimento da indemnisação que figura no balanço, com inclusão de capital a restituir.

A esse balanço vão annexos o calculo da indemnisação e da amortisação do capital e tambem as tres clausulas respectivas, a ellas referentes, de numeros IV, VIII e XLVI.

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

(a.) Eugenio de Lucena

CONSULTOR JURIDICO

(a.) E. Piquet Carneiro

REPRESENTANTE DA INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

O relatorio da Comissão Lucena-Piquet era acompanhado de uma serie de NOTAS indicatoras dos resultados a que chegaram os membros officiaes daquela Comissão, Dr. Eugenio de Lucena, e o representante da Inspectoria Federal das Estradas, Dr. Bernardo Piquet Carneiro, presentes o procurador do Syndico dos debenturistas da Companhia, Sr. George Lee Chandler, e seu consultor tecnico, Dr. Alvaro



Alves Barroso.

TEXTO DAS NOTAS COLLIGIDAS PELO REPRESENTANTE DA INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS, POR OCCASIAO DOS ACCORDOS TENDENTES A SOLUCIONAR AS RECLAMAÇÕES DA SOUTH AMERICAN RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY LIMITED.

"Na 1a. reunião, effectuada a 24 de julho de 1922, foi dito, pelo Sr. Consultor Juridico, que dos termos da procuração do Sr. Syndico, annexa ao processo n° 19-G-22-142/R da Contabilidade do Ministerio da Viação, deveria tambem constar poderes especiaes para transigir, fundados em autorisação conferida ao mesmo Sr. pelo Juiz da fallencia e manifestamente imprescindiveis sempre que o procurador tiver de desistir, no todo ou em parte, de cada uma das reclamações que iam ser objecto de estudo da Comissão para o fim de se chegar a um accordo amigavel. O representante do Sr. Syndico ficou de providenciar a respeito.

Na mesma reunião o representante da Inspectoria lembrou a conveniencia de, preliminarmente, ficar assentado, no interesse de facilitar aquelle accordo amigavel, que se não invocariam, na discussão, clausulas do contracto não registrado de 4 de fevereiro de 1910, nem se allegariam de nullidade actos do Governo da União relativos á declaração de caducidade do contracto de 16 de maio de 1911. Acrescentou o Consultor Juridico que igualmente ficasse assentado a exclusão in-limine das reclamações cuja improcedencia fosse manifesta.

ooo  
ooo

Na 2a. reunião, em 26 do mesmo mez, discutiram-se as reclamações de numeros 1 a 5 apresentadas ao Ministerio da Viação.

--- As tres primeiras O.P. 1, O.P. 2 e O. P. 3, em um total de 797:288\$302 (papel), foram estudadas conjunctamente por se referirem todas a trabalhos executados e material importado para as linhas em construção durante os mezes de setembro a dezembro de 1913.

Foram acceitas pela Comissão estas tres reclamações, deduzindo-se porém daquelle total a quantia de 55:155\$275 correspondente á depreciação do material rodante de que a Companhia se utilizara durante 22 mezes (vêr para esclarecimentos officio n° 8, pag. 20, de 17 de agosto de 1920).

Essa depreciação, que tinha sido calculada nesse officio para um periodo de 20 annos, passou a ser calculada, de accordo com a reclamação do Sr. Syndico, para o periodo de 56 annos e 22 mezes, que vae da data do Aviso de 29 de outubro de 1913 ao fim do contracto, em 31 de dezembro de 1970.



Em consequencia, a quantia de 637:797\$631, que consta do balanço, anexo ao citado officio nº 8 (anexo nº 64), passa a ser 742:333\$027.

--- A reclamação O.P. 4, referente á differença entre medições finaes e provisórias, foi tambem attendida, de accordo porem com as informações constantes do officio nº 8, pags. 20 e 21.

Tendo-se, entretanto, verificado haver engano no calculo da parcella respectiva do balanço (anexo nº 24), no qual se lê 154:886\$855, quando, segundo os telegrammas do Engenheiro-Chefe da Rede do Ceará (anexo nº 27), deve ser 151:876\$951, ouro, e 3:009\$908, papel, accitou-se a correccão, fazendo a conversão em papel, ao cambio de 16, para 259:302\$262.

--- A reclamação O. P. 5 versando sobre trilhos, pontes e locomotivas importadas na vigencia do contracto de 4 de fevereiro de 1910, não foi julgada objecto de accordo, resalvados, porem, esclarecimentos que o Sr. Syndico se comprometteu a prestar.

—ooo—  
ooo

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

--- Na O. P. 6 reclama a Companhia a quantia de 32:273\$355, ouro, ou 54:461\$286, papel, por differença de preços de 816 toneladas de trilhos que allega haver importado antes de ser revisto o contracto, nas que, não obstante, ella entende não haverem passado á propriedade do Governo.

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

Isso é confirmado pelos termos do telegramma do Director da Fiscalisação, aqui, ao Chefe do Districto, no Ceará, e que vem transcripto á pagina 23 do officio nº 8.

- Não obstante essas razões para não ser attendida a reclamação, o Sr. Procurador ficou de opportunamente apresentar os motivos que a pudessem justificar.

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



Das informações prestadas pela Companhia (annexo nº 30) reconhece-se que se trata de estudos já incluídos nas folhas de pagamento provisório nº 7 em um total de 378:577\$000, ouro, folhas que serviram de base á indemnisação de 2.550:000\$000.

Para verificar que se trata de taes estudos, basta comparar os dois quadros reproduzidos a pagina 25 do officio nº 8.

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

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

Não obstante os esclarecimentos constantes do officio nº 8 pags. 25 a 29, foram, na discussão, pelo representante da Inspectoria, prestados os seguintes esclarecimentos:

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

Esses estudos figuram nas folhas de pagamento provisório nº 7, E 1, pag. 96 do annexo impresso nº 1, com 120 kilometros a 600\$000 ou sejam 72:000\$000, ouro, e foram incluídos, portanto, na indemnisação de 2.550:000\$000 como anteriores á data do contracto revisto de 16 de maio de 1911.

Ainda tambem apparecem esses estudos com 94 kilometros a pagina 100 do mesmo annexo nº 1, isto é, na folha de medição provisoria de 31 de março de 1911, antes, portanto, da data do contracto revisto, e, na nota fornecida pela Companhia (annexo nº 30) onde se lê - Secção do kil. 89.380 da linha de Uruburetama até Itapipóca - 45k,180.

Confirmando esses documentos ou, melhor, firmando-se nelles e em informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, foi que o Ministerio da Fazenda deferiu o requerimento de 21 de setembro de 1912 em que a Companhia pedia ser paga dos estudos dessa variante (Annexo nº 33).

Esse despacho era instruído das seguintes informações:

- "Pelo contracto anterior, a variante, de Itapipóca se prolongaria até a cidade de Sobral, constituindo a linha de ligação Fortaleza-Sobral e pondo em comunicação a Estrada desse nome com a de Baturite.
- "Pelo novo contracto, aquella linha deve terminar na villa de Itapipóca, aproveitados assim, dos 94 kilometros estudados e pagos, apenas 45k,180.



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

--- Por essa transcripção, se reconhece que, a partir do kilometro 89,380 da linha de Fortaleza a Uruburetama, foi tirada uma variante para Itapipóca com 45k,180 metros, variante essa cujos estudos, havendo sido incluídos nas contas de pagamento provisório que serviram de base á somma de 2.550:000\$000, o Governo negou-se a pagar como queria a Companhia, de accordo com a clausula XXX do contrato (annexo n° 33).

Em vista dessa attitude do Governo, a Companhia não quiz entregar os estudos dos 48k,820 metros restantes dessa variante, de Itapipóca a Sobral, estudos esses que com os 45k,180 já entregues, perfaziam o total de 94 kilometros a que se refere a folha de medição citada (annexo n° 1 pag. 100), que igualmente serviu de base á indemnisação de 2.550:000\$000.

Attendendo, entretanto, ás razões expendidas em o officio n° 8 pags. 25 a 29, a Comissão concorda que esse desconto não seja feito, ficando porém aqui consignado, como fez sentir o Sr. Consultor Juridico, que, tratando-se de compensações reciprocas para um accordo, o Governo teve de facto esse prejuizo de 29:292\$000, ouro, ou 50:067\$250, papel.

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

Foi attendida pela Comissão nas nos termos da exposição constante do officio n° 8 pag. 29, isto é, 58:365\$556, papel, apurados em medição final e em contas apresentadas pela Companhia.

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

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

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



A importancia correspondente a esses 12.733 dormentes foi incluída na medição final do trecho Iguatú a 20k,400 além do Cedro, nada mais havendo a pagar.

A Comissão concordou com essas informações.

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

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

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

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

- Uma vez, porém, revisto o contracto e estabelecido o novo regimen de pagamento por unidade de obra ou serviço feito, claro era que somente se pagariam caminhos ou pontes de serviço quando estes fossem executados e não por extensão de linha atacada como consta da informação do officio, n° 8, annexo n° 36.

- Ficou assim accordado não se attender a essa reclamação.

--- A reclamação O. P. 13 refere-se, não a classificação de obras, como alli se lê, mas á do material dos cortes e está explicada a pag. 32 do officio n° 8.

Em annexo, n° 26, a esse officio, o representante do Governo demonstrou que, dentro dos termos do Contracto e das Condições Gerais, não era possível dar a classificação reclamada pela Companhia e menos ainda por occasião da medição final que occorreu dois annos após á abertura dos cortes.

- Propunha, pois, manter a resolução de não se attender á reclamação, reservando-se para outras de mais accordo; e assim ficou assentado.

ooo  
-----  
ooo

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



As duas primeiras, de numeros 14 e 15, foram tratadas conjunctamente não só por se referirem ambas a percentagens sobre preços da tabella do contracto, não registado, de 4 de fevereiro de 1910, como por se basearem na disposição constante do § unico do artigo 47 das Condições Geraes, annexas ao Contracto revisto de 16 de maio de 1911 (annexo n° 1, impresso, pag. 62).

Esse paragrapho estabelecia que os trabalhos de construcção das linhas, cujos estudos e orçamentos se achassem approvados na epoca da revisão do contracto, fossem pagos pela tabella annexa ao primeiro, contracto de 4 de fevereiro, tabella essa em que, além dos preços em ouro, concedia eventuaes nos numeros 3, 17, 64, 71, 82, 134, 147, e 155 e mais 7½%, no numero 160, sobre o total dos orçamentos, a título de administração, direcção e conducção dos trabalhos.

Discutindo a applicação desses preços, o representante da Inspectoria leu os argumentos por elle adduzidos, a paginas 33 a 35 do officio n° 8, citado, de 17 de agosto, os do officio 1.059 de 30 de agosto de 1913 do Inspector Federal das Estradas (annexo n° 38 pags. 9 a 12) e os do relatorio da Comissão dos engenheiros Silva Freire, Augusto de Menezes e Lima Brandão (pag. 5)... datado de 18 de fevereiro de 1914.

Esses argumentos são todos contrarios á applicação dessas percentagens e baseam-se nas seguintes razões:

- a) Que a tabella annexa ao contracto de 4 de fevereiro de 1910, sendo destinada a servir de base a orçamentos (annexo n° 1, impresso pag. 20), fixava um tanto para eventuaes e 7½% para administração etc., mas, que, uma vez que essa mesma tabella ia ser applicada não mais a um contracto, a forfait, incerto, quanto ao custo kilometrico, porem a um outro em que os serviços seriam pagos por seu valor exacto, inclusive quaesquer imprevistos, não mais razão havia para manter preços eventuaes.
- b) Quanto aos 7½% para administração, o argumento principal contra a applicação dessa taxa era que ella fora substituida por outra, menor, de 2% sobre o total das medições, a título de despesas geraes e de administração (annexo n° 1, artigo 47, pag. 62).

Justificando essas percentagens, o Procurador do Syndico, sustentou por intermedio de seu Consultor Technico, que, desde que o § unico do art. 47 mandava applicar os preços da tabella annexa ao contracto de 4 de fevereiro, devia essa applicação ser completa, nella sendo incluidas as eventuaes e a differença entre 7½%, e 2%, e, como prova, citou a clausula XXIV, n° X, do contracto de 4 de fevereiro de 1910 (annexo n° 1, pag. 13), que manda incluir no orçamento, como preço complementar, as despesas de administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção.



Ainda confirmando essa affirmação, foi lida a declaração da Companhia, constante do annexo nº 38, pags. 9 e 10, de que a inclusão das despesas eventuaes como preço complementar e unitario já fôra aceita pela Inspectoria das Estradas e incluída em medição de janeiro a abril de 1912.

- Após essa discussão, o representante da Inspectoria declarou que, em seu entender, poder-se-ia transigir attendendo em parte essas reclamações de ns. O. P. 14 e 15, isto é, pagando as eventuaes sobre os trabalhos referidos no unico do artigo 47 e 55 apenas, differença entre 7 $\frac{1}{2}$ % e 2%, a título de administração, nas que essa concessão ficaria dependente da discussão, a seguir, das outras reclamações, em que ora se espera que o Sr. Procurador do Syndico transigisse tamem afim de se chegar a um accordo quanto ao total reclamado.

- Em seguida manifestou-se o Sr. Consultor Juridico dizendo entender que não teria direito a Companhia á quantia pedida nessas duas reclamações, O. P. 14 e O. P. 15, uma vez que as percentagens de 7 $\frac{1}{2}$ % para "administração, direcção e conducção dos trabalhos" e de 10% de eventuaes para determinadas obras não estivessem incluídas nos preços unitarios que o paragrapho unico do art. 47 das Condições Geraes relativas ao contracto de 1911 mandava applicar excepcionalmente para avaliação dos trabalhos que especificava. Si fosse licito separal-as da discriminação daquelles preços, não teria duvida em concordar, com a Inspectoria e seu illustre representante, Dr. Riquet, que, salvo expressa disposição em contrario, não assistiriam á Companhia taes percentagens, substituída, como havida sido, a primeira pela de 2% e tendo-se em vista, na segunda, eventualidades que já não tinham razão de ser no regimen do novo contracto em que tudo fôra previsto e determinado. Verificava, entretanto, a vista da ponderação que acabara de lhe fazer o Dr. Alvaro Barroso, que, figurando uma e outra percentagem, na discriminação da tabella approveda pelo decr. n. 8.352 - de 1910, que serviu de base ao orçamento dos trabalhos estipulados no contracto anterior, seria arbitrario distinguil-as dos demais preços da unidade alli estabelecidos para o fim de não computal-as na excepção admittida pelas referidas Condições Geraes do contracto de 1911, art. 47 § unico, quando mandou avaliar os trabalhos a que alludia pelos preços unitarios "constantés" da referida tabella, não autorizando, por conseguinte, segundo pensava, a distincção que se queria fazer. Acrescentou o Consultor Juridico que, conforme se deprehendia do processo e confirmava o digno membro da Comissão, Dr. Riquet, foram incluídas as referidas percentagens nas medições de janeiro a abril de 1912, posteriormente á revisão do contracto, em pleno regimen do subsequente, havendo, pois, a attender a esse "facto dos contrahentes", que, sendo "posterior ao contracto" e tendo "relação com o objecto principal", constitue, por determinação legal, "a melhor explica-



ção da vontade que as partes tiveram na celebração do mesmo contracto" (C. de Carvalho, Consolidação das Leis Civis, art. 286 - Cod. Commercial, art. 131, n- III). Considera-se erro, como faz a Inspectoria, importar contrariar aquelle principio de direito positivo, pois si é, effectivamente, erro o que interessa ao "objecto principal da declaração ou alguma das modalidades a elle essenciaes" (Cod. Civ., art. 87), não pôde, entretanto, ser qualificado como tal "o facto dos contraentes" quando "posterior ao contracto", desde que a lei o tem como "explicação da vontade das partes", excluindo assim, por ser "a melhor", qualquer outra interpretação discordante. Opinava, portanto, de accordo com os fundamentos expostos, pela procedencia da reclamação afim de ser attendida opportunamente em extracto de contas da Companhia com o Governo, mediante previa verificação das parcelas respectivas.

--- O. P. 16 - Nessa reclamação a Companhia pede Rs. 811.407, ouro, allegando ter sido paga em papel a bonificação, de 100.000, que ella entende ser ouro, estipulada no art. 49 das Especificações annexas ao contracto de 16 de maio de 1911, (annexo n° 1, impresso, pag. 79).

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

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

- A Comissão concordou em não attender a reclamação.

--- O. P. 17 - Rs. 40.348\$200, ouro - A Companhia pede essa importancia a título de custo de transporte do material destinado ás linhas que por ella estavam sendo construídas e que era transportado pelas linhas em trafego.

- Ora, esse pedido, como observou o representante da Inspectoria, não é baseado no contracto. Ao contrario, este contracto, prevendo tal transporte, estabeleceu na clausula XXII, n° 5, (annexo n° 1, pag. 35), que não haveria transporte gratuito nas linhas da rede arrendada sinão para...: o material destinado aos prolongamentos e ramos construídos pela Companhia, ou á conservação das linhas em trafego arrendadas á Companhia.

- A Comissão resolveu, por isso, não attender a reclamação.



--- O. P. 18 - Rs. 300:000\$000, papel - A reclamação é baseada no facto de haver a fiscalisação mandado iniciar a construcção da linha de Fortaleza á Uruburetama, não por Fortaleza, R 0 mas pelo kil. 12; e tambem por ter sido embargada uma obra em construcção na estação 50, ou kil. 1, dessa linha.

O representante da Inspectoria leu a disposição constante do art. 27 das Condições Geraes, annexas ao contracto de 16 de maio, em que ao Governo é dada a faculdade de fazer atacar o serviço pelos pontos que julgar mais convenientes, sendo que, no caso em questão, visava o proprio interesse da Companhia de não serem retardados os serviços, tanto mais que de Fortaleza ao kil. 12 havia uma estrada de rodagem para transporte do material.

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

É facto que havia embargo de uma obra no kil. 1, pelo Ministerio da Marinha, mas esse embargo que não demorou em ser levantado ( ) não impedia o serviço aquem e alem dessa obra.

Não obstante essas razões, o Sr. Procurador do Syndico allegou que o proprio artigo 27, citado, pag. 59, 1º periodo, estabelecia que os prejuizos decorrentes dessas medidas do Governo davam direito á uma indemnisação.

Si, pois, a presente reclamação não podia ser avaliada em 300:000\$000, é, entretanto, merecedora de attenção. A Comissão entretanto, resolveu não attender por não haver fundamento quanto ao prejuizo allegado.

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

- Estudando-a, o representantes da Inspectoria declarou ter obtido da Companhia uma nota á respeito (annexo nº 39 ao officio nº 8, de 17 de agosto) e verificado tratar-se das mesmas reclamações constantes dos protestos lançados em folhas de medição, de outubro de 1913, e já informado pela fiscalisação em officios ns. 855 e 895 d e 10 e 22 de dezembro de 1913, annexos ns. 36 e 40, não havendo mais a que attender porque o que era possivel fazer-o já constava das ultimas medições de novembro e dezembro de 1913 e da medição final a que se procedera no fim do anno de 1915.

Em consequencia nada mais havia a que attender.

ooo  
—  
ooo



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

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

Analysando-a, o representante da Inspectoria informou que ella tinha origem no desconto de 10% feito no Thesouro sobre a importancia das medições dos trabalhos, desconto esse feito em virtude de obrigação que a Companhia assumira, para com o Ministerio da Fazenda, de um adiantamento de £ 80.000 que, por conta della e com autorisação do Governo, os Srs. Rothschild and Sons fizeram á C. B. Crisp & Co.

Quanto ao motivo desse adiantamento, ordenado em 17 de fevereiro de 1910, dias depois, portanto, de ser assignado o primeiro contracto, de 4 desse mesmo mez, foi o seguinte:

--- De accôrdo com o decr. 7.669 de 18 de novembro de 1909, a Companhia devia ser paga em titulos de um empréstimo de £ 2.000.000 a juros de 5%, ouro, que os Srs. Rothschild and Sons lançariam. A Companhia, porém, não tendo chegado a accôrdo com esses Srs., fez a negociação com C.B. Crisp & Co.; e o empréstimo estava sendo lançado por essa firma quando, passados apenas dois mezes e meio, o Governo resolveu fazer a conversão da divida externa, que era em titulos de juros de 5%, para de 4%, e, para esse fim, lavrou, no mesmo dia, 3 de fevereiro de 1910, dois decretos, um, o de n° 7.853, autorizando iniciar aquella conversão e, outro, o de n° 7.342 A, alterando as clausulas do decreto n° 7.669 relativas a pagamento á Companhia e á emissão dos titulos promettidos. ---

- Foram então encarregados dessa conversão de titulos, de 5% para 4%, os Srs. Rothschild and Sons como consta daquelle decreto 7.853.

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

- Continuando a prestar informações, fez o representante da Inspectoria notar que todos esses factos haviam occorrido no anno de 1910, antes da revisão do contracto assignado em 16 de maio de 1911, revisão essa em que ficou accordada aquella quitação de que trata a clausula XXVIII.

Entendia, por isso, e, também, porque nenhuma excepção se estabelecera nessa clausula, que todas as dividas ou pagamentos anteriores estavam liquidados, entran-



do, a Companhia, desde essa data, em uma situação nova e sem relação ou obrigações decorrentes do contracto anterior.

Si excepção houvesse, de presumir, era que ella fosse consignada nessa clausula, quando alli se fez referencia á sommas já adeantadas.

Entretanto essa excepção não foi feita e só em aviso de setembro de 1913 foi que o Ministerio da Fazenda solicitou ao da Viação que mencionasse o desconto de 10% nos pagamentos a effectuar para indemnisar o thesouro daquellas £ 80.000.

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

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

O Ministerio da Viação, entretanto, não fôra desse parecer tanto assim que em officio n° 3.420 de 18 de setembro de 1915 (annexo n° 41) dirigido ao da Fazenda, declarara que, ao ser lavrada a clausula XXVIII, em maio de 1911, não se tinha conhecimento do accôrdo pelo qual fôra feito aquelle adiantamento e, consequentemente, que essa clausula não se podia referir a tal adiantamento nem d'elle podia ter dado quitação.

O representante da Inspectoria declarou, porém, entender que essa circumstancia de o Ministerio da Viação ignorar a existencia daquelle adiantamento, autorizado pelo Ministerio da Fazenda, não excluía a responsabilidade collectiva do Governo em relação a interpretação dada á essa clausula XXVIII; e que, no caso, a ignorancia, allegada, daquelle adiantamento, não se justificava visto ter sido a consequencia de um acto que se reflectira no proprio contracto.

Com effeito, si em verdade o decreto que deu logar a indemnização de £ 80.000 á C.B. Crisp & Co. foi o de n° 7.853 de 3 de fevereiro de 1910, autorizando a conversão da dívida externa, não menos exacto é que elle se reflectiu no da Viação dando logar tambem a que no mesmo dia, 3 de fevereiro, se lavrasse o decr. 7.842 -A- assignado pelo Ministro da Viação.

É, pois, provavel, que o Ministerio da Viação tivesse então tido conhecimento do occorrido.

Outra circumstancia, ainda lembrada por esse representante, é que não se comprehendia bem porque não havendo a Companhia sido causa dessa indemnização, e sim o Governo, fosse ella responsabilizada pelo pagamento.



A seguir e para bem esclarecer á Commissão, o representante da Inspectoria leu o parecer dos Engenheiros - Silva Freire, Augusto de Menezes e Lima Brandão, constante do relatório de 18 de fevereiro de 1914, contrario a essa argumentação e em favor do desconto determinado pelo Ministerio da Fazenda.

Esse parecer é, em resumo, o seguinte:

"Ante os papeis compulsados a clausula XXVIII, na parte que trata das sommas adiantadas, só se refere a de £ 120.000...

"Apesar de ter certeza de que, ao assignar-se o contracto, revisto o Ministerio da Viação não tinha conhecimento do adiantamento de £ 80.000 pago anteriormente á C.B. Crisp & Co. pela casa Rothschild and Sons, por ordem do Ministerio da Fazenda, como indemnisação da desistencia do lançamento do emprestimo com os mesmos contractados em 1910 pela South American, não quizeram aquelles engenheiros manter-se apenas no terreno negativo; e, procurando melhor juizo formar, encontraram o Aviso de 31 de outubro de 1911 (é o de n° 2.194, annexo n° 1, pag. 10) que especifica ser o adiantamento de £ 120.000 o unico a que se refere a clausula XXVIII, excluindo, portanto, quaesquer outros.

"A esse Aviso havia precedido outro, o de n° 589 de 17 de março de 1911 (mesmo annexo n° 1, pag. 109) que no Relatório apparece tambem transcripto - e onde se observa que a Companhia não protestou contra o theôr do Aviso de 31 de outubro de 1911, sendo provavel que, de accôrdo com a praxe, tenha o representante da Companhia passado recibo, nesse proprio Aviso, da quitação de que reza a clausula XXVIII".

Depois dessa leitura, ainda o representante da Inspectoria, repetindo as observações já feitas, fez notar que nenhum desses actos officiaes, posteriores á data do contracto, revisto, tinham, em seu entender, força bastante para estabelecer excepções ao estabelecido na clausula XXVIII, e, menos ainda, o facto de o Ministerio da Viação ignorar a existencia desse adiantamento motivado, não pela Companhia, mas, pelo proprio Governo.

Finalmente informou que do annexo n° 49, pag. 7, o qual é um affidavit do Sr. Harwood Banner, datado de 3 de dezembro de 1915, - consta que tanto £ 80.000 como £ 120.000 eram sommas que a Companhia accetara em adiantamento a de 2.550:000\$000 dada em quitação.

Em seguida manifestasse o Sr. Consultor Technico do Procurador do Syndico, dizendo o seguinte:



Sómente ao Governo aproveitava a desistencia por parte da firma C.B. Crisp & Co. do empréstimo de £2.000.000 ao juro de 5%, visto que essa medida se impunha aos seus interesses para realizar a conversão da divida externa de 5% para 4% de juros, conforme a autorização contida no decreto n. 7.853 de 3 de fevereiro de 1910, e é evidente, portanto, que sómente ao Governo deveria caber qualquer onus proveniente dessa desistencia. Para que a Companhia pudesse aceitar o encargo desse onus, seria preciso receber, em troca qualquer favor ou concessão de igual valor, isto é, uma compensação perfeitamente equivalente, o que seria facil estabelecer uma vez que a esse tempo era negociada a revisão do contracto, mas o que de facto não se deu. O que parece mais provavel é que o Ministerio da Fazenda pretendia apenas um jogo de contas, de forma a fazer recahir essa despesa no custo da construcção á cargo da Companhia a exemplo do que sempre fez com as quotas de fiscalisação, que eram pagas pelas Companhias contractantes da construcção e restituídas pelo Governo, como aconteceu tambem com a South American. De accôrdo com a opinião do Sr. Piquet Carneiro quando se refere á situação tumultuaria daquelle tempo, julgo que houve confusão quando se pretendeu estabelecer a forma de indemnisar a firma C.B. Crisp & Co., das £ 80.000, que reclamavam pela desistencia do empréstimo de £..... 2.000.000. Para corroborar essa minha affirmação eu me reporto ao Aviso n. 3.240 de 18 de setembro de 1913 do Ministerio da Viação (annexo n° 41) ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda donde se verifica que o Ministerio da Viação requisitou ao da Fazenda, a titulo de adeantamento, os seguintes pagamentos á South American; pelo Aviso n° 2.371 de 14/11/10 - £ 200.000 e pelo Aviso 589 de 17/3/11 - £ 120.000. Ambos são de data anterior a revisão do contracto que é de 16/5/11. Nesse novo contracto de 16 de maio, na clausula XXVIII, se allude á sommas pagas por adeantamento, e pelo Aviso em questão se verifica que essas sommas outras não são, sinaõ aquellas acima de £ 200.000 e £ 120.000, como nelle mesmo se explica justificando o plural, empregado na clausula citada sommas já adeantadas. Por esse mesmo Aviso se sabe, entretanto que em 23 de outubro de 1911 pelo Aviso n° 2.119 do Ministerio da Viação foi pedido ao da Fazenda que tornasse sem effeito o primeiro dos referidos pagamentos de £ 200.000, e logo em seguida (7 dias depois) em 31 de outubro do mesmo anno, por Aviso n° 2.194, foi solicitado o pagamento de 2.550:000£000, conforme estipula a clausula XXVIII do novo contracto de revisão, fazendo-se nesse Aviso allusão ao adiantamento de £.... 120.000, unicamente. De tudo eu chego á seguinte conclusão, que o Ministerio da Viação pedindo em novembro de 1910 o pagamento de £ 200.000, que seriam as £..... 120.000 por serviços executados e £ 80.000 para indemnisação á C.B. Crisp & Co., que seria feito por intermedio da Companhia, que alguns mezes mais tarde, em março de 911, quando já se discutia o novo contracto pedira o pagamento £ 120.000, para pagamento de obras executadas, que ao ser assignado o contracto em maio de 1911, esses



dois avisos estavam de pé e a clausula XXVIII refere-se ás sommas já adeantadas, parecendo referir-se ás duas parcelas \$ 120.000 e \$ 80.000, ou talvez confusamente aos dois annos; que sómente em 23 de outubro de 1911 pelo Aviso 2.119 o Ministerio da Viação pediu a annullação da requisição de pagamento relativo á \$ 200.000, já após o registro do novo contracto pelo Tribunal de Contas e que logo em seguida (7 dias depois), em 31 de outubro de 1911, pelo Aviso 2.194 pediu o pagamento de Rs. 2.550:000\$000, nos termos da clausula XXVIII e nesse Aviso só alludiu ao adeantamento de \$ 120.000, cuja requisição naturalmente foi cumprida pelo M. da Fazenda, para pagamento unicamente de trabalhos executados. No Aviso em questão aqui diz o Ministro da Viação não ter elementos para dizer si as \$ 80.000, estavam incluídas nos 2.550:000\$, mas nós sabemos que esse total é a somma das parcelas em que se decompõe a conta n° 7, e nenhum delles se refere a essa indemnisação de \$ 80.000 á C.B. Crisp & Co.

Forçoso é concluir que se pretendeu por um jogo de contas passar essa despesa para o custo da construcção das estradas á cargo da South American, mas depois de muita confusão, não foi pago á Companhia esse adeantamento \$ 80.000, e assim de modo nenhum podia ser-lhe descontada qualquer importancia por esse titulo, sendo de toda a justiça a restituição das parcelas que foram descontadas, conforme opina muito acertadamente o Dr. Piquet Carneiro.

Por ultimo manifestou-se o Sr. Consultor Juridico que disse julgar necessario para esclarecimento da questão a leitura do Aviso, n° 142 de 5 de junho de 1913, do Ministerio da Fazenda, Aviso esse citado no anexo n° 1, pag. 109, mas não publicado no Diario Official; e, por estar de accôrdo com essa indicação, a Comissão dirigiu-se ao Exmo. Sr. Ministro da Viação a quem pediu que solicitasse copia daquelle documento ao Ministerio da Fazenda.

—ooo—  
ooo

Na 7a. reunião, a 7 de agosto, compareceu o Sr. Dr. Nina Ribeiro, como advogado que é do Syndico, para explicar ao Sr. Consultor Juridico que os poderes conferidos ao Sr. G.L. Chandler, como procurador do Syndico, assumpto esse tratado na 1a. reunião, estavam conferidos nos documentos já apresentados ao Ministerio da Viação e constantes do processo, sendo, portanto, desnecessarias as providencias promettidas por aquelle Sr. Procurador.

O Sr. Consultor Juridico, porém, demonstrou que esses documentos não conferiam o direito de desistir e depois de



varias considerações ficou accôrdado com o Sr. Mina Ribeiro que o Sr. Consultor Jurídico faria uma lista de quesitos que seria remettida á Delegacia Fiscal em Londres para serem respondidos mediante audiencia dos advogados que, em outros assumptos, têm sido consultados pelo Governo por intermedio daquella Delegacia.

Foi esse o unico assumpto tratado nessa reunião.

— 000 —  
000

Na reunião, a 8a., effectuada a 9 de agosto, tratou-se das reclamações de ns. 21, 22 e 23, correspondentes ás de ns. F 2, F 3 e F 4 (annexo n° 1 pag. 119).

--- A de n° 21 refere-se ao reembolso, pedido pela Companhia, da quantia de £ 25.633, papel, que ella allega haver gasto com a impressão e estamparia dos titulos de 4% correspondentes ao empréstimo de £ 2.400.000.

Informando, o representante da Inspectoria leu o despacho dado pelo Ministro da Fazenda, em 18 de outubro de 1913, á um igual pedido da Companhia não, porém, por impressão, e estamparia, mas, por impressão e sellos, despacho esse indeferindo o pedido (annexo n° 46 do officio citado n° 8).

Leu, tambem, a opinião da Inspectoria das Estradas, dada em officio n° 1.059 de 30 de agosto de 1913 (annexo n° 38) e, contraria, em parte, áquelle despacho pelo fundamento de que a clausula LVIII citada naquelle despacho distingue a emissão dos titulos de sua negociação sendo a primeira feita pelo Governo e a segunda pela Companhia. Esta negociação feita pela Companhia é que é, segundo a citada clausula, livre de despesas para o Governo e não a impressão ou estamparia.

--- Reclamação n° 22 ou F. 3, da quantia de 304:005\$, correspondente a juros de 9% sobre o producto liquido do empréstimo e que o Governo determinou a Companhia depositar.

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

O representante da Inspectoria leu, porém, as disposições contractuaes a respeito constantes da clausula LVIII (annexo n° 1, pag. 44), em que se encontram as seguintes expressões:

No primeiro periodo ---

"logo após effectuada a negociação, a Companhia entregará ao Governo 83% dos titulos negociados;



e no quarto periodo lê-se o seguinte:

"a emissão dos titulos será total ou parcial a juizo "do Governo Federal."

- A Comissão resolveu, por isso, não attender a reclamação, como já o fizera o Ministerio da Fazenda em despacho de 2 de fevereiro de 1914 (annexo n° 57).

--- Reclamação - F 4 - N° 23, no valor de 1.080:000\$ e relativa a danos soffridos pela demora no registro do contracto de 16 de maio de 1911.

O representante da Inspectoria informando fez sentir que essa demora não estava fóra das previsões contractuaes. Assim era que, o pagamento de 2.550 contos, estabelecido na clausula XXVIII, seria effectuado "dentro de oito dias depois do registro do contracto".

No proprio contracto da Companhia com o Russian Bank ficou determinado que esse Banco abriria ao Governo um credito de £ 600.000, oito dias depois do registro do contracto (annexo n° 56).

Esses actos e outros que constam das paginas 40 a 41 do officio n° 8, de 17 de agosto de 1920, e que, foram lidas pelo representante, demonstraram a Comissão não ser possivel attender a reclamação.

— 000 —  
000

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

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

O representante da Inspectoria, prestando informações, leu as que já prestara no officio n° 8, citado, e justificou essas multas com os factos constantes dos annexos ns. 52, 53 e 56. Observou, entretanto, que ellas poderiam ser relevadas por accordo amigavel, mediante reciprocas concessões do Sr. Procurador do Syndico.

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



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

Quando, porém, o cambio eventualmente subiu até 16 17/64 o Ministerio da Fazenda expediu uma circular, á de 3 de janeiro de 1913, (annexo n° 55), determinando que essa conversão se fizesse pelo cambio bancario a 90 dias a vista.

Em consequencia a Companhia recebeu os pagamentos naquella especie com uma differença de 34:187\$351, papel, e, não, 34:500\$000 como é reclamado (annexo n° 56).

- Em seu parecer (annexo n° 38), o Inspector das Estradas declara não lhe parecer justa a decisão do Governo que não se apoia na praxe, nem no contracto.

- Em seu relatorio de 18 de fevereiro de 1914, os Engenheiros Silva Freire, Augusto de Menezes e Lima Brandão entendem que a Companhia não deve ser attendida pela razão de que, si o fór, surgirão novos reclamantes que se digam igualmente affectados pela determinação da Circular, citada.

- A Comissão, porém, entende em vista das razões expostas que, ao contrario, deve a Companhia ser attendida no quantum, porém, fixado á pagina 43 do officio n° 8, citado.

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

Baseando-se a reclamação na clausula XXXI do contracto, (annexo n° 1, pag. 38, letra b) que garante á Companhia isenção de direitos de importação e de expediente, a Comissão entende ser justo que se a attenda. Assim tambem entendeu o proprio Ministro da Fazenda que, depois de haver indeferido um pedido nesse sentido, reconsiderou o despacho anterior de 6 de agosto de 1913 (annexo n° 57).

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



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

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

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

O representante da Inspectoria informou que a demora proveniente do pagamento das medições era devido a distancia dos serviços e tambem do processo dessas medições, processo quasi sempre demorado pelas proprias reclamações da Companhia, lançadas nos livros das medições.

- Para comprovar, que outros motivos não houve, foram lidos pelo representante da Inspectoria o despacho de 9 de setembro de 1913 do Ministerio da Fazenda (annexo n° 48) e o officio n° 544 de 1° de agosto de 1913 (annexo n° 59), no primeiro dos quaes se declara não haver pagamentos a effectuar á Companhia quando esta se queixava sendo de notar ser ella propria que em tempo não transferia as sommas precisas do Russian Bank para a Agencia do Brasil em Londres; e, no segundo, que, para não demorar as medições, eram ellas feitas no campo antes do prazo do contracto havendo, entretanto, as vezes, demoras por falta de apresentação de documentos comprobativos do material importado pela Companhia.

Resolveu por isso a Comissão não attender a reclamação.

Além disso observou o Sr. Consultor Juridico que sendo o contracto de data anterior a promulgação do Codigo Civil não se podia administrativamente pagar juros.

--- Reclamação n° 28 da quantia de 1.668:911\$540.

Esta somma é pedida para compensar a redução das tarifas organisadas pelo Ministerio da Viação e mandadas pôr em execução na Rede Cearense por Portaria de 24 de maio de 1910.

- De accôrdo com a clausula XIX do contracto, não registrado, de 4 de fevereiro de 1910, cabia ao Governo aprovar as tarifas, mas não organisal-as. D'ahi o protesto da Companhia em 6 de agosto, desse mesmo anno, quando foram postas em execução essas novas tarifas.

Informando, disse o representante da Inspectoria que, em seu entender, nenhuma duvida havia sobre a illegalidade do acto, do Governo, mas que quaesquer que fossem os prejuizos decorrentes, elles tinham sido attendidos na quitação de 2.550:000\$000 da clausula XXVIII do contracto de 16 de maio de 1911, pois não haviam sido alli estabelecidas excepções para reclamações oriundas do contracto anterior; e, que, além disso, o acto do Governo,



impondo novas tarifas, tinha sido motivado pela attitude da Companhia não se apressando em organizar umas tarifas iniciais como previa o contracto de 1910, afim de fazer cessar o clamor publico e do commercio contra as tarifas então em vigor, (officio nº 8, pag. 45).

Desse officio ainda se verifica, comparando a receita, antes e depois, da promulgação das tarifas do Governo, que o prejuizo em 10 mezes fôra apenas de 7:500\$000, sendo esse prazo de 10 mezes o que vae de 6 de agosto de 1910, data em que entraram em vigor essas novas tarifas, até 16 de maio de 1911 da assignatura do contracto, revisto, que estipulou a indemnisação de 2.550:000\$000.

A essas razões oppoz o Sr. Consultor tecnico as seguintes considerações:

Em primeiro logar que aquelle prejuizo de 7:500\$000 fôra encontrado computando apenas as receitas e não as receitas liquidas; e em segundo logar que o periodo de applicação das tarifas do Governo tinha sido não de 10 mezes, mas de 22, porquanto, só em 24 de maio de 1912 é que tinham sido substituidas as tarifas do Governo pelas apresentadas pela Companhia.

De accôrdo com estas considerações o Sr. Consultor apresentou o quadro aqui junto onde se lê os seguintes resultados: Receita liquida media mensal das duas estradas

-Baturité e Sobral - dos 5 mezes anteriores a applicação das tarifas do Governo, de accôrdo com os dados do Relatorio da Inspectoria	55:158\$710
Idem, idem, 5 mezes depois .....	<u>29:868\$851</u>
Differença .....	25:289\$859,
que multiplicada por 22 mezes	<u>556:376\$898</u>
produz ...	

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

No intuito, entretanto, de chegar á um accôrdo, accôrdo em que a Companhia desistirá das 4 reclamações supplementares, de ns. 30 a 33, já attendidas indirectamente no computo da indemnização de 2.997:014\$185, correspondente a renda liquida do trafego, a Comissão e de parecer que se accepte a somma acima de 556:376\$898 em vez da reclamada na importancia de 1.668:911\$540.

--- A reclamação nº 29, na importancia de 65:000\$000, refere-se a uma quota de fiscalisação dos serviços de reconstrucção, relativa ao 1º semestre de 1914.



Pelas informações prestadas pelo representante da Inspectoria e que constam do officio nº 8, citado, pag. 46 e do anexo nº 54, aquella quota não foi paga pela Companhia, não cabendo, portanto, ao Governo, restituil-a.

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

Como, porém, a Companhia já pagara 35:000\$000 de quota de fiscalização do trafego correspondente a todo o segundo semestre de 1915 e o contracto fôra rescindido em 31 de agosto, desse anno, ella tinha direito a 23:333\$333 dos 4 ultimos mezes do anno, não trafegados.

Em vista disso, a Comissão reconheceu que não podia attender a reclamação de 65:000\$000, mas que se devia creditar á Companhia no balanço constante da pag. 125 (anexo nº 1) da quantia de 23:333\$333 e debital-a pela de 82:534\$780 em duas parcellas, uma de 36:423\$750 e outra de 26:111\$030, fazendo d'ahi desaparecer a parcella de 260:000\$000 que só encontra no credito e no debito.

— 000 —  
000

Na reunião effectuada a 18 de agosto, tratou-se das 4 reclamações supplementares - as apresentadas pelo Sr. Ernesto Roney e acceitas pelo Sr. Procurador do Syndico.

Ellas se referem todas a prejuizos nas linhas em trafego a cargo da Companhia Brasil North-Eastern, provenientes umas de despezas feitas com a transferencia dos contractos de arrendamento e outras de perdas e damnos diversos resultantes da perturbação da ordem no Estado e da rescisão do contracto.

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

Analyzando-as no conjuncto, observou o representante do Governo que grande parte, sinão todas, dessas reclamações, já estavam attendidas.

Assim, por exemplo, os pagamentos proporcionaes aos primitivos concessionarios não são mais do que o capital



empregado pela Companhia no valor de 4.000:000\$000 e que em obediencia a clausula XLVI, paragrapho unico, vae ser restituído á Companhia de accôrdo com a clausula VIII.

Do mesmo modo, as despesas de organização e instalação estão alli, no capital de movimento, 1.000:000\$, tambem a restituír de accôrdo com a mesma clausula VIII.

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

Mas, além dessa somma, o Governo terá que pagar 2.997:014\$185, a titulo de indemnisação correspondente á renda líquida do trafego até o fim do contracto, isto é, durante quasi 55 annos.

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

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

Quanto as resultantes de perturbações da ordem, não pôde o Governo por ellas responder, não só porque deu as garantias possiveis, solicitadas pela Companhia, nos 10 dias em que houve perturbações no trafego (vêr os documentos, annexos, ns. 60, 61 e 63), como provou serem os danos materiaes de 1:200\$000, apenas, (annexo n° 62) supportados, portanto, pela despesa ordinaria de custeio.

O Sr. Procurador do Syndico, porém, observou, por intermedio de seu Consultor Technico, que, nessa indemnisação paga de accôrdo com as clausulas XLVI e VIII do contracto, o capital restituído era desfalcado da caução de que trata a clausula XLIII, e que lhe parecia que, tratando-se de chegar á uma solução por meio de um accôrdo amigavel, não cabia ao caso fazer essa deducção.

A essa consideração objectou o Sr. Consultor Juridico que a perda dessa caução era uma consequencia do acto da Companhia que dera motivo a caducidade do contracto, de accôrdo com a clausula XLVI, e a sua restitução importaria em annullar um dos effeitos daquelle acto, cuja subsistencia ficara entretanto preliminarmente assentada na reunião de modo a não constituir objecto da discussão.

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

Ficou assim terminado o estudo de cada uma das 33 reclamações apresentadas pelo Sr. Syndico, cabendo á Comissão, na proxima reunião, grupal-as de accôrdo com as decisões tomadas.



Na reunião seguinte, que occorreu a 23 de agosto, foi apresentada a relação seguinte das reclamações que, no parecer da Comissão, poderiam ser attendidas e, em consequencia, affectar o balanço constante do annexo n° 64, ao officio n° 8 de 17 de agosto de 1920, do actual representante da Inspectoria.

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

No credito: O.P.1.2 e 3 - Tendo a Comissão concordado com o pedido do Sr. Procurador do Syndico de calcular a depreciação do material não para 20 annos, mas, sim, para o periodo de tempo do contracto, a quantia de 637:797\$631, papel, passa a ser de (papel) 742:333\$027. (1)

--- O.P.4 - Havendo o representante da Inspectoria verificado haver um engano na parcella de 154:886\$855 que, segundo os telegrammas do annexo n° 27, tem uma parte em ouro e outra em papel, foi feita a devida correção encontrando-se em vez daquella parcella a de (papel) 259:302\$262. (2)

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

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

Esta quantia, em papel, é de 50:067\$250. (3)

--- O. .9 - Esta reclamação foi attendida nos termos constantes do officio n° 8, de 17 de agosto de 1920, assignado pelo actual representante da Inspectoria. Ella refere-se á desapropriações e importa em 58:365\$556. (4)

--- O.P. 11 - A reclamação refere-se á tanques e trolleys e foi attendida de accôrdo com a informação constante do officio n° 8, pag. 30, na importancia de 3:570\$000. (5)

--- O.P. 14 e 15 - Estas reclamações, discutidas na 5a. reunião e referentes a 5,5%, differença entre 7,5 e 2%, e as eventuaes de 5% e de 10%, a Comissão resolveu attendel-as, nas mesmas condições da O.P.8, isto é, opportunamente e por encontro de contas, depois de verificada sua importancia total.

Esta verificação, tendo sido feita, de accôrdo com o § unico do art. 47 das Condições Geraes, em relação ás medições dos trechos citados nesse paragrapho e que se



encontram no anexo, impresso, n° 1, pags. 104 a 109 e no de n° 24 ao officio, n° 8, de 17 de agosto de 1920, deu o resultado constante dos documentos que aqui se seguem e pelos quaes se apura ter a Companhia direito a 1.043:733\$993 com o abatimento de 52:186\$700 correspondentes a 5% para reforço da caução ou seja, liquido, 991:547\$293.

--- N° 20 - correspondente a F. 1 da lista Rs. 521:812\$152 - Ficou decidido attender-se a reclamação, não, porem, nos termos do anexo n° 45 ao officio n° 8, de 17 de agosto de 1920, mas, sim, restituindo a quantia já cobrada e que é - 517:007\$777.

--- N° 21 ou F. 2 da lista das reclamações e na qual a Companhia pede \$ 25.633 pela impressão e sellagem dos titulos de emprestimo. Depois de bem estudada a reclamação, compulsando os actos officiaes e ouvindo mesmo a varias pessoas, com conhecimento das praxes em casos semelhantes, a Comissão, estando certa de que a expressão "o Governo emittirá titulos" não significie o acto material da impressão ou estamperia e sellagem desses titulos, mas o acto de responsabilidade que assume o Governo com a emissão, resolveu não attender a reclamação.

--- N° 24 - correspondente a F. 5 que trata de duas multas de 10 contos cada uma. Foi attendida a reclamação para ser relevada, havendo accôrdo para encontro final de contas.

é de Rs. 20:000\$000

--- N° 5 - correspondente a F. 6 - é relativa ao augmento que a importancia das medições pagas, em ouro, soffreu em consequencia da alta do cambio além da taxa de 16, augmento que foi descontado e que a Comissão entende que deve ser restituído pelos motivos dados na discussão. Elle importa em 35:986\$685 (9) sujeito a 5% de reforço da caução.

--- N° 26 - ou F. 7 da relação geral - em que pede a restitução de 2%, ouro, que lhe foram cobrados em Fortaleza. A Comissão foi de parecer pagar-se a quantia de 99:524\$688, ouro, constante dos documentos juntos respectivamente assignados pelo Director da Rede de Viação Cearense e Inspector da Alfandega do Ceará, se ben que maior que a reclamada. Essa quantia é maior provavelmente porque, ao tempo da reclamação, ainda não haviam sido cobradas todas as parcelas que completam a somma de 99:524\$688, depois verificada pela propria Delegacia Fiscal.

--- N° 28 ou F. 9 - Refere-se á reclamação de 1.688:911\$540 por differenças na applicação de tarifas impostas pelo Governo.

A Comissão, pelos motivos expostos na occasião de discutir essa reclamação, e no intuito de chegar a um accôrdo definitivo, decidiu attender á essa reclamação



de conformidade com a nota apresentada pelo Syndico da Companhia em um total de 556:376\$898, (10) nota que vae aqui annexa.

--- Reclamação nº 29 ou F. 10 da lista, na importancia de 65:000\$000.

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

—000—  
000

Depois da reunião de 23 de agosto, a Comissão só se reuniu novamente a 6 de setembro, tendo, durante esse intervallo, o Representante da Inspectoria e o Consultor Technico do Procurador do Syndico, organizado os quadros referentes as reclamações 14, 15 e 28 (P. 9).

—000—  
000

Reunidos novamente a 11 de setembro discutiu-se ainda as reclamações 20 (P. 1), 21 (P. 2) e 26 (P. 7), ficando o representante da Inspectoria de colher dados para melhor elucidação de algumas duvidas e de redigir um telegrama ao Inspector da Alfandega no Ceará sobre a reclamação nº 26 (P. 7) relativa á cobrança da taxa de 2%, ouro, sobre o material importado. Esse telegrama que foi transmittido a 12 de setembro e renovado a 19 só teve resposta a 20 desse mez e nelle se lê que é realmente em curso a quantia devida de 99:524\$688.

—000—  
000

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

Essa reunião occorreu no dia 27 de outubro e ficou ahí deliberado que a Comissão fizesse ao Sr. George Lee Chandler, Procurador do Syndico da Companhia, a proposta que consta do officio do dia seguinte, 28 de outubro, e aqui junto por copia.



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

(a.) Eugenio de Lucena

(a.) B. Piquet Carneiro

Autorizada pelo Ministro da Viação, Dr. Pires do Rio (1), a Comissão Lucena-Piquet dirigiu ao Sr. George Lee Chandler, Procurador do Syndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited a proposta que a seguir transcrevemos na integra:

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1922.

"Exmo. Sr. GEORGE LEE CHANDLER,  
M. D. Procurador do Syndico dos Debenturistas da South  
American Railway Construction Company, Ltd.

A Comissão nomeada por Aviso nº 395, de 22 de junho de 1922, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, para estudar as bases de um accordo com V.S. que resolvesse amigavelmente as reclamações dessa Companhia, havendo apresentado a S. Ex. o Sr. Ministro da Viação os resultados a que nesses estudos chegara, constantes do balanço junto em que admittiu, para fins exclusivamente de accordo, como saldo a favor dessa Companhia, as quantias de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, vem, aqui, devidamente autorizada, propor a V. S. o pagamento dessas duas importancias: a primeira, em Obrigações do The-souro de 7% sobre a ultima emissão de 200.000:000\$000 e a segunda, em titulos do ultimo emprestimo americano de 50.000.000 de dollars, sob as seguintes condições:

- a) - o pagamento dessas quantias será effectuado dentro de 30 dias após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas e logo que o Governo Brasileiro for notificado pela Delegacia do Brasil, em londres, de haver sido levantado

---

(1) Vide pg. 29 e 129 do Processo



o embargo feito, em 1916, por Sir John Sutherland Harwood Banner, no deposito de £ 996.000, existente no Russian Commercial and Industrial Bank, de Londres, e de que foram transferidos para a mesma Delegacia, á disposição do Governo Brasileiro, esse deposito e os respectivos juros.

- b) - Dessa importancia total, a pagar, deduzir-se-ão 10%, que ficarão depositados no Banco do Brasil, a credito do Syndico dos Debenturistas, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo Syndico plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda, proxima ou remotamente, ao contracto de 16 de maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & Co., Dorman Long & Co. e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, todas constantes de documentos existentes na Secretaria da Viação e Obras Publicas do Brasil.
- c) - Fica subentendido que, desde a data da declaração de caducidade do citado contracto de 16 de maio de 1911, pelo decreto n. 11.692 de 25 de agosto de 1915, se consideram incorporados ao patrimonio da União não só todo o acervo da Companhia em liquidação, quer referente á construeção, quer ás linhas em trafego, como tambem a caução de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis), os juros respectivos e as quantias levadas á conta de reforço dessa caução.  
-----"

Respeitosas saudações.

A COMISSÃO:

(a.) Eugenio de Lucena

Consultor Juridico.

(a.) B. Piquet Carneiro

Representante da Inspectoria  
Federal das Estradas.

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







do ultimo emprestimo Americano de 50,000,000 de Dollars, sendo tomado para os primeiros titulos a cotação official da Camara Syndical do Rio de Janeiro do dia do pagamento, e para os segundos, a cotação na Bolsa de Nova York, tomando-se as taxas officiaes do cambio sobre Nova York, tambem do dia do pagamento.

Com referencia ao paragrapho "a" de vosso officio citado, acceito a condição de ficarem dependendo os pagamentos acima da notificação da Delegacia do Brasil em Londres, ao Governo Brasileiro, de ter sido levantado o embargo feito, em 1916, por Sir John Sutherland Harwood Banner, nos depositos no Russian Commercial e Industrial Bank e no Banco do Brasil. Sendo, porem, levantado o referido embargo, o deposito no Russian Commercial e Industrial Bank, que é uma conta a credito do Governo Brasileiro, ficará, ipso facto, á sua inteira e absoluta disposição, e será transferivel sómente sob suas directas ordens, não podendo portanto ficar tal transferencia como obrigação a cargo da Companhia, a quem só pode caber o levantamento do embargo. Sendo assim e estando o Governo Brasileiro informado, como já me fizestes saber, que as condições actuaes da Russia que affectam todos os Bancos Russos, podem crear para o Russian Commercial e Industrial Bank, uma situação difficil, no momento, pelo que não se poderá affirmar quando, e em quaes condições, poderá o Governo realizar ou transferir o dito deposito, deve ficar entendido que o pagamento das quantias accordadas não depende do tempo ou do modo em que o dito Banco se descarregará de suas obrigações, perante seus credores, podendo mesmo isto vir a ser um assumpto de alta importancia internacional entre os Governos Alliados e a Republica Sovietista da Russia.

Com referencia ao paragrapho "b" de vosso officio que determina a retenção de 10% dos totaes acima mencionados, esses 10% ficando depositados no Banco do Brasil a credito de Sir William Plender, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda, proxima ou remotamente, ao contracto de 16 de maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & Co., Dorman, Long & Co., e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, seria conveniente que me indicasseis uma formula dessa quitação nos termos em que a deseja o Governo.

Relativamente ao paragrapho "c", uma vez pagas as quantias acima mencionadas, não terei duvida em accitar o que ahí se estabelece."

Respeitosas saudações.

(a.) G. L. Chandler

Procurador de Sir William Plender,  
Syndico dos Debenturistas da Companhia.



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

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1922.

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

"Accusando a carta reservada, aqui junta, datada de 26 de outubro corrente, da qual V. Ex., em despacho, se dignou lhe dar conhecimento, a Comissão actualmente encarregada de estudar as reclamações da South American Pailway Construction Company, Limited, julgando muito valiosa a informação prestada nessa carta, pelo Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, relativa á recusa do "The Russian Commercial and Industrial Bank" em entregar ao Governo Brasileiro o saldo em deposito nesse Banco, toma a liberdade de vir aqui lembrar a providencia de ser enviada a S. Ex., aquelle Sr. Ministro, copia da proposta de 28 deste mez de outubro que esta Comissão, autorizada por V. Ex., dirigiu ao Sr. George Lee Chandler, Procurador do Syndico dos Debenturistas daquella Companhia nesta capital.

A Comissão assim entende porque, nessa proposta, ficou estabelecido, como condição primeira, que o pagamento do saldo, em favor dos Debenturistas, verificado em balanço, no estudo recentemente concluido daquellas reclamações, seria dependente não sómente do levantamento do embargo opposto, em 1916, por um grupo financeiro e Sir Harwood Banner, sobre o deposito de £ 996.000 existente naquelle Banco, como tambem de ser aquelle deposito e os respectivos juros transferidos para a Delegacia do Thesouro em Londres.

Consequentemente é de esperar que os Debenturistas, por seu Syndico, Sir William Plender cuja influencia financeira na City é conhecida, sendo informados dessa condição, se interessem em auxiliar agora o Governo Brasileiro no levantamento do embargo e na transferencia do deposito. O contrario naturalmente dar-se-á si, sendo levantado o embargo, não fôr, entretanto, ao mesmo tempo transferido o deposito e juros.



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

Caso V. Ex. concorda com esse alvitre, aqui encontrará copia daquella proposta e do balanço que a acompanhou.

A Comissão aproveita a oportunidade de apresentar a V. Ex. suas respeitosas saudações."

(a.) Eugenio de Lucena

Consultor Juridico

(a.) B. Piquet Carneiro

Representante da Inspectoria Federal das Estradas.

Nessa desintelligencia, ficaram as negociações entabuladas completamente paralyçadas, até que o Ministro da Viação, Francisco Sá, em 22 de janeiro de 1923, desejou ser informado pela Comissão si o representante do Syndico, "apesar das ponderações por ella feitas e constantes de sua carta de 7 de novembro (1922), manteve as objecções feitas á proposta do accôrdo de 28 de outubro (1922)

(1)

Pouco depois (7-2-1923) o Sr. George Lee Chandler, representante do Syhdico, officiou ao Ministro da Viação dizendo que, tendo proposto, em 28 de outubro de 1922, a forma de pagamento das importancias constantes das reclamações feitas, "forma essa que foi acceita em tudo quanto da Companhia depende, como si deprehende dos termos da citada carta, e não tendo até o presente momento conheci-

---

(1) vide pg. 119 do Processo.



mento de qualquer providencia no sentido de uma liquidação, vem solicitar de V. Ex. a solução definitiva do assumpto". (1)

O ministro de Viação, entretanto, considerava (5-3-1923) as negociações "interrompidas" (2), officiando á Comissão Lucena-Piquet (7-3-1923) afim de saber si seria "possivel proseguir as negociações iniciadas, ou se devem estas considerar definitivamente encerradas" (3)

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

Rio de Janeiro, (sem data) Março de 1923.

Exmo. Sr. Dr. FRANCISCO SÁ,  
M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

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

Deseja V. Ex. saber si, apesar das ponderações feitas pela Comissão, no officio, sem numero, de 7 de novembro de 1922 - officio esse dirigido ao honrado antecessor de V. Ex. - o procurador do Syndico da "South American" manteve as objecções feitas á proposta de 28 de outubro do anno findo e bem assim si é possivel proseguir as negociações então iniciadas, ou si se deve consideral-as como encerradas.

- 
- (1) vide pg. 116 do Processo  
(2) vide pg. 122 do Processo  
(3) vide pgs. 125 e 127 do Processo.



Respondendo, cabe-lhes assegurar, tanto quanto lhes é dado fazel-o como ex-membros dessa Commissão, que o procurador do Syndico da "South American" ainda não foi scientificado das ponderações feitas no citado officio de 7 de novembro.

Era então pensamento da Commissão que esse Ministerio, considerando que a prompta acceitação, por parte do procurador do Syndico, das sommas offerecidas na proposta de 28 de outubro, significava vivo interesse em fechar um ajuste antes de 15 de novembro, promptamente tambem agiria á vista das alludidas ponderações, fazendo sentir a esse procurador que ao Governo da União cumpria acautelar o importante deposito existente no Russian Bank e que, portanto, não podia deixar de incluir no ajuste as condições já indicadas, tanto mais que, não tendo sido elle, sinão a "South American", quem escolhera o referido banco para depositario, nos termos do contracto, era causa aquella Companhia, conquanto indirecta, da situação em que se encontra a importancia depositada, cuja transferencia para os cofres da sua Delegacia em Londres não se tornou possivel ao Governo em virtude da respectiva retenção judicial promovida pelos debenturistas.

E entendia então a Commissão, como ainda hoje entendem os seus membros, que a sua missão estava concluida desde que enviára ao Sr. Ministro, devidamente informada, a contraproposta de 31 de outubro, convindo d'ahi em diante proseguir as negociações no proprio Gabinete até final solução.

Por motivos, porém, que os membros da Commissão não podem precisar, mas, provavelmente, de escassez de tempo para terminação do periodo governamental, nem mesmo foi accusada a contraproposta apresentada pelo procurador do Syndico, que, assim, não teve occasião de dizer si mantinha, ou não, as objecções á proposta de 28 de outubro, que, autorizada, como fôra, pelo illustre antecessor de V. Ex., se apresenta como o unico acto propriamente de negociação praticado pela Commissão nomeada.

Pelo exposto, terá V. Ex. provavelmente verificado que é ainda possivel proseguir directamente, com o procurador do Syndico, as negociações encetadas pela Commissão.

Apenas, aos membros dessa Commissão parece que, actualmente, em vista da differença de circumstancias, mais conviria, antes de proseguil-as, solicitar a audiencia do Ministerio da Fazenda sobre a proposta e contra-proposta em questão e mesmo ouvir sobre ellas a Delegacia do Thesouro em Londres e os nossos banqueiros, Srs. Rothschild and Sons, os quaes, estando naturalmente a par das condições do Russian Bank, poderão com segurança orientar o Governo da União na importante liquidação amigavel.



Terminando estas informações, apresentam a V. Ex. seus sentimentos de elevada consideração e respeito."

(a.) Eugenio de Lucena

(a.) Bernardo Piquet Carneiro  
Eng<sup>o</sup> Civil

Em vista desta informação pediu (26-3-1923) o Ministro da Viação, através do seu collega da Fazenda, a assistencia da Delegacia de Thesouro em Londres e dos nossos banqueiros Srs. Rothschild & Sons, "os quaes estando a par das condições do Russian Bank poderão orientar com segurança o Governo na importante liquidação amigavel"(1).

Assim ficou o caso, novamente, paralyzado por varios mezes, até que no ultimo dia do mez de janeiro do anno seguinte (1924) a Embaixada Britannica no Rio de Janeiro enviou ao Ministerio das Relações Exteriores um memorandum no qual pedia informes sobre o andamento das negociações, bem como esclarecimentos sobre a responsabilidade da South American Railway Construction Co. Ltd. no deposito em poder do Russian Bank. (2)

Na impossibilidade de dar uma resposta satisfactoria, o Ministro Felix Pacheco officiou (22-2-1924) ao Ministro da Viação solicitando os dados de que necessitava - renovando, oito mezes mais tarde (10-10-1924, o mesmo pedido por não lhe ter "chegado ás mãos communição alguma de Vossa Excellencia". (3)

---

(1) vide pg. 134 do Processo  
(2) vide pgs. 136-37 do Processo  
(3) vide pg. 138 do Processo



Não tendo recebido resposta - pois a Directoria Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação informara (18-10-1924) o respectivo Ministro da inexistencia, naquella Secção, de qualquer dado sobre o assumpto (1) - e tendo, pela segunda vez, outro memorandum da Embaixada Inglesa (19-1-1925) (2), novamente pediu (13-2-1925) o Itamaraty "esclarecimentos sobre a reclamação da South American Railway Construction Company" (3).

Por largo espaço de tempo ficou sem andamento o intrincado processo, até que em 1 de setembro de 1931, isto é, seis annos e meio mais tarde, a Directoria Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação recebeu do Ministro ordem para "juntar a esta o processo N. 8.792-24 D.C. sobre as reclamações da South American Railway Construction Co. Ltd., ex-arrendataria da Rêde de Viação Cearense, ora archivada na 3a. Secção dessa Directoria". (4)

De posse dos necessarios documentos, o Ministerio da Viação enviou ao da Fazenda o Aviso n.º 170 (5-12-1931), no qual, "reiterando o aviso deste Ministerio, sob N.º 67 D.C., 3a. Secção de 26 de Março de 1923", solicitava "esclarecimentos sobre o estado actual da conta corrente relativa á quantia depositada em 1911, á disposição do Governo Brasileiro, no Russian Commercial and Industrial Bank, de Londres". (5)

Tres mezes depois (1-3-1932) a Directoria da Contabi-

---

(1) vide papeleta da pg. 138 do Processo

(2) vide pg. 139 do Processo

(3) vide pg. 140 do Processo

(4) vide pg. 141 do Processo



lidade do Thesouro Nacional officiava (1) á sua collega da Viação no sentido de obter "uma copia authentica do Aviso N° 67, D.C. de 26 de março de 1923", a que se referia o Aviso supra N° 170, o que só foi conseguido em meados de maio daquelle anno (16-5-1932) (2)

Sem embargo, em 23 de julho, o Ministro Oswaldo Aranha officiava ao Ministro da Viação informando-o de que "o aviso N° 67 D.C., de 26 de março de 1923, a que V.Ex. se refere, não consta haja sido recebido neste Ministerio" (3) motivo porque pedia as necessarias providencias, que só foram attendidas em 13 de outubro daquelle anno, (1932) (4).

A DECISÃO DA COMMISSÃO APURADORA  
DA DIVIDA PASSIVA DA UNIÃO

Nenhum outro documento constante do processo indica posteriores entendimentos entre as autoridades brasileiras e o Snr. George Lee Chandler, procurador do Syndico dos debenturistas da Companhia fallida, o qual, no dia 29 de setembro de 1932 requeria á Comissão Apuradora da Divida Passiva o reconhecimento e arrolamento da Companhia como credora do Governo Federal pela quantia de Rs. 9.378:850\$, papel, e Rs. 6.617:377\$, ouro. Entretanto, obedecendo a ordem chronologica, o primeiro documento que deparamos no processo é a decisão emittida, no dia

---

(1) vide pg. 144 do Processo

(2) vide pg. 145 do Processo

(3) vide pg. 147 do Processo

(4) vide pgs. 148-149 do Processo



18 de janeiro de 1933, pela Comissão Apuradora da Divida Passiva da União, a qual, depois de historiar superficialmente a complexa questão, trata de provar a competencia do seu julgamento, encerrado nestes termos:

"COMPETENCIA DESTA COMISSÃO - O art. 1º do Decº 21.584, de 29 de junho de 1932 preceitua que esta Comissão apure a totalidade das dividas não consolidadas oriundas de actos ou factos occorridos até 31 de dezembro de 1930, de maneira que lhe não cabe apreciar a forma de liquidação ou pagamento, e tão sómente precisar quanto deve o Governo. Quanto a isto, não resta a menor duvida no processo, pois é o proprio balanço levantado pela Comissão especial nomeada pelo Governo que no-lo declara:

4.378:850\$315, papel

6.417:377\$805, ouro (fls. 24)

As demais condições estabelecidas para liquidação, além de escaparem do exame desta Comissão, são de momento inexecuveis, por se ter modificado, com o decorrer do tempo, a situação financeira. Mas dada a hypothese de ainda se querer apreciar as condições de liquidação propostas pela Comissão especial, não será demais dizer que, se o Governo confessa que deve determinada quantia não poderá applicar fórmulas de pagamento, seja qual fór, quer altere essa quantia. Pagar-se a divida em apolices ou em titulos americanos, pelo valor nominal dos mesmos, importaria em alterar a importancia, desde que taes titulos não fossem cotados ao par. Por outro lado, não nos parece justo que se prenda a liquidação de uma divida para exigir-se do credor um "auxilio que se deve esperar" (fls. 32) quando juridicamente nenhuma interferencia podera ter o credor no assumpto. Se o deposito do Russian Bank está á disposição do Governo (fls. 102), como podera um terceiro intervir no levantamento do mesmo? E' justo que se exija o levantamento do embargo, pois este depende do Syndico, porém não mais.

Devemos tambem olhar um pouco a situação em que fica o Brasil perante o estrangeiro em procastinar pagamentos sob motivo tão improcedente.

Quanto á formula de quitação evidentemente não poderá ser outra senão plena e geral, e para melhor assegurar os interesses da União suggeriamos a lavratura de escriptura publica.

**CONCLUSÃO** - Pelo exposto podem ser julgadas liquidas para pagamento as importancias de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro.

Relacionados sob os ns. 2.652, papel e 8, ouro."(1)

(1) Vide nos 252, 253 do Processo



Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1933

(a) illegível

Em vista da decisão acima o Procurador do Syndico, Sr-George Lee Chandler requereu (26-10-1933) ao Ministro da Fazenda o pagamento da divida que fôra relacionada pela Comissão Apuradora da Divida Passiva da União (1), o que não lhe foi feito em virtude de ter o Director Geral do Thesouro emittido (4-11-1933) o seguinte parecer, approved pelo Ministro Oswaldo Aranha:

"O processo a que este se refere se encontra na Secretaria desta Directoria Geral, vindo da Comissão Apuradora da Divida Passiva da União.

Tendo S. Ex., o Sr. Chefe do Governo, resolvido que os processos de identica procedencia aqui permaneçam até ulterior deliberação, parece-me que o presente devera ser annexado ao que se prende, para o fim de serem ambos, em época opportuna, convenientemente examinados e solucionados." (a) Bellens (2)

Isto se passava em novembro de 1933. No dia 25 de abril de 1934 a Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante, apresentou um Relatorio no qual declarava ter firmado com o Sr. George Lee Chandler, representante do Syndico dos debenturistas da Companhia fallida, um accordo, (3) que transformava o antigo debito de .... 22.798:904\$037, fixado pela Comissão Lucena-Piquet, em 35.000:000\$000.

RELATORIO DA COMISSÃO ENCARREGADA  
DA LIQUIDAÇÃO DA DIVIDA FLUCTUANTE

"A mencionada Companhia, que foi constructora, em parte, e arrendataria da "Rêde Viação Cearense", reclamou do

- 
- (1) Vide pg. 181 do Processo
  - (2) vide pg. 182 do Processo
  - (3) vide pg. 184 do Processo



Governo, em 11 de dezembro de 1914, o pagamento de "medições" daquela Rede, e bem assim de contos de material e indemnisação de outros trabalhos por ella executados.

Tendo, porém, o Governo, em 11 de dezembro de 1915, declarado caduco o seu contracto, por cujo facto, segundo clausula do mesmo, tinha ella direito a restituição, em ouro, do seu capital, resultou que aos pagamentos reclamados se juntasse mais esse.

Para conhecer da procedencia dessas reclamações e ser possivel solucional-as por accordo, o Inspector Federal de Estradas, baseado num Aviso do Ministerio da Viação e Obras Publicas, nomeou, para esse fim, uma Commissão. Esta, depois de um trabalho exhaustivo, de cerca de dois mezes, apresentou o resultado dos seus estudos. E o resultado a que ella chegou é o que vae abaixo, sendo de notar que, para conversao de mil réis ouro em £, tomou por base o cambio de 16 dinheiros, conforme a clausula IV do contracto de 16 de maio de 1911 e, para a conversão da Libra em papel, adoptou o cambio de 6 1/4, que era o da cotação maxima da mesma, em outubro de 1922.

E' este o resultado:

Reclamações attendidas:

Pagamento em papel .....	1.381:836\$130
Pagamento em ouro, convertido em papel..	4.888:390\$603
Indemnisação, pagamento em papel .....	2.997:014\$185
Restituição do capital 5.285:805\$906, ouro, o qual, convertido em Libras ao cambio de 16 dinheiros, produziu £.... 352.387/1/2 e convertida depois essa quantia em papel, ao cambio de 6 1/4, produziu .....	13.531:663\$119
	<u>22.798:904\$037</u>

E' este o relatorio.

Na sessão, porém, de accordo com esta Commissão, a argumentação produzida pelo representante do Syndico dos debenturistas da Companhia, para demonstrar que a alludida divida do Governo não se podia expressar pela cifra papel de 22.798:904\$037, foi tão clara e razoavel, que a Commissao, por sua maioria, a reconheceu precedente.

E' esta a sumula de sua argumentação:

- (a) Pelo accordo de 1922, o Governo propoz-se a pagar, dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de



22.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel, e 6.714:377\$805, ouro (carta de fls. 8 e 9).

- b) Não tendo o Governo accetado a contra-proposta do representante do Syndico (carta de fls. 11 a 14), não mais cogitou de novo entendimento com elle para saldar a divida.
- c) No entanto, o representante do Syndico terá de remetter agora para Londres a somma que receber.
- d) Si elle, em 1922, fosse pago, em papel, da somma de 6.417:377\$805, ouro e da de 4.378:850\$315, papel, ou fosse da importancia de 22.798:904\$037, papel, era possivel que, com essa importancia, lograsse adquirir, ao cambio de época, 550.000 libras; mas, ao cambio actual, com a libra de 60\$000, não adquiria nem 400.000 libras.
- e) Demais, accrescentou, não se trata de uma divida pela qual a União Federal se fizesse responsavel, sem proveito algum, ou mais do que isto, com grave damno de seu patrimonio. Ao contrario, da encampação da estrada de ferro, denominada Rede Cearense, não só a União como o Estado do Ceará, tem auferido sensiveis vantagens economicas.

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

Rio de Janeiro, 25 de abril de 1934

De accordo

(a) Amalio da Silva (a) A. Ximeno de Ville roy

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

Rio, 25 de abril de 1934

(a) Raul de Araujo Maia

Quasi um mez depois, a 17 de julho, o Presidente da Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante, Snr. Carlos Edmundo Amalio da Silva, dirigia ao Snr. Ministro da Fazenda um officio em que, depois de transcrever o Relatorio a que acima nos referimos, pedia "as ne-



cessarias providencias, afim de que seja paga á mencionada credora a citada importancia de 35.000:000\$000, pela estação pagadora competente, á conta do credito aberto pelo Art. 1.º do alludido Decreto, revigorado pelo de N.º 24.079, de 4 de abril deste anno." (1)

O Dr. Arthur de Souza Costa, Ministro da Fazenda, exarrou, em seguida, o seguinte despacho (2)

"De accordo com a determinação constante do Art. 6º, do Decr. n.º 23.298, de 27 de outubro de 1933, autorizo o pagamento da quantia de trinta e cinco mil contos de réis (35.000:000\$000), nos precisos termos da presente requisição, que deverá ser annexada ao respectivo processo. Va em seguida á Directoria da Despesa, para proceder á classificação á conta de credito indicado e providenciar sobre a liquidação da divida pelo Thesouro, na fôrma solicitada, podendo a mesma Directoria emittir cheque contra o Banco do Brasil a debito da conta "Despesa da União".Rio 10 de novembro de 1934."

(a) A. de Souza Costa.

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

"INFORMAÇÃO" DO PROCESSO  
NO TRIBUNAL DE CONTAS

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

A Comissão encarregada da liquidação da Divida Flu-

- 
- (1) Vide pgs. 189-192 do Processo  
(2) Vide pg. 192 - v - do Processo



ctuante, entendendo que a reclamação da South American Railway Construction Company Limited implicava em um pedido de indemnisação de material, não obstante o extenso relatório de fls. 15 a 21, no qual se verifica ser essa reclamação em grande parte constituída por uma reposição de capital, admittida na reforma contractual de 1911, a Comissão, baseada nos arts. 1 n° 2 e 3° do Decreto n° 23.298, entrou em accordo com o representante do syndico dos debenturistas daquela Companhia, para que o pagamento reclamado se desse na mesma base, assentada anteriormente em 1922, de 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805 (ouro), fazendo-se a conversão desta ultima parcella ao cambio actual. Com essa conversão, esse credito alcançaria a somma de 54.136:150\$315, dando um abatimento razoavel, acceto pelo dito procurador, para 35.000:000\$000, para liquidação.

Acceitando a Comissão como base de liquidação as quantias já verificadas pela Comissão nomeada em 1922, entendeu entretanto fugir-lhe á competencia a apreciação das condições estabelecidas por aquella primeira Comissão, na sua proposta de fls. 8 e 9, taes eram o levantamento do sequestro do deposito de £ 996.000 no "Russian Commercial and Industrial Bank de Londres" e sua transferencia para a Delegacia do Thesouro em Londres e a reserva de 10% da divida no Banco do Brasil, como garantia de quaesquer responsabilidades referentes á execução do contracto de 1911.

Tanto a proposta de fls 8 e 9, como a resposta de fls. 11 a 14 se referem ás parcelias de 4.378:850\$315 (papel) e 6.417:377\$805 (ouro), nellas não tendo havido a necessaria conversão desta ultima garantia.

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

A maioria da Comissão, em vista das considerações apresentadas pelo interessado, entendeu que a conversão se devia dar agora ao cambio de 60\$000 a libra, quando a mesma, em 1922, attingia valor muitissimo menor.

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

Em sua petição de protesto fls. 171, reclamava a "South American Railway": a) as quantias previstas nas clausulas IV e XLVIII do contracto (restituição de capital); b) a liquidação das diversas reclamações que



apresentou ao Governo; c) a medição final de todos os trabalhos executados nos termos do art. 213 do anexo II do contracto; d) os lucros cessantes e as perdas e danos que soffrerá e estava soffrendo.

Não ha, pois, no caso, uma simples indemnisação de material, na qual a Commissão encarregada da Divida Fluctuante pudesse agir com os mais amplos poderes, sem o necessario exame das condições impostas em 1922 ao accordo pretendido.

Nessa reclamação ha uma restituição de capital, conforme esclarece o relatorio de fls. 15 a 21, bem como um calculo de indemnisação, pelo que se vê a fls. 25.

Não é pois razoavel aceitar-se essa restituição de capital sem concomittante exame da transferencia do deposito das 996.000 do "Russian Bank", deposito esse feito por ambas as partes, que, ambas, devem soffrer a responsabilidade das consequencias de sua escolha.

Segundo consta do processo, a South American Railway Construction Company Limited teve a sua fallencia decretada em 1914, o que realmente provocou o decreto do Governo considerando em 1915 caduco o contracto de 1911-

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

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

Não ha por outro lado prova alguma efficiente de que podem tanto o dito syndico como o liquidante legitimamente falar em nome e como representantes da "South American Railway Construction", nem ainda de que elles sejam de facto respectivamente syndico e liquidante da referida sociedade.

Accresce mais que não conta igualmente si ambos podem transigir e dar quitação pela referida Companhia, de modo a exonerarem o Thesouro Nacional de qualquer outra responsabilidade.

Isto quanto á prova da qualidade e da capacidade do mandatario constituido em 1922.



Quanto á prova de que foi feita a interrupção de prescrição, segundo exige o art. 2 do decreto 23.298, o que do processo consta é exactamente o contrario.

Não ha duvida de que em 12 de agosto de 1920 houve uma interpellação em nome da "South American" visando interromper a dita prescrição.

Mas o Snr. G.L.Chandler, que subscreveu a interpellação como representante da referida "South American", comparecendo em juizo sem ser por intermedio do advogado, não exhibiu nenhum mandato ou procuração da dita Companhia, já fallida, que o autorisasse a fazer validamente a dita interpellação. Sendo esta assim nulla e inoperante, não pode produzir o effeito de interromper qualquer especie de prescrição.

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

Sendo o decreto, que considerou caduco o contracto de 1911 datado de 25 de agosto de 1915, a prescrição consumou-se deste modo em 25 de agosto de 1920, nenhum effeito produzido uma interpellação nulla por evidente carencia de mandato-

Ainda é de considerar-se que desde 13 de fevereiro de 1925 (fls.140) até 1º de setembro de 1931 (fls.141) a presente reclamação permaneceu paralyzada no archivo, sem nenhum andamento, não sendo licito impedir-se a prescrição, indeterminadamente, de um direito por uma serie successiva de simples protestos judiciaes, sem qualquer outra diligencia que demonstre da parte de senhor do direito uma acção conducente ao reconhecimento de sua pretensão.

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

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

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

(a) João Moraes Barbosa.

Sem embargo de haver a 2a. Directoria do Tribunal



de Contas opinado (14-12-1934) que

"si a autoridade superior achou imprecidentes as duvidas suscitadas e detalhadamente expostas na informação, parece-me que poderia ser ordenado o registro da despesa, á vista das conclusões a que chegou por maioria a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Fluctuante," (1)

o Presidente do Tribunal de Contas nomeou o Snr. Ministro Thompson Flores como Relator do processo, cujo julgamento foi então convertido em diligencia. (2)

VOTO PROFERIDO PELO SNR. MINISTRO RELATOR  
THOMPSON FLORES, DE ACCORDO COM O QUAL  
DECIDIU O TRIBUNAL DE CONTAS, CONVERTENDO  
O JULGAMENTO EM DILIGENCIA:

"Attendendo-se á clara exposição ministerial, de 7 de março de 1923, do então Ministro da Viação, que fez um resumo exacto das reclamações da Companhia Inglesa "South American Railway Construction", por motivo dos contractos acima referidos e de sua consequente Rescisão fls. 126 - que mostra como essa Companhia se conduziu, no cumprimento de suas obrigações, creando toda a sorte de difficuldades ao Governo, e fugindo aos compromissos assumidos, como tudo consta desse processo, para promover essa rescisão de que pretendia tirar lucro: - Vide Decreto n° 11.692 de 25 de agosto de 1915 - que declarou caduco o contracto, e seus impressionantes fundamentos.

Attendendo-se que para esse ~~em~~prehendimento foi levantado um emprestimo de £ 2.400.000, sendo que por accordo, 83% desse emprestimo ficaria depositado no "Russian Commercial & Industrial Bank, em Londres, - £ 996.000; - não consta desses autos, por que tempo, e quaes as condições desse deposito, e quaes as responsabilidades das partes contractantes, e quem indicou esse Banco para esse deposito.

Contudo, vê-se do processo, na reclamação ao Presidente da Republica - fls. 103 e 104, que foi a Companhia "South American" que fez esse deposito no dito Banco;

Attendendo-se ainda, que em torno do accordo, da solução amigavel ás reclamações dessa Companhia ao Governo do Brasil, como se vê das cartas trocadas pela "Comissão de funcionarios", indicada pelo Ministro da Viação, e o

---

(1) Vide pag. 198 do Processo

(2) Vide pags. 200-203 do Processo



Snr. George Lee Chandler, procurador do syndico, carta de 28 de outubro de 1922 (fls. 8) e sua resposta de 31 do mesmo mez e anno (fls. 11), foi estipulado como saldo, a favor dessa Companhia as quantias de 4.378:850\$315 papel e 6.417:377\$805 ouro, "ficando estabelecido, como condição primeira, que o pagamento desse saldo, em favor dos debenturistas (essa Companhia falliu em Londres, no anno de 1914), verificado em balanço, no estudo daquellas reclamações, seria, todavia dependente, não sómente do levantamento do embargo oposto em 1916, por um grupo de financeiros e Sir Harwood-Banner, sobre o deposito de £ 996.000 (elevado já, naquella época - fosse o juro de 1% - £ 1.001-992-3-2, - comunicação de Rothschild ao Ministro da Fazenda - folhas 98 e 102), existente naquelle "Russian Bank", como tambem ser aquelle deposito e respectivos juros transferidos para a Delegacia de Londres; fls. 29;

Attendendo-se que essa condição principal, referente ao levantamento desse deposito, e sua transferencia para a Delegacia de Londres, exigido pelo Governo para tornar POSSIVEL ESSE ACCORDO, OU ESSE AJUSTE AMIGAVEL, FRACASSOU OU NÃO TEVE SOLUÇÃO, em face das objecções mais neirosas e subtis dos reclamantes, como está na carta-resposta de fls. 11;

Que, no entanto, esse deposito retido por embargo, no referido Banco foi feito, não sei si em razão do contracto de construcção da Via Ferrea Cearense, ou das condições do emprestimo já referido de £ 2.400.000 - parte do Banco do Brasil e parte do dito "Russian Bank", pela Companhia "South American", fls. 104 (reclamação pelo syndico ao Presidente da Republica em 3 de junho de 1916);

Attendendo-se que se observa nos autos que, como introduccão do Governo aos seus funcionarios - fls. 129 - foi determinado: "fazer sentir a esse procurador, Mr. Chandler, que ao Governo da União, cumpre acautelar a importancia em deposito existente no "Russian Bank"; e que nao podiam deixar de influir no ajuste das condições ja indicadas;

Attendendo-se ainda que, dado o vulto, a importancia desse pagamento - 35 mil contos de réis, convem ouvir o Dr. Representante do Ministerio Publico, para solicitar-lhe o seu parecer, tal a importancia e complexidade do assumpto; obrigações decorrentes dos contractos, da sua rescisão, da extensão de poderes da procuração do syndico ao seu procurador para transigir, etc., etc., autorisação essa que deve ser concedida pelo Juiz de Fallencia de Londres - fls. 35 e 63; verificar emfim, a prescripção procedente ou não, mas levantada na bem elaborada informaçãõ do Corpo Instructivo deste Tribunal;



Attendendo-se, ainda mais, que esse pagamento de 22.798:904\$037, nos termos do voto vencido, ou de Rs.35.000:000\$000, autorizado pela maioria dos seus membros da "Comissão de Liquidação", não tem como fundamento, como por equívoco ali se declara, no ajuste concertado na correspondencia, entre as partes já referidas, porquanto nelle se exige, por parte do Governo como condição principal, o levantamento e transferencia para a Delegacia de Londres, de parte do empréstimo - £ 925.000, depositado, e mais tarde embargado nos cofres do "Russian Bank", o que não se executou;

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

a) - sejam juntos ao processo os dois contractos já referidos nesta exposição;

b) - seja remettido, em seguida, este processo, por intermedio do Ministerio da Fazenda, á "Comissão de Estudos Financeiros e Economicos" daquelle Ministerio, que tem prestado á Nação relevantes e patrióticos serviços, e que está aparelhada para prestar todos os informes a respeito do empréstimo de £ 2.400.000; sobre o deposito e embargo das £ 1.001.992-3-2; responsabilidades das partes contractantes nesse deposito e embargo, feito sobre essa importancia no "Russian Bank"; si esse deposito deve ser considerado perdido, e por culpa de quem?

c) - prestadas essas informações dar-se vista dos autos ao Dr. Representante do Ministerio Publico."

Foi assim que, tendo o Ministro da Fazenda interino, Sr. José Bellens de Almeida, transmittido (12-1-1935) o processo em questão ao Presidente da Comissão de Estudos Financeiros e Economicos dos Estados e Municipios, este, de accordo com o decreto n° 24.533, de 3 de julho de 1934, o confiou a esta Secção Technica, conforme despacho datado do dia 6 de fevereiro de 1935.



S E G U N D A

---

P A R T E



O DEPOSITO DO PRODUCTO LIQUIDO  
DO EMPRESTIMO DE £ 2,400.000

Tal é o historico, mais ou menos detalhado, do processo que a seguir passamos a analysar.

O § 5º do Art. 1º do Decreto nº 9.168, de 30 de novembro de 1911, determinava que, effectuada a emissão (cujos titulos a Companhia se encarregou de negociar por sua conta) e de accordo com a clausula LVIII do contracto de arrendamento,

"uma somma correspondente a 83% do valor nominal dos titulos será pela companhia referida, South American Railway Construction Company Limited, depositada á disposição do governo brasileiro, para o serviço dos pagamentos previstos nas clausulas LVIII e XLIV do mesmo decreto, metade no Banco do Brasil e metade em um Banco de Londres ou Paris, designado pelo Ministro da Fazenda de accordo com a Companhia."

A clausula LVIII do contracto de arrendamento determinava:

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

Ha evidente disparidade entre o estipulado no contracto e a letra do Decreto nº 9.168. Pelo decreto autorizador da emissão o Ministro da Fazenda tinha poderes para fazer uma emissão de titulos no valor de £ 2.400.000, do juro annual de 4%, ouro, para pagamento de serviços contractados com a South American Railway Construction Company, Limited. Logo depois de effectuada a emissão, uma



somma correspondente a 83% do valor nominal dos titulos seria depositada pela Companhia, metade no Banco do Brasil e metade em um Banco de Londres ou Paris, "designado pelo Ministro da Fazenda de accordo com a Companhia."

Isto significava que a South American Railway Construction Company, Limited, incumbida, pela clausula LVIII do contracto, de negociar os titulos por sua conta, só entregaria ao Governo 83% do valor nominal da emissão, importancia que deveria ter o destino previsto pelo Decreto n° 9.168, cuja redacção, como vimos, evitava a menção do The Russian Commercial & Industrial Bank, que a clausula LVIII do contracto de arrendamento indicava.

Consequentemente, o § 5° do Art. 1° do Decreto n° 9.168 (posterior ao contracto) não dava expressa autorização para o deposito de qualquer importancia no The Russian Commercial & Industrial Bank, mas "em um banco em Londres ou Paris, designado pelo Ministro da Fazenda de accordo com a Companhia."

"Tudo estava a indicar - escrevia (1) o Dr. Jacob Cavalcanti, que naquella época se achava na Capital Inglesa - que o deposito deveria ser feito em Londres na casa N.M.Rothschild & Sons, não só pelo facto de ser a agencia financeira do Brasil, como tambem pela segurança que offerencia ao Governo Brasileiro. Mas, ainda que se não quizesse realizar o deposito de tão avultada somma na nossa agencia financeira em Londres, deveria ter sido escolhido um dos grandes bancos daquella capital. A designação, porem, recahiu no The Russian Commercial & Industrial Bank de Londres, cuja obscuridade estava na razão directa da extensão do seu nome."

---

(1) "Historico da Divida Externa Federal (Impr.Nacional, Rio, 1923, p.51.)



De feito, concluído o lançamento da emissão, The Russian Commercial & Industrial Bank, simples agencia londrina de um banco russo (com sede em Petrogrado) (1), inaugurada no dia 3 de janeiro de 1911 com o capital de £ 100.000, foi escolhida pela South American Railway Construction Company, Limited (2), para depositaria da vultosa quantia de £996.000, equivalentes á metade do producto liquido do emprestimo brasileiro!

Neste ponto a redacção da clausula LVIII do contracto de 16 de maio se afastou extraordinariamente da clausula XXX do primitivo contracto revisto, de 4 de fevereiro de 1910, que assim determinava:

"A Companhia poderá negociar, desde que seja a isso autorizada pelo Governo, a totalidade ou parte dos titulos correspondentes ás estradas de ferro a construir, depositando, á disposição do Governo, em bancos da praça de Londres, de Paris, e no Banco do Brasil, nesta praça, 90% do valor nominal dos titulos.

Como se vê, havia enorme differença entre a letra dos dois contractos, pois o primeiro estipulava claramente, dever o saldo do emprestimo ser depositado á disposição do Governo Brasileiro, sem nenhuma referencia ao Russian Bank, ou á South American Railway Construction Company, Limited, circumstancia que demonstra a orientação posterior da Companhia arrendataria.

---

(1) Este Banco fôra fundado na Russia em dezembro de 1889, com um capital inicial de Rublos 5,000,000 depois augmentado para Rublos 35,000,000 então equivalentes a £ 3.700.000.

(2) Diz a Comissão Lucena-Piquet - "provavelmente pelos debenturistas" da Companhia. Pag. 32 do Processo.



## A ESCOLHA DO BANCO DEPOSITARIO

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

De facto tudo indica ter sido a Companhia a unica responsavel pelo deposito do dinheiro naquelle estabelecimento de credito, não só por não constar, em quaesquer peças do processo, uma unica prova em contrario, como porque, negociadora, que foi, dos titulos da emissão, e, evidentemente, indicadora, no contracto, do nome dos banqueiros de sua preferencia, a Companhia dispensou a autorisação do Ministro da Fazenda para effectuar o deposito da importancia correspondente á metade liquida da emissão. Era o proprio Sir John Sutherland Harwood-Banner, representante do grupo financeiro negociador do emprestimo de £ 2.400.000, da South American Railway Construction Company e outras firmas, quem, ao propôr ao Presidente da Republica e aos Ministros da Viação e da Fazenda um accordo amigavel para a soluçào da pendencia (1) declarava ter sido "o deposito existente no Russian Commercial & Industrial Bank, feito pela South American Railway Construction Company para a construcção da Rêde Cearense,"

Em abono desse facto podemos ainda juntar as declarações (2) do Ministro da Viação, Dr. Francisco Sá, e da Comissão Lucena-Piquet (3), em que se lê ter sido o deposito de

---

(1) Vide officio de 3/6/1916. Pags. 103-104 do Processo  
(2) Vide nota de 7/3/1923. Pags. 126-127 do Processo  
(3) Vide officio sem data de 1923, pag. 128 do Processo.



£ 996.000, saldo da metade do empréstimo de £2.400.000 levantado para execução do contracto, feito no Russian Bank, "banqueiro escolhido pela propria Companhia."(1)

Na impossibilidade de conhecermos, pelo simples exame das peças do processo, o verdadeiro destino dado ao saldo do empréstimo de £ 2.400.000, telegraphamos (26 e 29 de janeiro de 1935) ao Lloyds Bank, de Londres, incumbido de effectuar os serviços daquella operação, solicitando-lhe completas informações sobre os depositos realizados pela South American Railway Construction Company, Limited em 1911.

A resposta foi a seguinte:

"Londres, 5 de fevereiro de 1935 - "Os Archivos existentes indicam que o saldo liquido do empréstimo, approximadamente de £ 1.992.000, foi creditado da seguinte fórma: £ 996.000 ao London County and Westminster Bank, de Lombard Street, em Londres, de £ 996.000 ao The Russian Commercial & Industrial Bank, de Londres, por ordem da South American Railway Construction Company, Limited (a) Lloyds Bank"

Consultado a respeito, o Banco do Brasil informou-nos de que, de facto, o London County & Westminster Bank, Limited, de Londres, recebera no dia 16 de fevereiro de 1912 da South American Railway Construction Company Limited, a seu credito, a quantia de £ 996.000, correspondente á metade de 83% de £ 2.400.000, lançamento que foi correspondido a credito do Thesouro Nacional em 28 de fevereiro de 1912, tendo as £ 996.000, á taxa de 16 1/32d., produzido Rs.14.910:876\$960.

(2) A outra metade do empréstimo, de accordo com a referen-

---

(1) Vide officio do Ministro da Fazenda, ao Ministro da Viação em 26 de outubro de 1922 - Pag. 28 do Processo.

(2) Carta de 7 de março de 1935.



cia feita pela Comissão Lucena-Piquet, no officio de 4 de agosto de 1922, dirigido ao Ministro da Viação, fôra confiada ao Russian Bank, que accusou o recebimento do deposito no total de £ 996.000 em carta dirigida ao Ministro da Fazenda no dia 22 de dezembro de 1911.(1)

Que o Governo Brasileiro estava completamente alheio ao destino dado ao saldo do emprestimo, basta sabermos que a propria Delegacia do Thesouro Brasileiro em Londres ignorava a existencia de qualquer deposito feito pela Companhia, á qual dirigia, nos dias 29 de janeiro e 7 de fevereiro de 1912, duas cartas solicitando informações! (2)

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

Ao extender, porém, essa zelosa fiscalisação ao limite extremo dictado pela desconfiança, desobedeceu a Companhia a letra do contracto de arrendamento, que lhe impunha a entrega do producto do emprestimo ao Governo Brasileiro.

Para que se avalie a justeza desse raciocinio basta examinarmos, a fls. 64 do Processo, a exposiçãõ de uma (N. 22

(1) Vide pag. 99 do Processo.

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



ou F 3) das innumeradas reclamações feitas pela Companhia, e analysadas pela Comissão Lucena-Piquet. Protestava a arrendataria contra o não pagamento de 304:005\$000, correspondentes a juros de 9% sobre o producto liquido do emprestimo, cujo saldo o Governo determinou fosse depositado pela Companhia. Entendia esta não ter a obrigação de "depositar todo o producto liquido do emprestimo de uma só vez e sim em prestações," ao que o representante da Inspectoria das Estradas contestou pela citação da clausula LVIII do contracto de 16 de maio de 1911, que estatua: "logo após effectuada a negociação, a Companhia entregará ao Governo 83% dos titulos negociados."

A conclusão a que, por deducção, nos leva esse protesto da empreza arrendataria, - feita muito posteriormente á negociação dos titulos - é de estar parte do producto liquido do emprestimo de posse da Companhia ou de seus banqueiros, e reclamar o Governo o deposito integral de 83% da emissão em algum outro estabelecimento de credito.

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



Essa verdadeira interpretação dos factos é plenamente comprovada pelos argumentos apresentados numa das reuniões (16 de agosto de 1922) da referida Comissão de arbitramento, na qual se discutia a procedencia de reclamação N. 27 (1) relativa ao pagamento, á Companhia, de juros de 9% sobre o valor das medições e sobre a quitação de 2.550:000\$ sob o fundamento de ter havido demora nesse pagamento.

Reclamava a empresa arrendataria, por isso, a somma de Rs. 235.527\$487, que lhe foi recusada em virtude de ser a demora do pagamento das medições causada pela distancia em que se achavam localizados os serviços e pelos processos lentos dessas medições, quasi sempre tornadas mais vagarosas pela propria Companhia. E para demonstrar a inexistencia de outros motivos - acrescenta a Comissão em seu Relatório: -

"foram lidos pelo representante da Inspectoria o despacho de 9 de setembro de 1913 do Ministerio da Fazenda e o seu officio N° 544 de 1 de agosto de 1913, no primeiro dos quaes se declara não haver pagamentos a effectuar a Companhia quando esta se queixava, sendo de notar ser ella propria quem em tempo não transferia as sommas precisas do Russian Bank para a Agencia do Brasil em Londres ..."

O sentido dessas palavras não comporta divergencia de interpretação: a Companhia não transferia as sommas precisas do Russian Bank para a Agencia do Brasil, de Londres,

Em synthese: a Companhia firmou com o Governo um con-

---

(1) Vide pg. 68 do Processo



tracto de arrendamento, para cuja execução foi encarregada de negociar certa emissão de títulos brasileiros, obrigando-se a depositar o liquido do emprestimo, metade no Banco do Brasil, metade com a propria Companhia contractante, ou seus banqueiros, o Russian Bank, ou outro banco de Londres ou Paris, escolhido de common accordo pelas partes contractantes.

Realizada a operação, a Companhia, de accordo com a letra do contracto, e em desaccordo com o decreto autorizador da emissão, escolheu, como depositario de parte dos fundos do Governo, o Russian Bank, de Londres, circumstancia que a tornava tão responsavel pela escolha do Banco quanto o proprio Governo, que permittira tal preferencia no contracto. (1)

Deante do exposto se deduz caber tanto á Companhia, como ao Governo, uma solidaria responsabilidade pela escolha do Russian Bank para depositario dos fundos, responsabilidade que a viciosa redacção da clausula LVIII do contracto não consegue tornar menos directa.

Apesar de grammaticalmente falho o ultimo periodo dessa clausula, seu sentido real não pode ser invertido por especiosa hermeneutica, pois o que se determinava era a entrega, pela Companhia ao Governo, do saldo do emprestimo, fundos estes que seriam depositados, metade no Banco do Brasil, metade com a propria Companhia, ou seus banqueiros,

---

(1) Vide "Informação" do Dr. João Moraes Barbosa, do Tribunal de Contas, pg. 195 v. do Processo.



o Russian Bank, OU OUTRO BANCO EM LONDRES OU PARIS, ESCOLHIDO DE COMMUN ACCORDO PELO GOVERNO E A COMPANHIA.

Em outras palavras: os fundos, que pertenciam ao Governo seriam confiados, em sommas eguaes, ao Banco do Brasil, e á Companhia arrendataria ou seus banqueiros. Portanto, como depositarios desses fundos do Governo, tanto o Banco do Brasil, como a Companhia ou seus banqueiros, eram por elles directamente responsaveis, uma vez de posse de dinheiro.

Ao prevêr a clausula LVIII, porém, a eventualidade de ser metade dos fundos depositada em outras mãos, que não da Companhia ou seus banqueiros, isto é, "outro Banco em Londres ou Paris", accordava-se que a escolha desse banco fosse feita "de commun accordo pelo Governo e a Companhia."

Logicamente, por isso, si o deposito da metade do saldo do emprestimo fosse effectuado em outro banco, de Londres ou Paris, escolhido pelas partes contractantes, como a alternativa do contracto autorizava, não poderia a Companhia ser chamada á responsabilidade pela fiel guarda e destino desses fundos, uma vez ter sido, com o Governo, proprietario daquelles dinheiros, a indicadora do seu depositario.

O texto da clausula LVIII não significava ter a Companhia necessidade do consentimento do Governo para reter em seu poder, ou confiar aos seus banqueiros, a metade do saldo do emprestimo de £ 2.400.000, pois o contracto a isso lhe dava expressa autorizaçào, contra o disposto no decreto autorisa-



do empréstimo.

O deposito daquelle saldo era, assim, opcional. Ao evocar a si o direito de constituir-se depositaria dos fundos do Governo, a Companhia exerceria uma faculdade a ella confiada pelo dono do dinheiro, e, assim procedendo, implicitamente assumiria completa responsabilidade pela sua custodia. Por outro lado o Governo não podia impedir a entrega desses fundos aos banqueiros da Companhia, uma vez haver previamente reconhecido, no contracto, a legitimidade desse acto. Consequentemente, a responsabilidade da Companhia pelo dinheiro depositado, com banqueiros de sua voluntaria escolha, não era tão directa como si ella houvesse retido os fundos, no todo ou em parte, em seus proprios cofres particulares, ou, á sua disposição, em poder de seus banqueiros.

Do exposto se deprehende não poder a Companhia ser considerada "trustee" de parte do producto do empréstimo por ella negociado, pela intuitiva razão de que, ao effectuar nos bancos indicados os depositos devidos, ella sempre o fez consoante exigia o accordo assignado, dando, assim, cabal desempenho á missão a ella commettida pela parte contractante.

Sem embargo, não tendo parte do empréstimo ficado em seu poder (como opcionalmente suggeria o contracto), mas em poder de seus banqueiros, (contra o que estipulava o decreto autorizador do empréstimo) nem por isso se eximia a Companhia, materialmente, de qualquer responsabilidade pelo destino dos fundos, que se achavam depositados em



Londres á disposição do Governo, para garantir os pagamentos dos serviços constantes da clausula XLIV do contracto, pois a escolha do Russian Bank com ser permittida pelo contracto de arrendamento, violava o decreto autorizador do emprestimo.

Taes são os informes que esta Secção Technica pode prestar sobre o deposito do emprestimo de £ 2.400.000:

- 1 - A Companhia negociou o emprestimo de £ 2.400.000.
- 2 - Autorizada a constituir-se depositaria da metade do saldo da operação, ou deposital-o no Russian Bank, effectuou o deposito neste estabelecimento de credito, exercendo severa fiscalização sobre as suas retiradas.
- 3 - Obrigada a fazer no Banco do Brasil o deposito da outra metade do producto liquido do emprestimo, obedeceu o contracto, confiando esses fundos ao London County and Westminster Bank, que depois os enviou ao Governo.
- 4 - A Companhia era, solidariamente com o Governo, responsavel pela escolha do Russian Bank para depositario daquelles fundos, responsabilidade tanto mais directa quanto a escolha do Banco Russo foi feita em flagrante desobediencia do decreti N° 9.168 de 30 de novembro de 1911.



O EMBARGO DAS £ 1.001.931.3.2

Por deliberação dos accionistas da South American Railway Construction Company, Limited, reunidos em assembléa extraordinária, no dia 13 de janeiro de 1914, foi a firma voluntariamente dissolvida, della sendo então nomeados, como liquidatario, Sir William Barclay Peat, e como syndico, Sir William Plender (1).

Em virtude de uma longa serie de motivos justamente considerados "impressionantes" (2), o Governo Brasileiro decreta, a seguir, no dia 8 de agosto de 1915, a caducidade do contracto de arrendamento que firmara com a South American Railway Construction Company, Limited, cuja fallencia era promovida em Londres por um grupo de financistas, que negociara, para a Companhia, o empréstimo de £2.400.000, grupo que, representado por Sir John Sutherland Harwood Lanner, obteve da Suprema Corte da Inglaterra uma sentença que collocava sob custodia os depositos feitos no Russian Commercial & Industrial Bank, de Londres, e no Banco do Brasil, do Rio de Janeiro, (3)

O então Ministro da Fazenda, (Dr. João Pandiá Calogeras) procurou, por todos os meios ao seu alcance, conseguir a transferencia do deposito pertencente ao Governo Brasileiro em poder do Russian Bank, pois, o embargo contra o levantamento daquelles fundos só p dia ser legalmente obtido através de especial procuração da South American Railway Construction Company, Limited, documento que, no entender

- 
- (1) Certidão passada pelo tabellião John Edward Newton em Londres, no dia 11 de agosto de 1915.  
 (2) Ministro Thompson Flores, Vide pag. 201 do Processo.  
 (3) Vide pag. 103 do Processo.



dos advogados ingleses então consultados, não parecia constar dos autos da demanda instaurada por Sir John Harwood-Banner contra a firma fallida.

Com o prosseguimento da guerra européa e a victoria da revolução russa, ficou a questão por longo tempo suspensa, até que depois de entrar o Banco em liquidação provisoria (3 de fevereiro de 1922) foi ella decretada compulsoriamente no dia 24 de outubro de 1922, accusando o Banco um vultoso passivo, pelo Recebedor Official, Sr. H.E. Burgess, considerado irrecuperavel (1).

Segundo documentos que nos foram fornecidos pela Contadoria Central da Republica, o saldo a favor do Thesouro brasileiro, em poder do Russian Bank, era, no dia 1 de janeiro de 1922, de £ 998.272-11-7, importancia que em agosto daquelle mesmo anno estava computada em £ 1.001.932-5-2, segundo telegramma enviado pelos Srs. N.M. Rothschild & Sons ao então Ministro da Fazenda:

"London, 25 de agosto de 1922 - "Em resposta ao vosso telegramma de 18 de agosto posso informar-vos de que recebi uma carta do Recebedor Official da Bolsa (nomeado liquidatorio interino do Russian Commercial & Industrial Bank) affirmando que vossa conta apresenta um saldo em vosso favor de £ 1.001.932-5-2, accrescentando que em vista das complicadas circumstancias relativas á respectiva conta, não pode este saldo ser considerado um deposito recuperavel (cannot be regarded as an available deposit)". (a) Rothschild(2)

Todas as diligencias feitas pelas autoridades brasileiras no sentido de conseguir a liberaçào do deposito pertencen-

- 
- (1) Informaçào do Recebedor Official da Bolsa H.E. Burgess. 27 de outubro de 1925  
(2) Vide pg. 102 do Processo.



cente ao Governo foram infructíferas, pois, como se decauz do officio enviado pelo Ministro Honoro Baptista ao seu collega da Viação, em 26 de outubro de 1922, isto é, dois dias depois de ordenada a liquidação compulsoria do Russian Bank, este estabelecimento de credito "se recusa a entregar ao Governo Brasileiro o saldo do deposito, não obstante os esforços empregados por este Ministerio desde 1915". (1)

Ao ser ordenada a liquidação forçada do Banco Russo o saldo a favor do Governo, segundo comunicação recebida directamente por esta Secção Technica do Recobrador Official de Londres, no dia 15 de março de 1925, era de £.....  
1.001.865.12.7.

RESPONSABILIDADE DAS  
PARTES CONTRACTANTES

Como anteriormente procuramos demonstrar, tanto a Companhia arrendataria, como o Governo Brasileiro, eram solidariamente responsaveis pela escolha do Russian Bank para depositario de metade do producto liquido do emprestimo de £ 2.400.000, realizado em 1911, pois ambas as partes subcreveram o contracto que determinava semelhante preferencia que só o Decreto autorizador da emissão alterou.

Acontece, porem, que a Companhia, ao tempo em que se desaveio com o Governo, era devedora do Russian Bank pela importancia de £ 385.000 (adeantadas com a hypotheca de debentures no valor de £ 500.000), debito esse que, em fe-

---

(1) Vide pg. 18 do Processo.



vereiro de 1922, se elevava a £ 420.000, conforme consta da exposição feita (27-10-1925) á Alta Corte de Justiça de Inglaterra pelo Recebedor Official (H. E. Burges) da liquidação daquelle estabelecimento de credito.

Ao entrar a Companhia em liquidação, portanto, em janeiro de 1914, já o Russian Bank era seu credor de importancia superior á metade do deposito do Governo (1), credito que, em 1922, ao se processar a fallencia do Banco, se elevava a £ 420.000. Assim sendo, o embargo (interposto pelos credores da Companhia em 1916) contra o levantamento do saldo pertencente ao Governo foi para o banco credor da ex-empresa arrendataria, uma medida altamente protectora de seus interesses, pois lhe assegurava a custodia de um deposito equivalente ao dobro da divida da Companhia, circumstancia que de prompto explica não sómente a persistente recusa do Banco em attender aos constantes pedidos de transferencia que, desde 1915, lhe dirigia o Governo Brasileiro, proprietario daquelles fundos, mas, ainda, a esperança de que, decididas em favor da sua devedora, as 32 reclamações que ella apresentou (11-12-1914) ao Governo, anteriormente á assignatura do decreto de caducidade do contracto (25-8-1915), elle, credor, tivesse em seus cofres o numerario preciso para vêr aquella divida saldada.

Si a estas conclusões nos induz a logica interpretação dos documentos constantes do processo, irrecusavel é a responsabilidade da Companhia pela perda do deposito de £ ....

---

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



£ 1.001.663:19.7, em virtude da compulsoria liquidação do Russian Bank, uma vez que a inequívoca retenção de d'elle saldo foi feita, pelo seu depositario, no exclusivo interesse de uma pendencia completamente alheia ao Governo Brasileiro e com pleno assentimento da ex-empresa arrendataria, cujos representantes legaes poderiam ter levantado o embargo contra a liberaçào dos fundos do Governo.

X  
A COMPANHIA TINHA PODERES PARA  
LEVANTAR O EMBARGO.

que a Companhia poderia ter levantado esse embargo, interposto em 1913, por Sir John Sutherland Harwood-Banner, representante dos credores, basta examinarmos attentamente os termos das duas propostas de accordo dirigidas ao Governo Brasileiro.

Na primeira (2-8-1913) era o proprio Sir John Sutherland Harwood-Banner quem, por si, e em nome da South American Railway Construction Company, Limited, representada por seu liquidante judicial, Sir William B. Peat - propunha ao Governo "plena e geral quitação de toda e qualquer reclamação que se prenda proxima ou remotamente a tal contracto" em troca de uma autorizaçào que permittisse ao Delegado do Thesouro em Londres a assignatura de uma "escriptura pela qual entregará aos mesmos, como pagamento de taes indemnizações, serviços, etc., o deposito existente no Russian Commercial & Industrial Bank feito pela South American Railway Construction Company para a construcção de Rêde Cearense" etc.



Esta proposta, datada do dia 7 de julho de 1915, foi feita depois de decretada a caducidade do contracto de arrendamento (25-8-1915), e posteriormente á interposição do embargo sobre o deposito.

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

Na segunda proposta de accôrdo (21-10-1922) era o Sr. George Lee Chandler, procurador de Sir William Plender, syndico dos debenturistas da Companhia, quem, respondendo á offerta da Comissão Lucena-Piquet, (que condicionava a solução da pendencia não só ao levantamento do embargo, mas ainda á transferencia do deposito para a Legacia do Theouro em Londres) se compromettia a levantar o embargo mas não assumia nenhum compromisso quanto á transferencia dos fundos, o que, no seu entender, só poderia ser feita pelo proprio Governo. (1)

Ademais, acreditava o Snr. Chandler que o pagamento de 4.278:850:315, papel, e 6.417:377:805, ouro, não poderia, como lhe propunha a Comissão, ser effectuado em obriga-

---

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



As nominaes do Thesouro, da emissão de 200 mil contos (7), para a parte papel, e em títulos do empréstimo americano de 50.000.000, 1911, e, para a parcella ouro, propondo, então, fosse o pagamento realizado pela cotação official da Camara Syndical do Rio de Janeiro, na parte referente ás obrigações do Thesouro, e regulasse, para os títulos do empréstimo americano, a cotação da Bolsa de Nova York, tomando-se as taxas officiaes do cambio sobre Nova York.

Para que se conheça a injustiça dessa pretensão basta sabermos que, sendo a cotação das obrigações do Thesouro, no dia 23 de novembro de 1925 (data approximada em que seriam effectuados os pagamentos, na eventualidade de um accordo) de 4:825.000 e 3:650.000, respectivamente para as obrigações de 5 a 10 contos de réis; e sendo a cotação média dos títulos do empréstimo americano, naquelle data, igual a 97, a Companhia receberia, para liquidação do seu credito em papel, a somma de 4.825.590.558, e para a parcella em ouro, a importancia de \$1.408.202,87.

O "prejuizo" da Companhia, portanto, caso ella accettesse o pagamento do seu credito nas condições propostas pelo Governo, seria apenas de 152:597.762, para a quantia papel, e de 1.105.408,87, para a somma ouro, o que demonstra a nenhuma procedencia da recusa do Sr. Chandler, tanto mais quanto se tratava de resolver, por accordo pacifico, uma velha pendencia para cuja solução ambas as partes podiam e deviam transigir.



CONTRA-PROPOSTA DO SR. GEORGE DEE CHANDLER  
EM FAVOR DOS FACTOS.

Nesta contra-proposta do Sr. George Dee Chandler, os factos não foram bem esclarecidos. Enviava este requerer:

"Com referencia ao paragrapho "a" de vosso (Lucena-Fiquet) officio citeco, accito a condição de ficarem dependentes os pagamentos acima da notificação da tele. cil do Brasil em Londres, do Governo Brasileiro, de ter sido levantado o embargo feito, em 1918, por Sir John Sutherland Thomson-Lerner, nas depositos no Russian Commercial & Industrial Bank e no Banco do Brasil. Tendo, porém, levantado o referido embargo, o deposito no Russian Commercial & Industrial Bank, que é uma conta a credito do Governo Brasileiro, ficará, ipso facto, á sua inteira e absoluta disposição, e será transferivel sómente sob suas directas ordens, não podendo portanto ficar tal transferencia como obrigação a cargo da Companhia, a quem só cabe o levantamento do embargo. Sendo assim e estando o Governo Brasileiro informado, como já me fizestes saber, que as condições actuaes da Russia que affectam todos os Bancos Russos, podem crear para o Russian Commercial & Industrial Bank, uma situação difficil, no momento, pelo que não se poderá affirmar quando, e em quaes condições, poderá o Governo Brasileiro realizar ou transferir o dito deposito, deve ficar entendido que o pagamento das quantias de ordens não depende do tempo ou do modo em que o dito Banco se encarregará de suas obrigações, perante seus creadores, podendo mesmo isto vir a ser um assumpto de alta importancia internacional entre os Governos Alliados e a Republica Sovietica da Russia".

A contra-proposta do Sr. Chandler era, evidentemente capciosa, pois ao tempo em que ella era escripta (31-10-1922) já o Russian Bank estava com a sua liquidação compulsoria processada, havia seis dias.

A liquidação provisoria do Banco havia sido requerida, por um dos seus creadores, no dia 7 de fevereiro de 1922, época em que o Tribunal inglez nomeou ao Sr. Russel Kettle, da firma Delcotte, Plender, Griffiths & Co.,



(1) peritos contadores, como "special manager" da liquidação, que somente foi processada em carácter definitivo no dia 24 do mez de outubro porque até esta data se esperava uma sensível melhoria nos negocios do estabelecimento de credito.

A Comissão Lucena-Piquet, nomeada no dia 12 de fevereiro de 1922, isto é, poucos dias depois de haver sido requerida a liquidação provisoria do Banco, só conseguiu fazer sua proposta de accordo amigavel ao Sr. Chandler (depois de dois mezes de continuas reuniões, que se encerraram em 24 de setembro) no dia 22 de outubro de 1922 quatro dias depois de ordenada a liquidação compulsoria do Banco Russo.

Ora, tendo solicitado (4-6-1922) ao Ministro da Visção as necessarias providencias afim de ser informada acerca do deposito feito no Russian Bank (1), a Comissão Lucena-Piquet recebeu Chagnelle titular, no dia 26 de outubro uma communicação na qual o Dr. Pires do Rio, informado (2) pelo Ministro da Fazenda (4-9-1922), alludia á attitudo do Russian Bank, contraria á entrega do saldo em deposito, (4)

---

(1) Sir William Plender era Synico dos Rebenturistas da South American Railway Construction Company, Limited.

(2) Vide pg. 39 do Processo

(3) Vide pg. 38 do Processo.

(4) Vide pg. 29 do Processo.



saldo que os Srs. Rotaschild não consideravam "realizável" (1).

Necessariamente, portanto, a proposta da Comissão não poderia deixar de tornar a suspensão do embargo e a transferencia do deposito a "condição primeira" do accordo proposto, sciente, como estava, na precaria situação do Banco detentor do deposito pertencente ao Governo Brasileiro. (2) que continuava, como continua, a fazer o serviço do empréstimo, tendo já applicado na sua amortização juros, commissões, e outras despesas, até o mez de julho de 1954, a importancia de \$ 1.041.823.

O procurador Chandler recebeu a proposta da Comissão no dia 28 ou 29 (3) do mez de outubro, tendo-a respondido no dia 31, depois de conhecer perfeitamente o precario estado do Banco russo. Tahi o motivo de haver elle se recusado, intencionalmente, a effectuar a transferencia do deposito, que já então não seria recuperavel, affirmando lhe caber apenas o levantamento do embargo.

A Comissão Lucena-Piquet, entretanto, em seu officio de 7 de novembro (4), entendia o contrario, isto é, que convenia ao Governo Brasileiro manter essa dependencia como garantia, que é, do auxilio que se deve esperar, quer

---

(1) Vide pg. 102 do Processo

(2) Vide pg. 23 do Processo

(3) Vide pg. 8 do Processo

(4) Vide pg. 31 do Processo



de Sir William Plender, Syndico dos Debenturistas, cuja influencia na City é bem conhecida, quer dos proprios debenturistas".

E acrescentava:

"A escolha do Russian Bank para depositario foi feita, provavelmente, por eses debenturistas, assim como por elles foi requerido o embargo, que afinal occasionou a actual situação. A elles, pois, deve caber auxiliar o Governo Brasileiro nos esforços que vem emprehendo, desde 1915, junto do Russian Bank, para levantar aquelle deposito. Parece, por isso, á Commissão, não ser justo, nem razoavel, desinteressar Sir William Plender e aquelles que elle representa, dessa transferencia, fazendo os pagamentos promettidos antes que aquelle deposito e juros existentes no Russian Bank se encontrem naquelle Delegacia ou com os Agentes Financeiros do Brasil, os Srs. N.M. Rothschild & Sons."

Ora, si a Companhia podia, como confessara o procurador Chandler, levantar o embargo, porque não aceitaría elle o compromisso de auxiliar a transferencia do deposito, quando seria o proprio Governo o maior interessado em ordenar essa transferencia? A má fé em que agiu a Companhia é patente.

Em resumo:

1 - Allegando motivos justissimos o Governo Brasileiro decretou a caducidade do contracto de arrendamento que firmara com a Companhia, cuja fallencia era promovida em Londres por um grupo de credores.

2 - Representado por Sir John Fetherland Harwood-Banner, esse grupo de credores obteve da Suprema Côrte da Inglaterra, o embargo contra o levanta-



mento do Depósito do Governo Brasileiro, confiado ao Russian Bank, embargo que só poderia ser igualmente obtido (mas não parece ter sido) através de especial procuração da Companhia ou seus representantes.

- 3 - O Russian Bank, credor, da Companhia fallida, de forma superior á metade do depósito do Governo Brasileiro, se ali-seu de bom grado á retenção daquelles fundos, na esperança de que, solucionada a pendencia entre o Governo e a Companhia, esta tivesse o dinheiro necessario para resgatar o seu debito.
- 4 - Com plenos poderes para levantar o embargo feito sobre o depósito, como confessou em duas propostas de accordo dirigidas ao Governo, a Companhia nada fez pela libertação daquelles fundos, embora seubesse da precaria situação financeira do Banco, que os retinha.
- 5 - A Comissão Lucena-Piquet, nomeada poucos dias depois de requerida a liquidação provisoria do Banco, e sciende dos obstaculos que precisaria contornar para recuperar o dinheiro em poder desse estabelecimento de credito, condicionou a solução da pendencia ao levantamento do embargo e transferencia do depósito do Governo.
- 6 - A contra-proposta do procurador Chandler, sem se referir á critica situação do Banco, compromettia-se a levantar o embargo, mas não accitava o compromisso de transferir o depósito do Governo em



poder do Banco, silenciando sobre os variados motivos dessa recusa.

- 7 - Em vista de attitude do procurador Chamler a comissão Lucena-Piquet insistiu em condicionar sua proposta de accordo á transferencia do deposito do Russian Bank, para a delegacia do Tesouro em Londres.
- 8 - Assim, o deposito pertencente ao Governo Brasileiro, cujo embargo poderia ter sido levantado pelos representantes officiaes da Companhia, e cuja transferencia poderia ter sido por elles promovida, ficou em poder do Russian Bank até a sua liquidação compulsoria, tornando-se, dahi em diante, irrecoveravel, em virtude do estado de insolvabilidade d'aquelle estabelecimento de credito e devido ás condições creadas pela nova orientação social e politica da Russia sovietica.

Dahi a razão do nosso parecer: o deposito pertencente ao Governo Brasileiro é considerado irrecoveravel por culpa exclusiva dos representantes officiaes da South American Railway Construction Company, Limited.

RESPOSTA AOS QUESTIONAMENTOS FORMULADOS PELO  
TRIBUNAL DE CONTAS.

Baseados nesta exposição, passamos a responder aos quesitos formulados pelo egregio Tribunal de Contas:

- a) De accordo com a letra do contracto de 18 de maio



de 1911, o Governo Brasileiro e a South American Railway Construction Company, Limited seriam igualmente responsáveis pela escolha do Russian Bank para depositario de metade do saldo do empréstimo de \$ 2.400.000, realizado em 1911;

- b) De accordo com o decreto N. 9.186, de 30 de novembro de 1911, autorizador do levantamento do empréstimo de \$ 2.400.000, a South American Railway Construction Company, Limited era entretanto a unica responsavel pela escolha do Russian Bank para depositario da metade do saldo daquela operação de credito, para cujo serviço o Governo Brasileiro já despendeu, até julho de 1914, a somma de \$ ..... 1.641.823;
- c) Comquanto o embargo contra o levantamento do deposito feito no Russian Bank não tivesse sido interposto pelos representantes legaes da South American Railway Construction Company, Limited, elles foram responsaveis pela indebita retenção davelles fundos uma vez que, tendo, como confessaram, poderes para levantar o embargo antes da liquidação compulsoria do Banco, não o fizeram;
- d) O deposito (\$ 1.001.667:19.7) pertencente ao Governo Brasileiro é considerado irrecuperavel, cabendo á South American Railway Construction Company, Limited, segundo nos parece, inteira responsabilidade pela sua perda.



T E R C E I R A

P A R T E



O ESTUDO DO PROCESSO DASECÇÃO TÉCNICA

O meticoloso estudo que esta Secção Técnica fez de todo o processo a ella honrosamente confiado pelo Tribunal de Contas habilita-a, ainda, a submeter á criteriosa apreciação dos julgadores da mencionada as importantes annotações que a seguir passa a expôr, animada pelo meritorio intuito de concorrer para o perfeito esclarecimento da complexa questão.

É de sentir-se que se impute a varios pontos desta exposição o tédio incalculavel do esforço para demonstrar aquillo que de per si já nos parece intuitivo.

Todavia, a conclusão a que chegamos dependia de uma cadeia de principios que cumpria conservar inviolaveis; e comtante alguns elles se julgassem acutrinis positivamente as enta a, a magnitude da questão e o peso da autoridade daquelles de cujo parecer dissentimos, exigiam que nada absolutamente prescindissemos.

PODERES DA COMISSÃO LUCENA-PIQUET

Preliminarmente, é nictév conhecemos as verdadeiras funcções e os poderes delegados á Commissão Lucena-Piquet, incumbida, pelo Aviso nº 235, de 22 de junho de 1922 de "solucionar, por um accordo amigavel, com o Syndico dos Debenturistas da South American Railway Construction Company, Limited, as reclamações dessa Companhia,



apresentadas a este Ministerio (Viação) em requerimento de 11 de dezembro de 1914, e liquidar as contas de ella tem para com o Governo da União". (1)

A Comissão, que era composta dos Srs. Dr. Eugenio de Lucena, consultor juridico do Ministerio de Viação e Fernando Piquet Carneiro, representante da Inspectoria Federal das Estradas, (2) realitou, então, com o procurador do Syndico da Companhia, Mr. George Lee Chandler, e seu Consultor tecnico, Sr. Alvaro Alves Barroso, uma série de conferencias, que iniciadas a 24 de julho daquelle anno (1922), terminaram no dia 29 de setembro.

#### PROPOSTA DE ACCORDO AMIGAVEL

O resultado dessas reuniões foi a apuração de um debito de 4.278:350,715, papel, e 3.417:774,003, ouro, quantias que a Comissão, "PARA FINE EXCLUSIVAMENTE DE ACCORDO" (3), reconheceu como devidas pelo Governo Brasileiro á ex-empresa arrandartaria da Rede de Viação Cearense, á qual dirigiu, no dia 28 de outubro (1922), uma proposta (4) para o pagamento daquellas importancias: "a primeira, em obrigações do Tesouro de 75 cobre a ultima emissão de 200.000:000, e a segunda, em titulos do ultimo emprestimo Americano de \$ 50.000.000, sob as seguintes

- 
- (1) Vide pg. 15 do Processo: officio da Commis.ão Lucena-Piquet ao Dr. José Pires do Rio, Ministro da Viação.  
(2) Nota - O Dr. Piquet Carneiro já havia analysado, em 1920, as 33 reclamações da Companhia. Vide pgs. 7, 4 e 15 do Processo.  
(3) Vide pg. 12 do Processo.  
(4) Vide pg. 8 do Processo.



condições:

- a) - "O pagamento cessante de 1911, será effectuado dentro de 20 dias após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas e logo que o Governo Brasileiro fôr notificado pela Legação do Brasil, em Londres, de haver sido levantado o embargo feito, em 1910, por Sir John Sutherland Harmond Banner, no deposito de \$ 998.000, existente no Russian Commercial and Industrial Bank, de Londres, e de que foram transferidos para a mesma Legação, á disposição do Governo Brasileiro, esse deposito e os respectivos juros.
- b) - Dessa importancia total, a pagar, deduzir-se-ão 10% que ficarão depositados no Banco do Brasil, a credito do Syndico dos Debenturistas, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo Syndico plena e geral quitação de todas e qualquer reclamação que se prenda, proxima ou remotamente, ao contracto de 18 de maio de 1911 e, especialmente, ás reclamações dos fornecedores Cargo Fleet & Co., Norman Long & Co. e de L. Maria Firmina Ramos Corrêa, todas constantes de documentos existentes na Secretaria de Viação e Obras Publicas do Brasil.
- c) - Fica subentendido que, desde a data da declaração de caducidade do citado contracto de 18 de maio de 1911, pelo decreto nº 11.682 de 25 de agosto de 1915, se consideram incorporados ao patrimonio da União não só todo o acervo da Companhia e em liuidação, quer referentes á construcção, quer as linhas em trafego, como tambem a caução de 500:000:000 (quinhentos contos de réis), os juros respectivos e as quantias levadas á conta de reforço dessa caução."

Esta proposta, como vimos, foi enviada ao Snr. George Lee Chandler no dia 18 de outubro de 1922. Tres dias depois, no dia 31, o Sr. Chandler dirigia aos membros da Comissão Lucena Piquet a contra-proposta que figura na pagina 11 do Processo, e na qual condicionava sua acceptação á modificação de certos pontos da proposta que lhe fôra feita.. Respondia o Snr.

Chandler:

"Tomando na devida attenção a proposta que fazeis sobre o tempo e modo para o pagamento das referidas quantias, tenho o prazer de vos communicar que Sir William Plender, Syndico dos Debenturistas da Compa-



nhia, e de quem sou Procurador, aceitará os ditos pagamentos nas especies propostas, a saber:

"A quantia total, papel, em obrigações do Tesouro, de 7%, da ultima emissão de Rs. 100.000:000; e a importancia total ouro, em titulos do ultimo emprestimo Americano de \$ 50.000.000, sendo tomado para os primeiros titulos a cotação official de Camara Syndical do Rio de Janeiro do dia do pagamento, e para os segundos, a cotação na Bolsa de Nova York, tomando-se as taxas officiaes do cambio sobre Nova York, tambem do dia de pagamento.

"Com referencia ao paragrapho "a" de vosso officio citado, accetto a condição de ficarem dependendo os pagamentos acima da notificação da delegacia do Brazil em Londres, ao Governo Brasileiro, de ter sido levantado o embargo feito, em 1918, por Sir John Sutherland Harwood Banner, nos depositos no Russian Commercial e Industrial Bank e no Banco do Brasil. Sendo, porem, levantado o referido embargo, o deposito no Russian Commercial e Industrial Bank, que é uma conta a credito do Governo Brasileiro, ficará, ipso facto, á sua inteira e absoluta disposição, e será transferivel sómente sob suas directas ordens, não podendo portanto ficar tal transferencia como obrigação a cargo da Companhia, a quem só pode caber o levantamento do embargo. Sendo assim e estando o Governo Brasileiro informado, como já me fizestes saber, que as condições actuaes da Russia que affectam todos os Bancos Rus os, podem crear para o Russian Commercial e Industrial Bank, uma situação difficil, no momento, pelo que não se poderá affirmar quando, e em quaes condições poderá o Governo realisar ou transferir o dito deposito, deve ficar entendido que o pagamento das quantias ac ordadas não depende do tempo ou do modo em que o dito Banco se desencarregará de suas obrigações, perante seus credores, podendo mesmo isto vir a ser um assumpto de alta importancia internacional entre os Governos Alliados e a Republica Sovietista da Russia.

"Com referencia ao paragrapho "b" de vosso officio que determina a retenção de 10% dos totaes acima mencionados, esses 10% ficando depositados no Banco do Brasil a credito de Sir William Plender, até que o Governo Brasileiro receba do mesmo pleno e geral quitação de toda e qual uer reclamação que se prenda, proxima ou remotamente, ao contracto de 16 de Maio de 1911 e, especialmente, das reclamações dos fabricantes Cargo Fleet & C<sup>2</sup>, Norman, Long & C<sup>2</sup>, e de D. Maria Firmina Ramos Corrêa, seria conveniente que me indicasseis uma formula dessa quitação nos termos em que a deseja o Governo.



"Relativamente ao paragrapho "c", uma vez que as quantias acima mencionadas, não terão dúvida em aceitar o que aqui se estabelece".

A Comissão Lucena-Piquet, em virtude das modificações introduzidas nas condições de pagamento, opinou "NÃO CONVIÉM AO GOVERNO ACCLITAR-AS" (1) - reafirmando, categoricamente, os termos e condições da sua proposta primitiva: os pagamentos em obrigações do Tesouro e títulos de empréstimo só poderiam ser feitos pelo seu respectivo valor nominal e só depois de ser levantado o embargo sobre o depósito existente no Russian Bank e do transferido, o mesmo depósito, para a delegação do Tesouro em Londres (2).

Nessa desintelligencia, como já vimos na exposição do processo, ficaram as negociações completamente paralisadas até que o Sr. George Lee Chandler, reafirmando os termos da sua contra-proposta, reusou (7-11-1923) ao Sr. Francisco Sá, "uma solução definitiva no assumpto" (3), pedido que este Ministro procurou attender solicitando (7-11-1923) da Comissão Lucena-Piquet os necessarios esclarecimentos no sentido de ser informado si o Sr. George Lee Chandler "manteve as objecções feitas á proposta de accordo de 26 de outubro do anno proximo findo, e si é possível proseguir as negociações iniciadas, ou si devem estas considerar definitivamente encerradas". (4)

Não havia, pois, dúvida que o Ministro da Viação, conside-

---

(1) Vide pg. 51 do Processo.

(2) Officio de 7 de novembro: pags. 51-53 do Processo.

(3) Vide pg. 116 do Processo.

(4) Vide pags. 113, 125 e 127 do Processo.



rava (5-111-1377) as negociações por o accordo "interrompidas". (1)

A resposta da Comissão, depois de indicar claramente a verdadeira situação em que o accordo ficara suspenso, assim concluia:

"Pelo exposto, terá V. Excia. provavelmente verificado que é ainda possível proseguir directamente, com o procurador do Banco, as negociações encetadas pela Comissão.

"Apnas, aos membros dessa Comissão parece-me, actualmente, em vista da differença de circumstancias, mais conviria, antes de proseguil-as, solicitar a audiência do Ministerio da Fazenda sobre a proposta e contra-proposta em questão e mesmo ouvir sobre ellas a Delegacia do Tesouro em Londres e os banqueiros, M<sup>rs</sup>. Rothschild and Sons, os quaes, estando naturalmente a par das condições do Russian bank, poderão com segurança orientar o Governo da União na importante liquidação amigavel". (2)

O Ministro da Viação seguiu o alvitre da Comissão, dando as necessarias providencias, junto ao seu collega da Fazenda, para d'elle obter um parecer a respeito da questão (3), que ficou sem solução alguma até que, no dia 18 de janeiro de 1933, deferindo o requerimento em que o M<sup>r</sup>. George Lee Chandler, em 29 de setembro de 1932 solicitava "o reconhecimento e arrolamento" da Companhia como credora do Governo Federal pelo quantia de Rs. 4.378:850:315, papel, e Rs..... 6.417:377.805, ouro, a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, julgou lícitas para pagamento aquellas importancias, uma vez que, no seu entender, "não lhe cabe apreciar a

- 
- (1) Vide pg. 122 do Processo.
  - (2) Vide pg. 128 do Processo.
  - (3) Vide pg. 124 do Processo.



fôrma de liquidação ou pagamento, e tão sãmente precizar quanto deve o Governo". (1)

Em vista disto, no dia 25 de abril de 1934, a Comissão encarregada da Liquidação da Dívida Iluctuante, ao apresentar um Relatório no qual declarava ter firmado com o Sr. George Lee Chandler um accordo que transformava o antigo debito de 22.738:904 037, (fixado pelo Commissãõ Lucena-Piquet) em 15.000:000:000, opinava pelo pagamento dessa importancia, mediante a qual foi estabelecido o accordo". (2)

Poucos dias depois, a 17 de julho, o Presidente da Comissão da Liquidação solicitava do Sr. Ministro da Fazenda as necessarias providencias afim de ser expedida uma ordem de pagamento á Companhia credora, no que foi attendido pelo despacho do dia 10 de novembro de 1934.

A COMMISSÃO LUCENA-PIQUET APENAS  
INICIARA AS NEGOCIAÇÕES

Deante do exposto, pergunta-se: achava-se concluido o accordo cujas negociações foram iniciadas pela Commissãõ Lucena-Piquet, e que serviram de base para o reconhecimento e arrolamento do debito da Companhia e, depois, para a sua ordem de pagamento?

A resposta é categoricamente negativa. A Commissãõ Lucena-Piquet, incumbida de "solucionar, por um accordo amigavel", as reclamações da Companhia, e "liquidar" as contas

---

(1) Vide pg. 152 do Processo.  
(2) Vide pg. 186 do Processo.



que a mesma tinha para com o Governo, não conseguiu concluir as negociações que entabulara com o Sr. George Lee Chandler em virtude de haver este procurador se recusado a aceitar as condições de pagamento, propostas pelos autores do accordo, condições que eram o sine-qua-non da liquidação.

Não se tratava, como se vê, de um simples reconhecimento de dívida, mas de decisão, por accordo amigavel, de uma pendencia para cuja solução a Comissão impoz, muito judiciosamente, certas condições essenciaes afim de tornar possível o pagamento do debito, que a Companhia se julgava com direito de receber. Não acceltas, pelo Sr. George Lee Chandler, as condições propostas pela Comissão, ipso facto deixava o accordo de subsistir, uma vez serem ellas o elemento fundamental e indispensavel do ajuste.

Isahi o motivo por que, desfeito assim o accordo, as negociações entabuladas pela Comissão não foram consideradas definitivas pelos seus proprios membros e pelo Ministro da Viação, Sr. Francisco Sá.

O processo offerece disso provas inequivocas:

- 1 - No dia 7 de março de 1925 era o Ministro Francisco Sá quem perguntava aos membros da Comissão Lucena-Plouet "si é possível prosseguir as negociações indicadas, ou se dever estas ser consideradas definitivamente encerradas" (1)

---

(1) Vide pgs. 125, 117v., 124 e 119 do Processo.



- 2 - Na mesma data, em uma nota sobre o accordo, o mesmo Ministro da Viação escrevia de a negociação "no ponto a que chegou, pode considerar-se em bons termos; mas não está ainda concluida." (1)
- 3 - Em resposta ao officio (7 de março) do Ministro da Viação, "entendia a Comissão, como ainda hoje entendem os seus membros, que a sua missão estava concluida desde que enviara ao S<sup>ro</sup>. Ministro, devidamente informada, a contra-proposta de 31 de outubro, convindo dahi em deante prosseguir as negociações no proprio Gabinete até final solução". A Comissão acreditava ser "ainda possível proseguir directamente, com o procurador do Syndico, as negociações encetadas" (2) mais convindo, antes de proseguil-las, olicitar a audiencia do Ministerio da Fazenda sobre a proposta e contra-proposta". (3)

Não se devia, deante de tão repetidas e claras affirmações em contrario, considerar definitivamente concluidas as negociações iniciadas pela Comissão Lucena-Piquet.

#### RECONHECIMENTO E ARROLAMENTO DA DIVIDA

Ora, si, como vimos, o accordo amigavel, proposto pela Comissão Lucena-Piquet não chegou, em virtude das objecções levantadas pela parte interessada, a ser ultimado, podia a Comissão Apuradora da Divida Passiva (não consolidada) da União arrolar a South American Railway Construction Company, Limited, como credora do Governo Federal pela quantia de Rs. 4.378:850\$315, papel, e Rs. 6.417:377\$805, ouro, consi-

---

(1) Vide pg. 127 do Processo.

(2) Vide pg. 129 do Processo.

(3) Vide pg. 130 do Processo.



derando "líquidas para pagamento"(1) essa liquidação?

A Comissão podia arrolar, mas não o fez, erroneamente como fez, ex-libitum, julgar líquida para pagamento o débito da resaca.

O Decreto nº 11.584, de 29 de junho de 1932, criador dessa Comissão, preceituava, em seu art. 1º:

"Todo aquelle que se considerar credor do Governo Federal, nos termos do Art. 1º, e que até a presente data não tiver obtido a liquidação de seu credito, reclamará, perante a Comissão, em documento scripto, devidamente sellado, até 31-8-1932, quer tenham sido as contas ou recibos de pagamento processadas nas repartições publicas, quer não".

Foi o que fez o Snr. George Lee Chandler, ex-capôter do Synico dos Deputuristas da Companhia, no requerimento que dirigiu no dia 29 de setembro de 1932, á Comissão Aguardora da Dívida Passiva (não consolidada) da União, e no qual, relatando, a seu modo, os antecedentes da pendencia, dizia fosse "a Companhia reconhecida e arrolada como credora do Governo Federal".

A simples leitura desse documento evidencia, inequivocamente, a parcialidade com que o requerente apreciou os factos da intrincada questão.

Dizia o Snr. George Lee Chandler, em sua exposição, que os

(1) Por LIQUIDAÇÃO se entende a redacção e fixação de uma somma inerta ou contestada, e das pretensões reciprocas, que as partes possam ter uma contra a outra, a uma somma certa e clara. (Vide Ferreira Borges: "Diccionario Juridico-Commercial; Laloz: "Repertoire de Legislation", vol.XXX).



membros da Comissão Lucena-Piquet,

"depois de accurado e completo estudo, exararam, o Laudo de fls. do processo, em que, afinal, reconheceu a obrigação do Governo Federal de pagar aos debenturistas a quantia de Rs. 4.378:850.000 (papel) e Rs. 6.417:577.000 (ouro). Baseado nas conclusões e cifras desse laudo, o Ministro da Viação, em officio de 28 de outubro de 1921, fez ao representante dos debenturistas uma proposta de accordo, que foi por este, em termos gerais, aceita, só não se tendo effectivado até hoje, por difficuldades sobrevientes ao Governo Federal".

A deturpação da verdade é notoria em todas e todas as declarações, como a seguir procuraremos demonstrar.

1) A Comissão Lucena-Piquet não reconheceu a obrigação do Governo Federal de pagar aos debenturistas a quantia de Rs. 4.378:850.000 (papel) e Rs. 6.417:577.000 (ouro). Na proposta dirigida ao Sr. George Lee Chandler, no dia 28 de outubro de 1921, aquella Comissão expressamente declarava que "havendo apresentado a S. Excia. o Sr. Ministro da Viação os resultados a que nesses estudos chegarar, constantes do balanço junto em que admittiu, PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACCORDO, como saldo a favor dessa Companhia, as quantias de Rs. 4.378:850.815, papel, e Rs. 6.417:577.805, ouro", propunha o pagamento dessas importancias em obrigações e titulos, sob varias e importantissimas condições.

Procurava-se, como se vê, solucionar, por accordo pacifico, uma disputa cuja solução final dependia do cumprimento de certas condições essenciaes, que afinal não foram acceitas pelo Sr. Chandler.



2) O Ministro da Viação não fez ao representante dos debenturistas proposta alguma de accordo no dia 28 de outubro de 1931, pois esta lhe foi officialmente dirigida pela Comissão Lucena-Plauet.

3) O accordo proposto pela Comissão não podia ter sido accedido "em termos geraes" pelo Snr. George Lee Chandler, uma vez que este procurador não concordou com as condições impostas pelos autores da proposta, razão porque não se pode, em boa fé, allegar ter sido a effectivação do accordo obstado "por difficuldades sobreviventes do Governo Federal".

Acreditava a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, deante do requerimento do Snr. George Lee Chandler, que a sua função, por lei apenas delimitada á apuração da totalidade das dívidas não consolidadas oriundas de actos ou factos occorridos até 31 de dezembro de 1930, de maneira alguma lhe exigia "apreciar a forma de liquidação ou pagamento, e tão sómente precisar quanto deve o Governo".

Sem embargo, passa a Comissão a fazer commentarios em torno do processo;

"As demais condições estabelecidas para liquidação além de escaparem do exame desta Comissão, são de momento inexequíveis, por se ter modificado, com o decorrer do tempo, a situação financeira. Mas dada a hypothese de ainda se querer apreciar as condições de liquidação propostas pela Comissão especial, não será demais dizer que, se o Governo con-



fessa que deve determinar a união não poderá aplicar fórmulas de pagamento, seja qual for, nem alterar essa quantia. Pagar-se a dívida em apólices ou em títulos americanos, pelo valor nominal dos mesmos, importaria em alterar a importância, desde que tres títulos não fossem cotados ao par. Por outro lado, não nos parece justo que se prinda a liquidação de uma dívida para exigir-se do credor um "auxílio que se deve esperar" (fls.8) quando juridicamente nenhuma interferencia poderá ter o credor no assumpto. Se o depósito do Russian Bank está á disposição do governo (fls.102), como poderá um terceiro intervir no levantamento do mesmo? É justo que se exige o levantamento do embargo, pois este depende do Syndico, porém não mais.

"Devemos tambem olhar um pouco a situação da Republica o Brasil perante o estrangeiro em procastinar pagamentos sob motivo tão improcedente.

"quanto á formula de quitação evidentemente não poderá ser outra senão plena e geral, e para melhor assegurar os interesses da União suggerimos a lavratura de escriptura publica.

"CONCLUSÃO - Pelo exposto podem ser julgadas liquidas para pagamento as importancias de 4.378:150.715, papel e 3.417:377\$805, ouro."

Si as "demais condições estabelecidas para a liquidação" escapavam ao exame da Comissão, que as julgava, no momento, "inexequiveis" em virtude da mudança de situação financeira, que as dictara, convem recordarmos que a Comissão Lucena-Pinnet, ao justificar, perante o Ministro da Viação, a proposta feita ao Sr. George Lee Chandler, condicionada não sómente ao levantamento do embargo sobre o deposito de \$936.000, existente no Russian Bank, mas tambem á transferencia do mesmo deposito e os respectivos juros para a Delegacia do Tesouro em Londres, entendia serem essas condições a "CONDIÇÃO PRIMEIRA" (1) para o pagamento do saldo em favor dos debenturistas da Companhia.

---

(1) Vide pgs. 29 e 31 do Processo.



Não devia a Comissão de Liquidação da Divida Passiva da União, pois, affirmar que "si o Governo confessar que deve determinada quantia não poderá applicar formula de pagamento, seja qual fôr, que altere e sa quantia."

O facto é que o Governo, representado pela Comissão Lucena-Piquet, jamais confessou dever determinada quantia á Companhia, admittindo, apenas, no balanço de 1915, o "PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACCORDO, como saldo dessa Companhia, as quantias de 4.378:350 \$15, papel, e 3.417:277 205, ouro"(1) cujo pagamento, por se tratar de uma pendencia cuja soluçõ era tentada por accordo extra-judicial, ficou subordinado, logicamente, á acceptaçõ da proposta - o que deixou de ser feito pelo Snr. George Lee Chandler.

Finalmente, ao julgar que a Companhia não poderia intervir no levantamento do embargo feito sobre o deposito em poder do Russian Bank, nem interferir na sua transferencia, porque aquelle deposito "ESTÁ á disposiçõ do Governo", a Comissão Apuradora da Divida Passiva da União demonstrou o mais completo alheamento de um dos pontos primaciaes da questõ, provado, como ficou, á sociedade, poder a Companhia, muito antes da liquidaçõ compulsoria do Banco, em 1922, levantar o embargo interposto sobre o deposito, ou, depois de ordenada a liquidaçõ, concorrer, directa ou indirectamente, na medida do possivel, para que o Governo não perdesse, totalmente, o saldo cujo reembolso elle vinha debalde tentando desde 1915.

---

(1) Vide pg. 22 do Processo.



Ao julgar "liquidas para o momento" as inexistencias reclamadas pela Companhia, porém nem por isso resolvia a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União o caso em pendencia, pois, na opinião do Sr. Ministro Celso Faria, (a quem o Sr. George Lee Chandler, credor na bella decisão, solicitou depois ordem de pagamento) (1), tendo sido aquella dívida relacionada, ficava ainda "o respectivo reconhecimento e liquidação" dependentes de abertura de credito especial, expediente de que o governo então cogitava(2).

COMISSÃO ENCARREGADA DA LIQUIDAÇÃO  
DA DÍVIDA FLUCTUANTE

Assim, considerando que a Comissão Apuradora da Dívida Passiva da União, nas palavras do Decreto nº 22.298, de 27 de outubro de 1933, "limitou-se, principalmente, ao relacionamento das dividas, sem descer á analyse de direito creditorio de todos os reclamantes, havendo o proprio presidente dessa Comissão feito sentir, em exposição dirigida ao Ministerio da Fazenda, que o total apurado comprehende tambem dividas a que os suppostos credores não tinham direito, além das que foram alcançadas pela prescrição e das que ainda dependem de decisão judicial, circumstancia que, necessariamente determinaria sensível redução no montante indicado", (3) o Chefe do Governo Provisorio, pelo citado decreto de 27 de outubro de 1933, creou a Comissão encarregada da Liquidação da Dívida

---

(1) Vide pg. 181 do Processo.

(2) Aviso nº 318, do Ministerio da Fazenda, em 29-8-1933.

(3) Dec. nº 22.298, de 27-10-1933. Vide "Diario Official" de 7-11-1933, pg. 20.889.



Flutuante, abrindo um credito especial de 50.000:000 000 para occorrer ao pagamento das dividas constantes da relação organizada nos termos do decreto nº 1.584, de 19 de junho de 1932, observadas determinadas prescripções.

Destarte, no exame da legalidade das dividas relacionadas da União essa Comissão especial, no regime do Governo Provisorio substituiu o Tribunal de Contas, o organo constitucional e clasico de fiscalização dos dinheiros publicos(1).

Os dispositivos do decreto nº 73.236, de 27 de outubro de 1933, são taxativos:

Art. 1º - Item 3º - "O pagamento, EFECTUADO O EXAME, será autorizado pelo presidente da Comissão, desde que tenha parecer favoravel da maioria dos seus membros."

Art. 2º - "para liquidação das despesas de material ficam dispensadas as formalidades de empenho e concorrência, devendo, porém, APURAR-SE A PROCEDENCIA LEGAL DA DIVIDA, tendo em vista o acto da autoridade competente que a autorizou, a declaração efectiva da prestação do serviço ou da realização do fornecimento e, si em tempo oportuno, foi interrompida a prescripção.

- 
- (1) O Código de Contabilidade da União, em seu art. 257, define: Consiste a liquidação da despesa na verificação do direito adquirido pelos credores do Estado, sobre a base dos titulos ou documentos comprobatorios dos respectivos creditos, etc. Estabelece o art. 274: "Verificada a causa legal da despesa e reconhecido que não houve violação de lei alguma, que a somma foi regularmente imputada ás rubricas e consignações proprias e que se acha perfeitamente regular a liquidação e justificação da despesa a pagar, o director ou chefe da contabilidade de cada Ministerio visará a requisição feita pela repertição subordinada e a submeterá á apreciação do ministro, juntamente com a ordem de pagamento, que terá de ser pelo mesmo assignada".



Assim, a decisão da Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Fluctuante, em obediência ás determinações do decreto que a creou, prendia-se ao EXAME DO PROGRESSO DA EXECUÇÃO RESPECTIVOS DOCUMENTOS CONSTITUTIVOS e a APURÇÃO DA PROCEDÊNCIA LEGAL DA DÍVIDA, caso não estivesse ella já prescripta. (1)

Entretanto, o accordo concluido por essa Comissão não se subordinou ás clausulas, das quaes dependia, para sua validade jurídica, como a seguir passamos a demonstrar através da analyse parcelada dos diversos tópicos de que se compõe o projecto approvedo no dia 25 de abril de 1924, e do qual foi relator o presidente da Comissão, o Sr. Carlos Edmundo Anílio de Silva

"A mencionada Companhia, que foi constructora, em parte, e arrendataria de "Rêde Cearense", reclamou do Governo, em 11 de dezembro de 1914, o pagamento de "medições" da mesma Rêde e bem assim de contas de material e indemnizações de outros trabalhos por ella executados. tendo, porém, o Governo, em 11 de dezembro de 1915, declarado rescido o seu contracto, por cujo facto, segundo clausula do mesmo, tinha ella direito a restituição em ouro, do seu capital, resultou que aos pagamentos reclamados se juntasse mais esse."

Consequentemente, si ás reclamações contra a falta de pagamento de "medições", de materiais importados e trabalhos executados pela Companhia, se juntou, em virtude da rescisão do contracto, a restituição, em ouro, do seu capital, não podia a Comissão Encarregada da Liquidação da Dívida Fluctu-

---

(1) Nota - As reclamações da Companhia não foram attingidas pela prescripção em virtude da oportuna interrupção feita pelo procurador George Lee Chandler.



ante, como acertadamente opinou o Sr. João Moraes Barbosa, em sua bem fundada informação (1) "agir com os mais amplos poderes, sem o necessario exame das condições impostas, em 1922, ao accordo pretendido". Deixou a Comissão, por isso, de "examinar o processo em face dos respectivos documentos comprobatorios", imprescindiveis para "cumprir a procedencia legal da civida", conformando-se, incondicionalmente, como a seguir se verá, com os termos do "relatorio" Lucena-Pinet, simples proposta de um accordo não consumado.

"Para conhecer da procedencia dessas reclamações e ser possível solucionar-as por accordo, o Inspector Federal de Estradas, baseado num aviso do Ministro da Viação e Obras Publicas, nomeou, por este fim, uma Comissão. Esta, depois de um trabalho exaustivo, de cerca de dois mezes, apresentou o resultado dos seus estudos. E o resultado a que ella chegou é o que se vae abaixo, sendo de notar que, para conversão de mil réis ouro em Libras, tomou por base o cambio de 16 dinheiros, conforme a clausula IV do Contracto de 18 de maio de 1911 e, para a conversão da Libra em papel, adoptou o cambio de 6 1/4, que era o da cotação maxima da mesma, em outubro de 1922. É este o resultado:

Reclamações atendidas:

Pagamento em papel .....	1.361:856:170
Pagamento em ouro, convertido em papel..	4.808:390:403
Indemnisação, pagamento em papel.....	2.997:014:185
Restituição do capital de <u>5.285:805:901</u> , ouro, o qual, convertido em Libras ao Cambio de 16 dinheiros, produziu £ ..... <u>352.387-1-2</u> e convertida depois essa quan- tia em papel, ao cambio de 6 1/4, produziu <u>7.511:267:110</u>	
	22.798:904:037
	=====

É este o relatorio"

(1) Vide pg. 195 v. do Processo.



Ao accoitar ir estrictamente, portanto, sem maior exame e sem fundamentos subsorios a solução em que, "PARA FINS EXCLUSIVAMENTE DE ACCORDO", a Comissão Lucena-Piquet baseara o ajuste proposto, e não acceito pelo Snr. George Lee Chandler, procedeu a Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante, sponte sua, á revelia do Decreto que a creou circumstancia que parece invalidar tanto a decisão proferida em favor da injusta pretensão da South American Railway Construction Company, Limited, como o respectivo accordo ajustado com o representante do Syndico dos debenturistas.

Para impugnar as asserções contidas nos diversos tópicos transcriptos do parecer da Comissão E. da Liquidação da Divida Fluctuante, esta Secção Technica passa a demonstrar como poderia essa Comissão, através do perfunctorio exame de algumas das reclamações incluídas na proposta de accordo Lucena-Piquet, rejeitar o supposto credito o supposto credito da ex-empresa arrendataria da Rede de Viação Cearense.

#### A RESCISÃO DO CONTRACTO DE ARRENDAMENTO

Em primeiro logar precisamos considerar não ter sido o decreto (1) de caducidade do contracto (25-8-1915) "esbulho violento e injusto", como o classificou impropriamente a Companhia, pois os motivos que impelleram o Governo Brasileiro a soccorrer-se daquella medida extrema, na legitima defesa do

1.692, de 25-8-1915.



patrimônio nacional e do interesse público, foram de maior relevância. (1)

Não obstante, poderia o Governo contractante, rescindir um contracto, lei entre as partes, expedindo um decreto que é a emanação da vontade unilateral do Poder Público?

É principio incoercível de direito que o Estado, quando contracta, renuncia á entidade pública e entra na esfera do direito commum, a cujas normas fica obrigado, não podendo, consequentemente, sobrepôr-se ao Poder Judiciario para, ex proprio Marte, decretar a nullidade do vinculo contractual. Lahi a lição de Ruy Barbosa: (2) o Estado, nos seus contractos, "não funciona como Poder Público", simplesmente obra "como pessoa jurídica". Neste caracter, o Estado contractante "se nivela com a outra parte no contracto", sujeitando-se, como qualquer particular, "às leis do direito privado."

Entretanto, "a um contracto declarado resolvido ou caduco antes da promulgação do Código Civil, só pode ser applicado o direito anterior ao Código, segundo o qual só havia a clausula revogativa expressa e não a clausula revogatoria tacita" (3). Como doutrinava Teixeira de Freitas (4), "só por

---

(1) Vide Considerandos do Dec. nº 11.692, de 25-8-1915

(2) Vide "Revista do Direito Público"- Vol.IX nº7-1915-pgs. 216/218.

Amaro Cavalcanti: Responsabilidade Civil do Estado, pg. 520, Nota 107.

(3) Accordam nº 2.330, de 14-4-1921. Vide Rev. do Sup.Tribunal, vol.XX, pg.236; Idem, vol.XXVIII, pg.120.

(4) Nota 22 do Art. 520 de Consolidação das Leis Civis.



violação das clausulas estipuladas no contracto é que se podia este ser declarado resolvido ou caduco."

Ora, tal é precisamente o caso do contracto em apreço, cuja clausula XLVI previa, expressamente, a caducidade inso jura, circumstancia de empresta ao acto do Governo Federal indiscutivel validez.

Senão, vejamos o parecer dos mestres:

"Ao Estado italiano compete para, ex propria autoritate, rescindir os contractos em que se não previa expressamente esta hypothese". (1)

"Quando contracta, o Estado, pelo seu orgão executivo, é uma parte como outra qualquer, para a qual o contracto fez lei, obrigando-a e sujeitando-a ás suas estipulações. Desde que o contracto é perfeito e acabado, não seria licito a uma das partes, mesmo que ella fosse o Estado, declarar-o nullo e insubsistente ex propria autoritate, a menos que no proprio contracto não se estipulas e expressamente essa faculdade excepcional". (2)

"Parece-me fóra de contestação séria, que o contracto de 25 de Fevereiro de 1911 incidiu em caducidade, nos termos litteraes de sua clausula XVII. E tratando-se de uma situação que, nos termos do contracto livremente pactado entre partes, decorre do proprio facto material de sua occorrenciã, a caducidade se cõmpe independentemente de outra formalidade, sendo licito ao Governo declarar-a por acto seu. É uma verdadeira clausula resolutoria que, segundo a doutrina geral recolhida no art. 119, § Unico do Código Civil, opera de pleno direito quando expressa." (3)

(1) T. A. Araripe Junior: "Pareceres", vol.III, pg.195.

(2) Rodrigo Octavio - "Pareceres", vol.VII, pg. 114.

(3) Amaro Cavalcanti: "Da Responsabilidade do Estado", pg. 581 e syts.

Diz o Art. 119, § Unico, do Código Civil: - "A condição



E tal phenomeno se manifesta, independentemente da intervenção do Poder Judiciario, necessariamente, uma vez que a clausula não é expressa, porque, no dizer de Laurent, (1)

"c'est elle la volonté des parties et leur volonté tient lieu de loi."

Esta tem sido a jurisprudencia do Supremo Tribunal Federal (2)

Ora, o decreto de caducidade do contracto de construcção e arrendamento, firmado entre o Governo Brasileiro e a South American Railway Construction Co<sup>2</sup> Ltd., fundamentou-se em razões de maior importancia:

- 1 - A companhia, com justificação perante o Governo, interrogou por completo, desde fins de 1913, a construcção das obras ferroviarias, violando, assim, a clausula XII do contracto.
- 2 - A Companhia descumpriu as obrigações assumidas nas clausulas XI, XII e XIV do contracto, de bem conservar, á sua custa, mantendo em estado de preencher o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias, como o material rodante.

---

(Continuação da pg. anterior):

resolutiva da obrigação pode ser expressa ou tacita, operando no primeiro caso, de pleno direito, e por interpellação judicial, no segundo.

Art. 150 - "Reputa-se verificada, quanto aos efeitos juridicos, a condição, cujo implemento for maliciosamente obstado pela parte, a quem desfavorecer. Considera-se, ao contrario, não verificada a condição maliciosamente levada a effecto por aquelle, a quem aproveita o seu implemento."

(1) Droit Civil Français, vol. 17 - pg. 146.

(2) Arrape Junior: Pareceres do Conselho Geral da Republica, volume III, pgs. 153 e 177; Acordãos do Sup. Trib. Fed. referidos em Octavio Kelly: Manual de Jurisprudencia Federal, in-verbis - "Caducidade"; Tavres Bastos: Rep. das Dec. do Supremo Tribunal Federal, in-verbis, "Caducidade".



- 3 - Em consequencia dessa negligencia, a Companhia nem sempre effectou seus serviços de transporte com o cuidado, exactidão e prestera prescriptos na clausula XIX do contracto.
- 4 - Para debellar as crises frequentes de transporte, causadas pela desorganização dos serviços a cargo da Companhia, houve o Governo de consentir fosse supprida a falta de material das linhas em trafego com o emprego, nestas linhas, de material adquirido, á custa do Thesouro Nacional, e destinado ás vias cuja construcção a Companhia suspenderá inteiramente.
- 5 - A Companhia oppôa embaraços á acção fiscal do Gov., tendo deixado de pagar com regularidade as contribuições de preço de arrendamento; suspendeu o pagamento das quotas para despesas de fiscalização da construcção e pagou com atraso as relativas ao trafego, pelo que lhe foi feita cobrança executiva.
- 6 - Faltou á Companhia representação juridica no Brasil e sua fallencia estava sendo processada pela Alta Côrte da Justiça de Londres.

"Considerando enfim, que, mantida esta situação dos serviços a cargo da Companhia, estava o Governo impedido de executar como medida de soccorro publico contra a secca no Estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climaterica, a construcção de linhas de viação-ferrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande numero de flagellados, poupar á Nação a perda de avultados capitaes já empregados nas obras que foram abandonadas pela Companhia e no material adquirido para ellas pelo Governo" - foi decretada a caducidade do contracto celebrado em 16 de maio de 1911 com a South American Railway Construction Company Limited.

O Secreto revela-nos, pois, de um modo incisivo, ter a Com-



- 173 -

panhia desertado completamente o contracto, restando ao Governo lesado o recurso extremo previsto pela clausula XLVI:

"A construcção das obras não poderá ser interrompida e si o fôr por mais de tres vezes consecutivas, salvo caso de força maior devidamente comprovada, CALSCARÁ DE FOMENTO FERREIRO, INDEPENDENTE DE INTERPELLAÇÃO OU ACÇÃO JUDICIAL, O PRESENTE CONTRACTO, perdendo a Companhia a Caução de que trata a clausula XLVIII.

§ Unico - Fica entendido que a rescisão do contracto relativa á construcção determinará, ipso facto, a do contracto de arrendamento, sendo indemnizada a Companhia arrendataria de accordo com a clausula VIII."

A rescisão do contracto não pôde, portanto, ser considerada "esbulho violento e injusto", decretada, como foi, no pleno e legitimo exercicio de um direito previsto pela clausula XLVI.

A COMPANHIA NÃO ERA REPRESENTADA  
LEGALMENTE NO BRASIL

Isto posto, consideremos, a seguir, um outro ponto capital da questão.

De accordo com a clausula LIV do contracto

"Não terá a Companhia o direito de transferir o presente contracto de construcção e arrendamento, em todo ou em parte, sem o consentimento previo do Governo; tendo, porém, a Companhia organizado em Londres a Brazil North Eastern Railway, Limited, para o fim de exploração da Rede constante do contracto de 4 de fevereiro de 1910, de accordo com a autorização do governo, constante da clausula LIX do mesmo Contracto, terá a Companhia o direito de autorizar a mesma Brazil North Eastern Railway, Ltd. a representá-la perante o governo em tudo que tiver relação com a exploração da rede. A Brazil North Eastern Railway Ltd. será applicado o disposto na clausula LVI".



Clausula LVI - "A Companhia, organizada de accordo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal na Republica."

Ora, o Art. 45 do Annexo nº 2 - parte integrante do contracto firmado entre o Governo Brasileiro e a North American Railway Construction Co<sup>2</sup> Limited, estabelece:

Art. 45 - "No caso de fallencia da Companhia, proceder-se-á de accordo com o disposto no artº 180 da Lei nº 1.024, de 17 de dezembro de 1903."

Prescrevia o art. 180 da Lei nº 1.024:

Art. 180 - "A fallencia das empresas ou sociedades anonymas, concessionarias de serviços publicos federaes, estaduais e municipales, não interromperá estes serviços e a construcção das obras necessarias constantes dos respectivos contractos.

Si, entretanto, a parte das obras em construcção não prejudicar o serviço regular na parte já construida e em trafego, o juiz, ouvida a pessoa administrativa concedente, os syndicos ou liquidatorios e os representantes da empresa ou sociedade fallida, e attendendo aos contractos, aos recursos e vantagens da massa, e ao beneficio publico, poderá ordenar a suspensão de taes obras.

§1º - Os serviços publicos e as obras proseguirão sob a direcção dos syndicos ou liquidatorios, juntos aos quaes haverá um fiscal, nomeado pela pessoa administrativa concedente.

§2º - Esse fiscal será ouvido sobre todos os actos dos syndicos ou liquidatorios relativos áquelles serviços e obras, inclusive sobre a nomeação do pessoal tecnico e organização provisoria de taes serviços e obras, e poderá examinar todos os livros, papeis, escripturação e contas da empresa fallida e dos syndicos ou liquidatorios e requerer o que fôr a bem dos interesses a seu cargo.

A pessoa administrativa concedente dará ao seu fiscal as devidas instrucções para a observancia dos contractos, e elle deverá assistir ás reuniões dos syndicos ou liquidatorios (art. 68, §1) onde dará, por escripto, ás razões do seu parecer divergente."



O Art. 6º da Lei estabelecida que "os syndicatos e liquidatários desempenhem personalmente as suas funções" no prosseguimento das obras em construcção. (1)

As im, expostas e obrigações pelo contracto de arrendamento expressamente impostas á Companhia, e as prescripções estabelecidas pela Lei nº 1.024, de 17 de dezembro de 1908, facil se torna a apreciação da gravissima situação creada pela ausencia de um representante legal da Companhia no Brasil, pois a Brazil North Eastern Railway, Limited, que se diz arrendataria da Rede de Viação Cearense, e sob cuja gerencia era administrada, não tinha autorização legal para representar a South American Railway Construction Co. Ltd. no Brasil!

Comprova esta irregularidade varios documentos officiaes, de irrefragavel autenticidade, e cujo transcripto é annexado ao processo. Em resumo elles nos fazem as seguintes revelações:

- a) Pelo officio nº 43, de 17 de maio de 1911, o Inspector Federal das Estradas autorizava o Procurador da Republica, em Fortaleza, a notificar a South American Railway Construction Co. Ltd. que "na clausula LIV, do contracto de 13 de maio de 1911, permittinac-lhe dar autorizaçõ á Brazil North Eastern Railway Ltd., para represental-a perante o Governo Federal e tudo quanto tiver relação com a exploraçõ da Rede de Viaçõ Cearense, esta representaçõ só poderá ser reconhecida depois de acto expresso em que ella declare ter tido tal autorizaçõ."

---

(1) Vide Diario Official de 19 de dezembro de 1908. Nº 235.



- b) Pelo officio nº 71, de 2 de Setembro de 1911, o mesmo Inspector Federal das Estradas Officiava ao Procurador da Republica em Fortaleza nos seguintes termos: "De posse de vosso officio nº 113, de 8 de corrente, e inteirado do material que o mesmo trata, resolvi autorisar-vos a fazer o nome do Governo, tornando publico, em contraposição ao "Visão" por ella inserido em um dos orgãos da imprensa da Capital do Estado de Ceará, que fallece é Brazil Eastern Railway Co. Ltd. a publicação de vrenh. r. da Aêne de Vição de rense or não ter sido a mesma, para isso, devidamente autorizada, e nem podendo responder, com a expedição de qualquer providencia ou ordem, a "South American Railway Construction Co. Ltd", em materia de seu contracto com o Governo da Vição."
- c) Pelo officio nº 100, de 3 de Setembro de 1911, o ministro da Vição, Mr. A. de Barros e Lima, sabedor de que a Brazil North Eastern Railway Ltd. continuava a agir como representante da South American Railway Construction Co. Ltd., pedia fosse esta empresa intimada "a oferecer ao Governo caber esclarecimentos sobre a sua actividade, sob pena de, não o fazendo, não sendo precedentes os esclarecimentos ou bastantes as providencias que tomar, ser considerada incurso na infracção da clausula LIV do contracto."
- d) Pelo officio nº 911, de 23 de Setembro de 1911, a Inspectoria Federal das Estradas communicava ao representante da South American Railway Construction Co. Ltd. os motivos pelos quaes não se podia negar o ingresso da Brazil North Eastern Railway Ltd. nos serviços de trafego da Aêne de Vição Cearense:

"1º - A "The Brazil North" está funcionando no Ceará, como consta das publicações feitas nos jornaes de Fortaleza. As m., por exemplo, em aviso por ella publicado o 1º de agosto findo lê-se: "A THE BRITISH NORTH EASTERN RAILWAY COMPANY", Arrebitari das Estradas de Ferro de Baturité e Ceará, etc, etc;

2º - Nos carros de Baturité lêem-se as seguintes iniciaes: B.N.E.S;



"7º - Em cartas e documentos até 1915 em documentos oficiais, como em cartas referidas o Sr. Engenheiro chefe de 1.ª seção, a Companhia usa o título de 1917 L. 1.111 e não de 1915. American;

"8º - Quando ocorreu a visita ao Sr. Ministro da Via Férrea, o Sr. Ministro nomeou Sr. J. J. de Almeida representante da Comp. American na ocasião, e este declarou ao Sr. Ministro que não receberia a licença por parte do Sr. Ministro, mas sim, diretamente com o Sr. Ministro;

"9º - Convidou, por duas vezes, a Comp. American a exhibir a autorização de seu tratado e cláusula LIV do contrato para poder receber o contrato American no serviço de trabalho, até esta data não o fez."

- e) Finalmente, o Sr. Engenheiro nº 10 de 3 de março de 1915, o Sr. Engenheiro nº 11 de 11 de agosto de 1915, por motivo exposto, considerou a Comp. American incapaz de cumprir as condições do contrato, e na falta de fim de linha aplicada a multa de 10:000 000, sendo a penalidade estipulada na cláusula LIV do contrato.

A citação desses documentos nos revela, positivamente, não ter a South American Railways Construction Co. Ltd., até 1915, representação legal no Brasil, pois só a 11 de agosto, desse mesmo anno, Sir William Pender, Synico da Companhia, entrou em contato com o Sr. George Lee Chandler no qual se refere ao Sr. Pender que elle autorizou a

"Conceder á Brazil North Eastern Railway Limited, ou ao seu representante devidamente constituído no Brasil, o direito de representar a South American Railways Construction Co. Ltd. junto ao Governo Federal em todos os Estados Unidos do Brasil e todos os seus Territórios e Possesões do Brasil, em todos os assumptos de cernita directa ou indirectamente a exploração de caminhos de ferro construídos ou a ser construídos, lavrado no dia 4 de Fevereiro de 1910 e 11 de maio de 1911."



Por conseguinte, só a 11 de agosto de 1915 foi o procurador Chandler autorizado a conceder á Brazil North Eastern Railway a representação legal da South American, cuja liquidação voluntária se realizou, em Londres, no dia 10 de janeiro de 1914.

Assim se explica um dos motivos por que foi reconhecida, no dia 15 de agosto de 1915, a rescisão do contracto de construção e arrendamento da Rede de Viação Cearense, ao invés de obedecer o Governo Brasileiro ao disposto no Art. 43 do Anexo nº 2 do contracto, segundo o qual a Rede ferroviária e os serviços de construção pecuniária, sob a direção da firma a firma, ser administradas sob a direção dos "sindicos ou liquidatorios" (1) da Companhia, pois, como ficou amplamente demonstrado:

- 1º - a companhia foi aqui representada ilegalmente pela Brazil North Eastern Railway Co. Ltd. durante toda a vigencia do contracto de 10 de maio de 1911;
- 2º - oyndico da Companhia esquecida, Mr. William Plender, residente em Londres, na impossibilidade de administrar, personalmente, como se queria a lei, os negocios da Rede de Viação Cearense, outorgou ao seu procurador no Brasil os necessarios poderes para que elle pudesse conceder á Brazil North a faculdade de representar a South American na exploração das bellas ferrovias.

Isto posto, e considerando que, de accordo com a clausula XLVI, a capacidade do contracto relativo á construção exter-

---

(1) Art. 180 - § 1º da lei nº 2.024, de 17 de dezembro de 1908.







de caducidade em virtude de rescisão do contracto. Justificando essa decisão, e para que a elevação do montante do debito do Governo não causasse estranheza, a Comissão julgou opportuno explicar que

"a Companhia constructora e arrendataria, ora favorecida com essa somma, sempre deu máo cumprimento ao contracto de construcção, acabando por abandonar os serviços após 3 annos de muito fraca actividade, como consta dos relatorios existentes; e nunca satisfez, plenamente, a necessidade do trafego."

"Em contrario do que se devia esperar, o que de dia se verificou foi que a Companhia prevendo esse abandono, o que importaria na rescisão do contracto - obteve que fosse additado á clausula respectiva de rescisão, um paragrapho unico estatuinto não só a restituição de elevado capital, mas, tambem, concedendo uma indemnificação calculada sobre a receita liquida do trafego, pelo periodo que faltasse para concluir o contracto".

"Em consequencia, quanto mais cedo occurresse a rescisão, tanto maior seria essa indemnização."

A justificativa da attitude da Comissão Lucena - Piquet dispensa qualquer commentario, tão descabida ella se nos afigura, em confronto com os factos. Ora, si é a propria Comissão quem nos confessa que a Companhia "sempre deu máo cumprimento ao contracto de construcção, acabando por abandonar os serviços após tres annos de muito fraca actividade", pois "quanto mais cedo occurresse a rescisão, tanto maior seria essa indemnização"; si é a Comissão quem nos declara que "o Governo tentou fazer a inspecção extraordinaria das linhas em trafego, mas a COMPANHIA CONSEGUIU IMPEDIL-A, deixando de accordar na escolha de nome para arbitro desempatador; si, levada a inspecção a effeito, esta iria apenas verificar o conhecido máo es-



tado das linhas em trafego, a insufficiencia do material rodante e o abandono das linhas em construcção, como tomo consta de documentos officiaes" - como podia a Comissão ,que tudo isto reconhecia, incluir na sua proposta de accordo a clausula de indemnização, na importancia de 2.007:014\$135, papel?

Responde a Comissão não lhe ser possível esquivar-se "ao cumprimento da clausula XLVI do contracto, que determinava, no citado paragrapho Unico, aquella indemnização e o modo de a fazer," embora o Decreto de caducidade, de 25 de Agosto de 1915, não se baseasse na clausula XXIV, que excluía a indemnização.

"Para que aquella clausula pudesse ser applicada era indispensavel ,como ali se lê, que uma comissão, composta de um representante da Companhia e de um do Governo, accordasse sobre a escolha de um arbitro; e que após a inspecção das linhas, dependencias e material rodante, fixasse prazos para os

'serviços a fazer afim de assegurar a boa conservação da estrada e regularidade do trafego'

Si a companhia não executasse os serviços determinados, então novo prazo seria marcado; e, findo este, é que poderia ser o contracto rescindido sem indemnização, mas com restituição ainda do capital não justificado e ao cambio de 10 dinheiros por mil reis.

Baseado nessa clausula , o Governo tentou fazer a inspecção extraordinaria das linhas em trafego, mas a Companhia conseguiu impedil-a, deixando de accor dar na escolha do nome par arbitro desempatador. Esse proceder e a circumstancia, conhecida no Brasil de haver sido aberta, em Londres, a fallencia da Companhia, devendo em consequencia o "receiver" tomar conta do acervo, obrigaram o Governo a entrar no dominio immediato das linhas contractadas, independente mesmo de proceder a uma inspecção que iria apenas



verificar o conhecido máo estado das linhas em trafego, a insufficiencia do material rodante e o abandono das linhas em construcção, como tudo consta de documentos officiaes. Assim se explica porque o Decreto de caducidade não se refere á essa clausula XXIV".

O equívoco em que laborou a Comissão é patente, pois os "considerandos" constantes do Decreto rescisor daquelle contracto, ao enumerar, summariamente, as gravissimas faltas da Companhia, nem sempre o fez citando a clausula violada, circumstancia que não podia servir de pretexto para tão incorrecta interpretação por parte dos membros da Comissão Lucena-Piquet.

Diz o Decreto:

"Considerando que, a Companhia tem opposto embaraços á acção fiscal do Governo, em vez de facilital-a, como lhe cumpre, em virtude do contracto; tem deixado de pagar com regularidade as contribuições do preço do arrendamento, havendo por isso ficado constituida em mora (clausula LI); suspendido o pagamento das quotas para despesas de fiscalização da construcção e pago com atrazo o das relativas ao trafego, pelo que lhe está sendo feita cobrança executiva, de accordo com a clausula LIII, extensiva tambem a multas em que tem reiteradamente incorrido."

Logo, si "A COMPANHIA TEM OPPOSTO EMBARAÇOS Á ACÇÃO FISCAL DO GOVERNO EM VEZ DE FACILITALA, COMO LHE CUMPRE, EM VIRTUDE DO CONTRACTO", conseguindo IMPEDIR a inspecção extraordinaria das linhas em trafego, em pessimo estado, empregou a Companhia um malicioso e fragil expediente para não incorrer na sacção da clausula XXIV, cuja penalidade importava na rescisão automatica do contracto, perda da caução e do direito á indemnização, que não lhe podia, de direito, ser conferida pela Comissão Lucena-Piquet a não ser para "fins exclusivamente de accordo",



porque é principio fundamental do direito (art. 110 do Código Civil) de a conclusão relativa a ocorrência, cujo cumprimento fôr saliciosamente obtido em parte, a ser considerado, reputa-se verificado.

Assim sendo, portanto, a Comissão de Arbitragem da Fluctuante não deve conceder com a indemnização prevista na proposta de accordo homologado, tanto a título de direito como a título de equidade.

De conformidade com o contracto, pros ar. 1.º do mesmo, que a empresa arrendataria da Rede de Viação Guaraná tem direito á indemnização, prevista nos artigos VII, VIII e XLVI do contracto.

No primeiro caso, o c.º VII prevê a eventualidade de ocupaçãõ temporaria do ferrovieário, mediante indemnizaçãõ não superior á media da renda líquida nos periodos correspondentes, no ultimo periodo precedente á occupaçãõ, ou nos annos anteriores, caso não houvesse ainda decorrido cinco annos, ou, ainda, á media da renda líquida nos annos anteriores, caso não houvesse ainda decorrido um anno.

Trata-se, como se vê, de uma indemnizaçãõ circumscrita ao periodo da ocupaçãõ temporaria, e, portanto, sem nenhuma applicaçãõ na eventualidade de se uma ocupaçãõ permanente.



No segundo caso dispunha a clausula VIII:-

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

A indemnização corresponderá, neste caso, a 25% da renda líquida média annual, verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula IV, deduzida delle a competente amortização, calculada pela formula:

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

sendo A o capital primitivo, a a dotação annual da amortização e n o numero de annos do contracto e

$\frac{a}{A}$  a taxa de amortização.

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

A encampação da Rêde, porém, foi feita pelo Governo no dia 31 de Agosto de 1915, isto é, seis dias depois de decretada a caducidade do contracto. Não podia, pois, prevalecer a indemnização prevista pela clausula VIII, que só a conferia na eventualidade de encampar o Governo as linhas arrendadas, DEPOIS de 31 de dezembro de 1940.

No terceiro caso, estipulava o § Unico da clausula XIV:

"Fica entendido que a caducidade do contracto relativa á construcção determinará ipso facto a do contracto de arrendamento, sendo indemnizada a Companhia arrendataria de accordo com a clausula VII."

Julgou a Comissão Lucena-Piquet, assim, que o decreto de ca-



ducidade do contracto conferia á Companhia a indemnização prevista para o caso de encampação da ferrovia, depois de 1940, quando a verdade é que a rescisão do contracto foi decretada, entre outros motivos justissimos, (a) por ter a Companhia impedido a acção fiscal do Governo, (b) abandonado a construcção das linhas e (c) feito de maneira menos efficiente possivel o serviço a que se obrigára pelo contracto de arrendamento das estradas de ferro.

Qualquer uma das causas acima mencionadas bastaria para justificar a rescisão, uma vez que "um contracto é violado nas suas obrigações, desde que a elle, por parte de um dos contractantes, se oppõe um acto ulterior, cuja expressão diminua ou altere os compromissos contractuaes desse contractante com o outro". (1) Não ha questão de gráo, modo ou causa. Diminuida, de qualquer maneira, o valor do contracto para um dos contraentes, ou alterada, em prejuizo de um delles, a força dos compromissos do outro, infringida está a obrigação contractual.(2)

No caso de que nos occupamos, a Companhia violou flagrantemente todas as clausulas que lhe garantiam a indemnização, não lhe restando siquer o recurso de § Unico da clausula XLVI,

---

(1) Ruy Barbosa: "Contractos com o Governo", apud Revista de Direito Publico, vol. X N. 5 (1925) p. 491

(2) Story: "Commentaries", §§ 1385, 1386; Sutherland: "Notes", pags. 386-7.



uma vez ter sido o decreto de caducidade do contracto relativo tanto á construcção como ao arrendamento.

Dahá o motivo porque affirmamos não ter sido comprehendido pela Comissão Lucena-Piquet o sentido curial do § Unico da clausula XLVI;

"Em contrario do que se devia esperar, o que depois se verificou foi que a Companhia prevendo esse abandono (da obra em construcção) - o que importaria na rescisão do contracto, obteve que fosse additado á clausula respectiva de rescisão (do contracto revisto em 1911) um paragrapho unico estatuinto não só a restituição de elevado capital, mas, tambem, concedendo uma indemnização calculada sobre a receita liquida do trafego, pelo periodo que faltasse para concluir o contracto. Em consequencia, quanto mais cedo occorresse a rescisão, tanto maior seria essa indemnização."

Ora, o contracto não poderia, como pretende a Comissão, offerecer tão pingue recompensa em troca da sua quebra, pela Companhia, premio que seria tanto maior quanto mais rapidamente a empresa arrendataria o violasse!

O § Unico da clausula XLVI nada mais era do que o previdente ajuste de uma indemnização do privilegio de arrendamento, na eventualidade de ser o contracto rescindido na parte relativa á construcção, pois, neste caso, tinha a Companhia, logicamente, direito a resarcir os danos que lhe causariam a perda da concessão de explorar a Rêde de Viação Cearense. "Dado porém o caso de rescisão do contracto, por qualquer causa dependente da Companhia e nos termos do mesmo contracto", - previa o Annexo nº 2, parte integrante do contracto, em seu art. 46 - "não poderá a Companhia reclamar indemnização alguma por lucros cessantes, danos emergentes, etc."



Portanto, si a Companhia abandonou a construcção das linhas , impediu maliciosamente a fiscalização do Governo e violou o contracto de arrendamento - perdeu ella qualquer direito á indemnização que, para fins de accordo amigavel, lhe concedera a Comissão Lucena-Piquet.



Q U A R T A

P A R T E



RESTITUIÇÃO DO CAPITAL

A restituição do Capital, fixado nos termos da clausula IV, era prevista expressamente pela clausula XXIV e pelo § Unico da clausula XLVI, na eventualidade de rescisão do contracto, não podendo o Governo, em boa fé, eximir-se ao cumprimento do compromisso assumido.

Escrevia a Comissão Lucena-Piquet em seu officio de 31 de Outubro de 1922 (1):

"Não se limitou, porem, o contracto em questão, que é o revisto de 16 de maio de 1911, a essa concessão (2): dispensou, que a Companhia justificasse perante o Governo o capital empregado, como exigia o contracto anterior de 4 de fevereiro de 1910 (3), e accellou, a esse titulo, os elevados algarismos de 4.000:000\$000 para a exploração da Rêde; 1.000:000\$000, para capital de movimento e 350:000\$000 para organização da Companhia. E mais ainda: additou á propria clausula desse capital não justificado, isto é, á clausula IV, um outro paragraho unico, determinando que, para esse capital, "regularia em qualquer caso o cambio de 16 dinheiros por mil réis."

Na verdade, a clausula IV do contracto de 16 de maio de 1911 estipulava:

- 
- (1) Vide pag. 18 do Processo  
(2) A Comissão referia-se á indemnização.  
(3) - NOTA - Dizia a Clausula II do contracto de 1910:  
"Para os effeitos do contracto de arrendamento são considerados: a) como Capital: uma somma devidamente justificada pela Companhia e aprovada pelo Governo e as garantias autorizadas pelo Governo para serem levadas a esta conta, na qual nenhuma garantia poderá ser incluída sem que preceda aprovação do Governo, e represente despesa por elle previamente autorizada."



"Para os efeitos do contracto de arrendamento, serão considerados:

1 - Como capital:

- a)- o actual capital da Companhia, organizado para o fim de exploração da Rede - 4.000:000\$000;
- b)- a caução inicial de 224:000\$000;
- c)- o capital de movimento, computado em 1.000:000\$000;
- d)- a quota para a organização da Companhia, computada em 350:000\$000;
- e)- a caução adicional de 276:000\$000;
- f)- as quantias autorizadas pelo Governo a serem levadas a esta conta, na qual outra nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda a aprovação do Governo e represente despesa por elle previamente autorizada. As sommas levadas á conta de capital serão consideradas amortizadas no fim do prazo do arrendamento, para applicação do disposto na clausula VII."

"§ Unico - .... Para o capital acima fixado regulará, em qualquer caso, o cambio de 16 dinheiros por mil reis."

Ahi temos, portanto:

a)-	4.000:000\$000
b)-	224:000\$000
c)-	1.000:000\$000
d)-	350:000\$000
e)-	<u>276:000\$000</u>
	5.850:000\$000
Menos a amortização e a caução.....	<u>564:194\$094</u>
TOTAL.....	<u>5.285:805\$906</u>

Na ultima reunião realizada pela Comissão Lucena-Piquet, no dia 24 de setembro de 1922 (1),

"discutiu-se, sem chegar a accôrdo, qual a taxa cambial para os pagamentos em ouro; e tendo a Companhia proposto que o capital a restituir fosse reduzido a libras esterlinas antes de convertido a papel, ao cambio de 16 dinheiros, como o contracto estabelece na clausula IV, - a Comissão resolveu pedir audiencia ao Exmo. Sr. Ministro da Viação."

---

(1) Vide pg. 79 do Processo.



Deante disso a Comissão Lucena-Piquet escrevia ao  
Ministro: (1)

"Com essa interpretação as quantias achadas pela  
Comissão, tomando por base o cambio actual de  
6 1/4, PASSARIAM A SER as seguintes:

- Reclamações attendidas (pagamento em papel) .....	1.321:856\$100
- Reclamações attendidas (pagamento em ouro con- vertido em papel ao cam- bio de 6 1/4 .....	4.888:390\$003
- Indemnização (pagamento em papel) .....	2.997:014\$185
- Restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro, feita, porem a conversão em li- bras ao cambio 16, o que produziu £352,287-1-2 e convertida essa quantia ao cambio de 6 1/4 .....	<u>13.551:663\$119</u>
Total .....	<u>22.796:904\$037</u>

"Nestas condições - proseguiam os arbitros - a  
Comissão resolveu ouvir a V.Ex. e, em reu-  
nião a que esteve presente o Senhor Inspector  
Federal das Estradas, ficou deliberado que a  
Comissão proporia ao Sr. G.L. Chandler, Pro-  
curador do Syndico, que o pagamento das quan-  
tias, em papel, fosse effectuado em obrigações  
do Thesouro de 7% sobre a ultima emissão de  
200 mil contos; e, as em ouro, sem considera-  
ção de taxa cambial, em titulos do ultimo em-  
prestimo de 50 milhões de dollares, sob as  
condições que V. Excia. se dignou approvar e  
que constam do officio, aqui junto por copia,  
de 28 do mez corrente, enviado pela Comissão  
ao referido Sr. G. L. Chandler."

A simples leitura desses topicos demonstra o modo  
por que foi o caso da re tituição do capital julgado  
pela Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Flu-  
ctuante, de cujo parecer faz parte a seguinte exposição:

---

(1) Vide pg. 19 do Processo.



"Para conhecer da procedencia dessas reclamações e ser possível solucionar-as por accordo, o Inspector Federal de Estradas, baseado num aviso do Ministro da Viação e Obras Publicas, nomeou, para esse fim, uma Comissão. Esta, depois de um trabalho exhaustivo, de cerca de dois mezes, apresentou o resultado dos seus estudos. E o resultado a que ella chegou é o que vae abaixo, sendo de notar que, para conversão de mil reis ouro em Libras, tomou por base o cambio de 16 dinheiros, conforme a clausula IV do Contracto de 16 de maio de 1911 e, para a conversão da Libra em papel, adoptou o cambio de 6 1/4, que era o da cotação maxima da mesma, em outubro de 1922. É este o resultado:

Reclamações attendidas:

- Pagamento em papel .....	1.381:836\$150
- Pagamento em ouro, convertido em papel (cambio 6 1/4) .....	4.888:590\$003
- Indemnização, pagamento em papel .....	2.997:014\$135
- Restituição do capital de <u>5.285:805\$906</u> , ouro, o qual, convertido em Libras ao cambio de 16 dinheiros, produziu £... 352.387-1-2 e convertida depois essa quantia em papel, ao cambio de 6 1/4, produziu .....	<u>13.551:603\$110</u>
	<u>22.738:804\$037</u>

É este o relatorio."

Ora, o Relatorio elaborado pela Comissão Lucena-Piquet não é este, mas o que acabamos de transcrever paginas atraz.

Como vimos, a Comissão Lucena-Piquet discutiu, numa das suas reuniões, a questão da taxa cambial dos pagamentos em ouro, tendo a Companhia proposto, então, que "o capital a restituir fosse reduzido a Libras esterlinas, antes de convertido a papel, ao cambio de 16 dinheiros". Os arbitros da pendencia julgaram de melhor aviso submitter a proposta ao Ministro da Viação, pois " com essa interpretação as quantias achadas pela Comissão,



tomando por base o cambio actual de 6 1/4, PASSARIA A SER" de Rs. 22.798:904\$037.

A Commissão não affirmou que o Governo devia Rs. .... 22.798:904\$037, mas que desse montante PASSARIA A SER o seu debito de Rs. 4.578:850\$315, papel, e Rs. 6.17:77\$805, ouro, caso fosse aceita a interpretação dada pela Companhia á clausula IV do contracto, no sentido de reduzir as importancias ouro a Libras, ao cambio de 16 dinheiros, antes de sua conversão a papel, ao cambio então vigente de 6 1/4.

Que essa absurda interpretação não foi ratificada pelo Ministro da Viação de maior prova não precisamos de que a propria proposta de accordo, autorizada officialmente por aquella autoridade: os pagamentos em ouro seriam effectuados, "SEM CONSIDERAÇÃO DE TAXA CAMBIAL, em titulos do ultimo emprestimo de 50 milhões de dollares", sob tres condições cujo theor já conhecemos meódmemente.

Effectuados, em dinheiro, os pagamentos em ouro, a operação de sua conversão não podia desviar-se da pratica regular seguida normalmente em taes casos.

A redacção do § Unico da Clausula IV não comporta interpretações divergentes:

"Para o capital fixado regulará, em qualquer tempo, o cambio de 16 dinheiros por mil reis."

Logo, sendo o capital (não justificado) da Companhia de 5.285:805\$906, seu equivalente em ouro, ao cambio de 16 dinheiros, importaria em 8.920:326\$046 (1) e não em 13.531:683\$119.

(1) Nota - As conversões dos valores ouro a valores papeis, feitas por esta Secção Technica, obedecem o criterio adoptado pela Contadotia Central da Republica, segundo o qual a Libra, com o cambio ao par, tem o valor de 8\$888 em moeda nacional.



Assim:

Reclamações attendidas (papel) .....	1.581:838\$130
Reclamações attendidas (ouro, cambio 6 1/4) .....	4.888:390\$603
Indemnização (papel) .....	2.937:014\$185
Restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro, ao cam- bio de 16 dinheiros .....	8.930:336\$046
Total .....	<u>18.127:566\$364</u>

O proprio Relatorio da Commissão de Liquidação, seis linhas depois de transcrever o balanço que impugnamos, citava as expressões do procurador do Syndico dos debenturistas da Companhia:

"Pelo accordo de 1922, o Governo, propoz-se a pagar, dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de 32.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel, e 6.714:377\$805, ouro". (1)

A conversão da parcella ouro, tal como sug eriu a Companhia, não prevaleceu, nem podia prevalecer, mesmo porque a Commissão Lucena-Piquet ao fazer a conversão da importancia ouro, relativa ás reclamações (2) attendidas, nada mais fez do que uma simples e normal operação de cambio, reduzindo R. 1.131:571\$899, ouro, á taxa de 6 1/4 dinheiros por mil reis, a R. .... 4.888:390\$603, papel. (3)

Por conseguinte, si a Commissão Lucena-Piquet, para fins exclusivamente de accordo, reconheceu um saldo de R. 4.378:850\$315, papel, e R. 6.417:377\$805, ouro, a favor da Companhia; si o § Unico da clausula IV do Contracto determinava que para o capital fixado regularia, em qualquer caso, o cambio de 16 dinheiros por mil reis;

(1) Vide pag. 185 do Processo.

(2) Segundo o Contracto, para o capital fixado, regularia, em qualquer caso, o cambio de 16 dinheiros, sendo o material importado no estrangeiro pago em ouro,

(3) Vide apêndice 10 do Processo.



e si a Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante, ignorando as condições impostas para a liquidação, desejava manter inalteravel o quantum estipulado, logicamente a apuração do debito total do Governo, reduzido a papel, se resumia num facil calculo arithmetico segundo o qual a parte ouro, referente ás reclamações, (cambio 6 1/4) produziria 4.888:590\$605, (1) papel, e o Capital, á base de 16 dinheiros, importaria em 8.920:526\$046, papel, parcelas que somadas ao valor da indemnização (2.937:014\$185), papel, e ás reclamações attendidas, em papel (1.381:826\$130), elevariam a ..... 18.187:566\$964, e não a 22.738:904\$057, o credito da Companhia.

Alías, ao illustrar o resultado numerico da suggestão apresentada pelo representante da Companhia, que pretendia fosse o capital a restituir (5.285:805\$906, ouro, reduzido a Libras ao cambio de 16d., antes de convertido a papel, ao cambio então vigente (6 1/4) - quiz a Comissão Lucena-Piquet demonstrar apenas a lamentavel incongruencia expressada pela descabida proposta. Dizia ella que, a ser adoptada "essa interpretação", a quantia devida pelo Governo PASSARIA A SER de 22.738:904\$057, papel, pois a

"restituição do capital de 5.285:805\$906, ouro, feita, porém, a conversão em Libras ao cambio 16, o que produziu £ 352,287-1-2, e convertida essa quantia ao cambio de 6 1/4",

importaria em 18.531:633\$119.

---

(1) NOTA - A conta feita pela Comissão Lucena-Piquet contem um pequeno engano, pois, como verificamos, a conversão exacta de 1.131:571\$899, ouro, a papel, ao cambio de 6 1/4 dinheiros por mil reis, produz 4.888:843\$232, e não 4.888:390\$605, Em nossos calculos, entretanto, não corrigimos a parcella para não tornar mais complexa a exposição.



Ora, tal conversão não poderia ser feita para o fim a que se destinava.

Na verdade, 5.285:805\$900, ouro + 15\$000 (valor de £ a 16d.,) = £ 352.387.1.2. Também é exacto que estas £ ... 352.387.1.2, ao cambio de 6 1/4 (Libra a 33\$400) produziram 13.531:663\$100.

Entretanto, fazendo a conversão de 5.285:805\$900 OURO, antes de reduzir esta importancia a PÁPEL, a Companhia pretendia sommar elementos heterogeneos, isto é, papel com ouro, o que tornaria irreal o resultado obtido.

A demonstração desse equívoco é intuitiva:

1\$000 ouro, ao cambio de 16d., ou £ + 15\$000 =  
15\$000 + 8.688 = 1.687,6.

5.285:805\$906 X 1.687,6 = 8.920:326\$046, papel

8.920:326\$046 + 15\$000 (16d.) = £ 594.688.8

£ 594.688.8 x 34\$400 (6 1/4d) = 22.836:034\$560, papel

E NÃO ..... 13.531:663\$110

Em outras palavras:

5.285:805\$906, ouro ao cambio de 16 d. = £ 352.387.1.2, que reconvertidas a mil reis, ao cambio de 6 1/4 d., produzem

13.531:663\$110 OURO também.

Cumpria reduzir esta importancia ouro a papel. Logo:

13.531:663\$110, ouro x 1.687,6 (16 d.) = 22.836:034\$560, papel.

A proposta de conversão feita pelo representante da Companhia á Comissão Lucena-Piquet não podia, portanto, sob pretexto algum, prevalecer, por arbitraria, e até absurda, motivo porque o saldo a favor da Companhia, "para fins exclusivos de accordo", passou a ser representado pelas



duas parcelas - n.º 4.378:850\$315, papel, e Rs.....  
6.417:377\$805, ouro.

Póde-se, pois, sem descerto, affirmar ter a Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante, incidido num erro grave de interpretação do Relatório elaborado pela Comissão Lucena-Piquet.

A restituição do capital da Companhia (5.285:805\$905, ouro) feita a conversão ao cambio de 16d., como estipulava o contracto, importaria em 8.920:326\$046.

O ACCORDO CONCLUIDO PELA  
COMISSÃO DE LIQUIDAÇÃO

Accresce, porém, que a Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante, julgando-se amparada pelo Art. 3º do Decreto n.º 25.298, de 27 de outubro de 1931, que a creou (1), entrou em entendimentos com o procurador Sr. George Lee Chandler, que pleiteou o recebimento de .....  
35.000:000\$000, ao invés de 22.798:904\$057.

Escreve a Comissão:

"Na sessão, porém, do accordo com esta Comissão, a argumentação produzida pelo representante do Syncico dos debenturistas da Companhia, para demonstrar que a alludida divida do Governo não se podia expressar pela cifra papel de 22.798:904\$057, foi tão clara e razoavel, que a Comissão, por sua maioria, a reconheceu procedente.

---

(1) Vide pag. 189 do Processo.



"É esta a sumula de sua argumentação:

- "a) Pelo accordo de 1922, o Governo propoz-se a pagar dentro do prazo de 30 dias, apos o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de 22.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel e 6.417:377\$805, ouro (carta de fls. 8 e 9).
- "b) Não tendo o Governo accitado a contra-proposta do representante do Syndico (carta de fls. 11 a 14), não mais cogitou de novo entendimento com elle para saldar a divida.
- "c) No entanto, o representante do Syndico terá de remetter agora para Londres a somma que receber.
- "d) Si elle, em 1922, fosse pago, em papel, da somma de 6.417:377\$805, ouro, e da de 4.378:850\$315, papel, ou fosse da importancia de 22.798:904\$037, papel, era possivel que, com essa importancia, lograsse adquirir, ao cambio da época, 550.000 Libras; mas, ao cambio actual, com a Libra de 60\$000, não adquiria nem 400.000 Libras.
- "e) Demais, accrescentou, não se trata de uma divida pela qual a União Federal se fizesse responsavel, sem proveito algum, ou mais do que isto, com grave damno do seu patrimonio. Ao contrario, da encampação da estrada de ferro, denominada Rede Cearense, não só a União como o Estado do Ceará, tem auferido sensiveis vantagens economicas.

"Á vista do exposto, opinou a Comissão pelo pagamento da quantia de 35.000:000\$000, proposta pelo representante do Syndico, mediante a qual foi estabelecido o accordo."

Preliminarmente devemos considerar que o Art. 3º do Decreto nº 23.298, de 27 de outubro de 1933 só dava á Comissão poderes para concluir accordos com as partes interessadas no caso expresso em que os pagamentos fossem "decorrentes de sentenças judiçiaras", ou, em se tratando de dividas de material, fossem superiores a vinte contos de réis.

Art. 3º - "Os pagamentos decorrentes de sentenças judiçiaras serão liquidados mediante accôrdo com os credores, segundo a natureza e vulto da divida, a criterio da Comissão, devendo, em cada caso, ser lavrado o competente termo de desistencia da differença proveniente do abatimento ajustado.

§ Unico - As dividas de material, superiores a vinte contos de reis, serao tambem liquidadas nas condições indicadas neste artigo; e as de pessoal pelas quantias realmente devidas."



Ademais, segundo o item 2º do Art. 1º, a Comissão tinha "amplos poderes para examinar os pedidos de pagamentos e entrar em accordo com as partes interessadas, no que diz respeito ao cumprimento do disposto no Art. 2º"

Tal não era, evidentemente, o caso da South American Railway Construction Company, Limited, cujo saldo credor, longe de ser "decorrente" de qualquer sentença judiciaria, ou tão sómente de uma dívida de material, superior a vinte contos de réis, não passava, como já amplamente o demonstramos, de uma oferta (com reposição de capital e indenizações) que lhe fôra feita pela Comissão Lucena-Piquet, para fins exclusivamente de um ajuste não consumado, circunstancia que não admitia qualquer "accordo", ou abatimento, mas o simples exame de procedencia legal da dívida em face de seus documentos comprobatorios, que determinariam, ou não, a authencidade do debito do Governo.

Em segundo logar precisamos convir em que a argumentação apresentada pelo Sr. George Lee Chandler, com ser confusa e desarrazoada, era manifestamente capciosa e não devia, por isso, ser reconhecida procedente pela Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante.

Argumenta o procurador Chandler:

"a) Pelo accordo de 1920, o Governo propoz-se a pagar, dentro do prazo de 30 dias, após o respectivo registro pelo Tribunal de Contas, não a quantia de 22.798:904\$037, mas 4.378:850\$315, papel, e 6.417:577\$805, ouro (carta de fls. 8 e 9)

"b) Não tendo o Governo accettato a contra-proposta do representante do Syndico (carta de fls. 11 a 14), não mais cogitou de novo entendimento com elle para saldar a dívida."(1)

Ora, si o Governo Brasileiro, faz uma generosa proposta de accordo amigavel, que a parte interessada deixa de accetear pela imposição de condições julgadas inexequíveis, desistindo  
(1) Vide pag. 185 do Processo.



do recurso, que lhe assistia, de recorrer aos tribunaes para defender legalmente o seu direito postergado nos termos dos Artigos 502 e 523 do Código Civil; e si o Governo só agora, através da Comissão de Liquidação, procura, através de novo entendimento, resolver a pendencia, logicamente não poderiam prevalecer as bases do accordo alcançado, cuja acceitação já não seria viavel, hoje em dia, em virtude da radical alteração das circumstancias que o recomendavam em 1922.

Impunha-se, portanto, a revisão completa da questão, apreciada á luz de seus documentos, para que se pudesse precisar, com a possivel justeza, a procedencia e o montante do saldo cujo recebimento a Companhia se julgava com o direito de pleitear mais uma vez.

Ao invés disso, como si se tratasse de um pagamento decorrente de decisão judicial, para cuja liquidação a Comissão tinha amplos poderes para ajustar accordos, o Sr. George Lee Chandler, que se dizia credor do Governo Brasileiro das importancias de 4.578:850\$515, papel, e 6.417:377\$805, ouro, as quaes, convertida a parte ouro a papel, ao cambio de 60\$000 por Libra (1), perfaziam a quantia de 54.136:150\$515, propoz receber, "para total liquidação do seu credito, a importancia de 35.000:000\$, desistindo da differença do abatimento ajustado", pois tendo elle, Procurador, de remetter para Londres a somma que recebesse, já não podia acceitar agora os 22.738:904\$047, papel, (que, em 1922, produziriam cerca de £ 550.000) quantia que, ao cambio actual (£ = 60\$000), não lhe daria

(1) Cambio em vigor no dia 21 de junho de 1934, data em que foi firmado o accordo.



siquer £ 400.000.

"Á vista do exposto, opinou a Comissão pelo pagamento da quantia de 35.000:000\$000, proposta pelo representante do Syndico, mediante o qual foi estabelecido o accordo". (2)

Em outras palavras, a proposta feita pelo Sr. George Lee Chandler e aceita pela Comissão de Liquidação da Divida Fluctuante da União foi a seguinte:

- 1 - Em 1928 o Governo lhe propoz o pagamento de 4.376:850\$315, papel, e 0.714:377\$805, ouro.
- 2 - Si tal pagamento fosse então effectuado, elle poderia adquirir, ao cambio da época, £550.000.
- 3 - Ao cambio actual, entretanto, com a Libra a 60\$000, não lhe seria possível obter, com aquellas importancias, nem mesmo £ 400.000;
- 4 - Feita, porém, a conversão do seu credito ao cambio de 60\$000 por Libra, elle receberia 54.136:150\$315, papel.
- 5 - Em vista disso o Sr. George Lee Chandler propoz receber, para total liquidação do seu credito, a importancia de 35.000:000\$000, desistindo da differença do abatimento.
- 6 - A Comissão de Liquidação tendo achado procedente a argumentação do Sr. George Lee Chandler, aceitou a sua proposta e opinou pelo pagamento de 35.000:000\$.

Ora, a Comissão de Liquidação, que, segundo o Art. 3º do Decreto que a creou, só podia entrar em accordos para "os pagamentos decorrentes de sentenças judiciais",

---

(2) Vide pag. 186 do Processo.



ou no caso de se tratar de dividas de material, superiores a vinte contos de reis, não tinha poderes para "opinar pelo pagamento de 25.000:000\$000", e a maneira por que o fez, muito laborioso para ser altamente vantajoso aos interesses do Governo tño apreciavel redução do hypothetico debito que a parte credora lhe apresentou com uma série de sognismos facilmente imaginaveis - fosse a decisão proferida de vis do "exate do processo em face dos respectivos documentos comprobatorios" e "apuração da procedencia legal da divida", como lhe impunha, expressamente, o § 3º do Art. 1º e o Art. 2º do Decreto 25.298, de 27 de outubro de 1930, tanto mais quanto, incluido no debito apresentado, se incluira a reposição do capital da Companhia e a importância da indemnização.

E isto, como já ficou provado á a ciencia:

- 1 - porque em 1922 o Governo Brasileiro reconheceu como saldo da Companhia as quantias de ... .. 4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, "para fins exclusivamente de accordo", que foi regeitado;
- 2 - porque não procede a affirmativa de que a uellas duas importancias, convertidas, normalmente, em papel, segundo a letra do contracto, produzissem 22.798:904\$057.
- 3 - porque o accordo concluido pela Comissão de Liquidação era clamorosamente injusto aos interesses do Governo Brasileiro, pois é erronea a allegação de que o "credito" da Companhia, convertida a parte ouro (6.417:377\$805) a papel, ao cambio de 20\$000, por Libra, attingisse a 54.136:150\$315.



Esta terceira impugnação por merecer mais análise e com-  
provação.

Valendo a Libra 60\$000, em moeda nacional, o Mil Réis  
ouro valerá 60.000 : 6.838 = 8\$750,5. Portanto,

6.417:377\$805 ouro x 8.750,5 = 43.321:150\$410

+ a parcella de pagamentos  
em papel ..... 4.578:650\$15

TOTAL ..... 47.700:000\$325

E NAO ..... 54.136:150\$315,

Para obter-se este ultimo resultado seria preciso que  
a Libra valesse 68\$131, ou o Mil Réis ouro, 7.758,55.

Prova:

7.758,5 x 6.417:377\$805 = 43.757:300\$000

+ a parte papel - 4.578:650\$15

TOTAL ..... 54.136:150\$315

Accresce, porém, que o erro não se resume, tão sómen-  
te a um simples calculo aritmetico, pois convertendo tu-  
da a parte ouro (6.417:377\$805) a papel, ao cambio do dia  
(£ = 60\$000) a Companhia incluiu nessa conversão de "RE-  
CLAMAÇÕES" (no valor 1.131:571\$839, cujo pagamento, em  
ouro, deveria ser effectuado pela taxa cambial vigente  
no dia do pagamento) (1) a restituição do capital

---

(1) NOTA - A conversão das RECLAMAÇÕES attendidas pela  
Comissão Lucena-Piquet, cujo pagamento de-  
via ser effectuado em ouro, não pode ser feito  
pelo cambio do dia, como si se tratasse de  
uma quantia incluída no capital a restituir.  
A propria Comissão Lucena-Piquet, ao consis-  
trar, em seu relatório, o modo de conversão  
dessa parcella, opera com o cambio do dia.  
Vide pag. 19 Processo.



(5.285:805\$908), para cuja conversão, conforme o § 1.º da clausula IV, regularia, "EM QUALQUER CASO, O CAMBIO DE 16 DINHEIROS POR MIL REIS".

Pretendesse a Comissão de Liquidação da Dívida Flutuante ratificar (em junho de 1934) a proposta de accordo apresentada em 1932 pela Comissão Lacena-Piquet, accepting-a, embora, das condições essenciais, que a caracterisavam, e dispensando o exame do processo, se esse não poderia ser outro do que o seguinte:

- Reclamações attendidas, pagamento em papel ....	1.381:856\$150
- Indemnização (em papel)	2.937:014\$185
- Restituição do capital de 5.285:805\$908, ouro, feita a conversão ao cambio de 16d.....	8.320:320\$048
- Reclamações attendidas (1.131:571\$899, ouro) ao cambio de 60\$000 por Libra .....	<u>7.638:763\$261</u>
TOTAL .....	<u>20.957:965\$622</u>

E isto porque a Comissão Lacena-Piquet, ao reconhecer, em favor da Companhia, o credito de 4.378:450\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro, incluída na primeira parcela, a importancia das reclamações cujo pagamento deveria ser effectuado em papel (1.381:856\$150) addiccionada ao valor das indemnizações em papel (2.937:014\$185); constituindo, os algarismos representativos da parte ouro, da somma do montante das outras reclamações (1.131:571\$899), accrescido do capital a restituir (5.285:805\$908).

PARALLELOS DIVERGENTES

Finalmente precisamos considerar que o arrazoado do ajuste de 25 de abril não condiz com a argumentação exposta no accordo firmado entre a Companhia e a Comissão de Liquidação no dia 21 de junho - embora o quantum



estipulado (35 mil contos) na primeira data, prevalecesse inalterado na segunda.

Para justificar o sensível aumento de seu crédito, sustentava a Companhia que, tives e esse escudo, em 1922, 22.798:904\$037, papel, poderia então obter, ao cambio da época, £ 550.000; ao passo que, paga, agora, com a £ = 60\$000, não adquiriria, com aquela importância, nem £ 400.000.

Tal asserção não representa a verdade porque, cessando a Companhia, as condições da proposta Lucena-Piquet, em 1922, não valeria, jamais, a importância de ..... 22.798:904\$037, papel, que não fazia parte daquela oferta, mas as quantias do 4.378:850\$315, papel, e ..... 6.417:377\$805, ouro. Convertidas essas duas parcelas a Libras, (o que não seria possível, para effeito de pagamento, pois este seria realizado em titulos) com ellas a Companhia obteria £ 836.037.10.4;

Papel:	4.378:850\$315	(6 1/2 d.)	£ 114.032.11.2
Ouro:	1.131:571\$899	(6 1/2 d.)	£ 127.315. 3.0
	5.285:805\$906	(16 d.)	£ 594.689. 8.0
		TOTAL	£ 836.034. 2.2

e não £ 550.000, mesmo porque a conversão de ..... 22.798:904\$037, papel, a Libras, ao cambio de 6 1/2 d. (1) produziria £ 593.721.9.

Assim sendo, falha, pelo mesmo motivo, é a allegação parallelá, pela qual pretendeu a Companhia demonstrar que recebendo, agora, 22.798:904\$037, papel, não conseguiria obter nem mesmo £ 400.000.

O verdadeiro calculo, caso o Governo pretendesse effectuar o pagamento em esterlinas e não em titulos, con-

(1) Cambio em vigor no dia em que a Comissão Lucena-Piquet fez a proposta ao representante da Companhia.



soante os termos da proposta Lucena-Pignat, seria o seguinte :

Papel:	4.378:850\$315 (€ = 60\$)	€	72.380.18.2
Ouro:	1.131:571\$899 (€ = 60\$)	€	127.313. 3.0
	5.285:805\$906 (10 d. )	€	<u>594.653. 1.0</u>
	TOTAL	€	794.982. 7.2

Deante do exposto claramente se percebe ter a Companhia pretendido apenas demonstrar a enorme differença do seu debito, em 1922 e 1934, pois recebeu, como affirmou, € 550.000, em 1922, e apenas € 400.000, em 1934, seu credito soffria uma injusta diminuição de € 150.000, razão porque propunha o recebimento de 35 mil cédulas, que lhe dariam (€ - 60\$) € 583.333. E assim procedendo, deixou a Companhia de fazer a conversão do seu credito directamente em Libras, pois sabia que o Governo não se compromettera a pagar seu debito naquella moeda, mas em títulos.

A verdade é que a differença cambial entre as duas épocas não elevava a taes exagerismos o supposto prejuizo, que a Companhia apresentou para justificar a elevação do seu credito, pois, caso se ardentemente ratificasse a proposta da Comissão Lucena-Pignat, fazendo-se, por arbitrariedade conversão do debito do Governo, em 1922 ella receberia, em títulos, o equivalente, € 836.034, e em 1934, em mil reis papel, quantia igual a € 794.982, o que produzia apenas a differença de € 41.052 para menos.

O termo do accordo firmado no dia 21 de junho de 1934 entre o representante da Companhia e a Comissão de Liquidação é baseado em elementos muito diversos.

Allegou a Companhia que, si recebesse, então, 4.378:850\$315 papel, e 6.417:377\$805, ouro, convertida



a parte ouro a papel, ao cambio então vigente (£-60\$) obteria 54.136:150\$315, papel. Em vista da disparidade entre esta, e a parcella papel, da proposta de 1922 (22.798:904\$037), concorria com o pagamento de ..... 35.000:000\$000.

Ora, si no accordo mencionado no Relatorio de 21 de abril a argumentação era baseada em Libras, a da justificaria que a exposição de 21 de junho fosse feita em mil reis, porquanto o que a Companhia procurou demonstrar era a enormidade do prejuizo que soffreria na conversão do seu credito e não o aumento do onus que tal pagamento significaria para o erario publico. Recebendo a Companhia 54.136:150\$315, papel, obteria (£ = 60\$) £ 902.269; propondo o recebimento de 35.000:000\$000, adquiriria (£ = 60\$) £ 583.333, isto é, £ 318.936 a menos.

O facto é que tão engenhosos paralelismos não invertem os verdadeiros e positivos dados da questão. Ao propor o pagamento de 4.378:850\$315, papel e 6.417:377\$805, ouro, o Governo não se preocupava pelas eventuales oscillações cambias a que sua offerta estaria sujeita, pouco se lhe dando que a conversão das parcellas ouro fossem feitas em Libras, em francos ou em liras, segundo o criterio da credora, uma vez que o pagamento seria realisado em titulos de um emprestimo externo e obrigações do Thesouro.

Liquidado, que fosse, em mil reis, o credito da Companhia importaria em:



Papel:	4.378:850\$315	=	4.378:850\$315
Ouro:	1.131:571\$899 (6 1/4)	=	4.888:390\$803
	5.285:605\$908 (16 d.)	=	<u>8.920:320\$040</u>
TOTAL, papel -			Rs.16.187:500\$364

Em 1954 o saldo da Companhia, segundo o mesmo critério, e de accordo com as bases cambiais previstas pelo contrato, seria o seguinte:

Papel:	4.378:850\$315	=	4.378:850\$315
Ouro:	1.131:571\$899 (£-60\$)	-	7.573:783\$711
	5.285:805\$908 (16 d.)	-	<u>8.920:320\$040</u>
TOTAL, papel -			Rs.20.937:935\$002

Por conseguinte, de accordo com os dados da Comissão Lucena-Piquet, que a Comissão Encarregada da Liquidação da Divida Fluctuante ratificou, ao invés de ter a Companhia o seu credito decrepido, em 1954, a verdade é que elle gozou do apreciavel augmento de 2.750:398\$656, papel.

Assim sendo, portanto, ao firmar o accordo que fixou o credito da Companhia em 35.000:000\$000, a Comissão de Liquidação não obteve para a Divida do Governo abatimento algum, mas o formidavel acrescimo de 14.062:034\$378 1

Em resumo, as allegações da Companhia, nos accordos firmados com a Comissão de Liquidação da Divida Fluctuante foram os seguintes:

#### ACCORDO DO DIA 25 DE ABRIL DE 1954

- 1 - Si a Companhia recebesse, em 1922, 22.738:204\$037, papel, ella adquiriria, ao cambio da época, £ 550.000. Ao cambio da época (6 1/4 d.) a Companhia adquiriria £ 593.721.9. Feita arbitrariamente a conversão a libras, das parcelas reconhecidas pela Comissão Lucena-Piquet, (4.378:850\$315, papel, e 6.417:377\$805, ouro) a Companhia obteria £ 836.034.2.2.



2 - Ao cambio actual (£ = 60\$) a Companhia não poderia obter nem £ 400.000 com 20.732:304\$007, papel.

Ao cambio actual (£ = 60\$) a Companhia produziria £ 379.981.14.

Feita, arbitrariamente, a conversão a libras, das parcelas reconhecidas pela Comissão Lucena-Piquet, (4.378:850\$115, papel, e 6.417:377\$805, ouro) a Companhia obteria £ 784.982.7.3.

3 - Em vista disso optou-se pelo pagamento de ..... 35.000:000\$000.

Ao cambio actual (£ = 60\$) 35.000:000\$000 produziria £ 583.500.0.

ACCORDO DO DIA 21 DE JUNHO DE 1934

1 - Si a Companhia recebesse, hoje, 4.378:850\$115, papel, e 6.417:377\$805, ouro, convertida a parte ouro a papel, ao cambio vigente (£ = 60\$), elle obtinha Rs. 54.136:150\$115, papel.

Ao cambio estipulado (£ = 60\$) a Companhia obteria 47.700:000\$925, e não 54.136:150\$115, parcela que convertida a libras, aquella taxa de cambio, produziria £ 902.209.3.

2 - Em vista disso a Companhia propõe um abatimento do seu credito, que ficou relativo a 35.000:000\$000, papel.

Feita a conversão de accordo com a letra do contracto, as duas parcelas produziram, em 1932, 18.187:566\$964, papel; em 1934, 20.937:365\$637, papel.

Ao cambio actual (£ = 60\$) 20.937:365\$637, papel, produziram £ 348.966.1.9.

Ao cambio actual (£ = 60\$) 35.000:000\$000, papel, produziram £ 583.500.0.

A Comissão de Liquidação, firmando o accordo de 21 de junho de 1934, concedeu á Companhia um credito em mil reis, equivalente (£ = 60\$) a ..... £ 234.507 a mais do que o debito reconhecido em 1932 pela Comissão Lucena-Piquet, ou seja, uma importancia, em excesso, no valor de 14.000:004\$378, papel.

Consequentemente a Comissão de Liquidação incidia em tres enganos:



- 1º - ao aceitar o calculo de 54.000:000\$000 como credito da Companhia, concordou com um erro arithmetico equivalente a 6.416:149\$390;
- 2º - ao firmar o accordo, segundo o qual a Companhia abatia 19.156:150\$155 do seu "credito", que passava a ser de 35;000:000\$000, a Commissão de Liquidação commettera um engano de 14.000:000\$000, pois, pretendendo ratificar os dados da proposta Lucena-Piquet, (4.378:850\$815, papel, e ..... 6.417:377\$805, ouro) o credito a favor da Companhia só poderia ser representado (com 1 £ = 60\$, isto é, com o Mil reis ouro a 6\$750,6) pela importancia de 20.927:965\$632;
- 3º - ao entrar em "accordo" para a liquidação do credito da Companhia, quer-nos parecer que a Commissão equivocou-se na interpretação do decreto que a creou.

A Commissão de Liquidação da Divida Fluctuante concluiu, dest'arte, segundo nos parece, um accordo defeituoso, pois, como o demonstramos no decorrer desta exposição, a Companhia, só tinha direito á reposição do seu capital (5.285:805\$906, ouro, ao cambio fixo de 16d.) sem nenhuma indemnisação; ao pagamento das reclamações em ouro (1.131:571\$899 ao cambio do dia) e ao reembolso das reclamações (1.381:836\$120) cuja liquidação deveria ser effectuada em papel:

- Reclamações attendidas, pagamento em papel ....	1.381:836\$120
- Reclamações attendidas, (1.131:571\$899,ouro) ao cambio de 60\$ por £ ...	7.638:783\$261
- Restituição do capital (5.285:805\$906, ouro, ao cambio de 16d.) .....	<u>8.920:326\$046</u>
<b>TOTAL, PAPEL</b>	<b>Rs.. 17.940:951\$437</b>



- 15 -

C O N C L U S Õ E S

1 - Contra o estipulado no Decreto nº 9.188 de 30 de novembro de 1911, depositou a Companhia, no Russian Bank, de Londres, a metade (£ 996.000) do producto liquido do emprestimo de £ 2.400.000, que negociára por conta do Governo Brasileiro, de accordo com o contracto de 10 de maio de 1911;

2 - Embora o embargo contra o levantamento do deposito feito no Russian Bank não tivesse sido interposto pelos representantes legaes da Companhia, elles foram responsaveis pela indebita retenção daquelles fundos uma vez que, tendo, como confessaram, poderes para levantar o embargo antes da liquidação compulsoria do Banco, não o fizeram.

3 - A rescisão do contracto de arrendamento e construção não pode ser qualificada de "esbulho violeto e injusto", decretada, como foi, na legitima defesa do patrimonio nacional e do interesse publico, e consoante expressa condição resolutive do contracto.

4 - A Comissão Lucena-Piquet, nomeada em 1922, para solucionar amigavelmente a pendencia entre o Governo e a Companhia, reconheceu, a favor desta, "para fins exclusivamente de accordo", o credito de 4.378:850\$315, papel, e ..... 6.417:377\$805, ouro.

5 - Ao abandonar a construção das linhas e impedir maliciosamente a fiscalização do Governo a Companhia, que violára o contracto de arrendamento, e nem sequer tinha representação legal no Brasil, perdera qualquer direito de re-



clamar o pagamento da indenização no valor de .....  
2.997:014\$185, papel.

6 - Na verdade, a Companhia tem direito á restituição do seu capital (5.255:205\$908, ouro), equivalente, ao cambio fixo de 16d., segundo clausula contractual, a ..... 8.920:326\$046, papel, bem como ás reclamações feitas pela Comissão Lucena-Piquet, na importância, papel, (convertida a parte ouro ao cambio de 60\$ a £) de Rs. .... 9.020:625\$391, credito que adicionado á parcella do capital a restituir, perfaz a somma de 17.940:951\$487.

7 - O deposito pertencente ao Governo Brasileiro, na importância de £ 1.001.663.19.1, é considerado irrecuperavel, cabendo á Companhia inteira responsabilidade pela sua perda.

Tal é, salvo erro ou omissão, o parecer desta Secção Technica.



Rio de Janeiro, 21 de Junho de 1935.

VALENTIM F. BOUÇAS





M. FAZELI  
B.A. 1973  
15190  
CCP. 1973  
PCP. 1973

Biblioteca do Ministério da Fazenda

9272-48

385.13  
S726

Brasil. Comissão de estudos financeiros e econômicos.

Parecer emitido pela Secção técnica da Comissão...no processo para o pagamento de 35 mil contos à South American railway construction comp. lim.

9272/48

385.13  
S726

Brasil. Comissão de estudos financeiros e econômicos.  
Parecer emitido pela Secção técnica da Comissão ... no processo para o pagamento de 35 mil contos à South American Railway Construction Comp. Lim.

