

## A advocacia administrativa e as ruinosas encampações da S. Paulo Northern e da Sorocabana Railway.

### As encampações da Northern e da Santos a Santo Antonio do Jujuiá.

#### DE SANTOS A SANTO ANTONIO DO JUJUIÁ,

No fim do nosso ultimo artigo referimo-nos á mensagem que o illustre presidente do Estado acabava de dirigir ao Congresso submittendo-lhe o projecto do contrato elaborado pelo governo passado para a encampação da Linha de Santos a Santo Antonio do Jujuiá.

Neste artigo como nos nossos artigos anteriores de 25 de Julho e 1.º de Agosto provamos que tal contrato, se fosse aprovado pelo Congresso, traria ao Thesouro um prejuizo annual de 1.300 contos, seja:

1.º) 780 contos de juros sobre os 13.000 contos de apolices 6 o/o a pagar como indemnisação á Southern São Paulo Railway.

2.º) 250 contos de "deficit" annual da exploração da estrada.

3.º) 300 contos de juros sobre a divida de 5.000 contos da estrada perante o governo (que, por esquecimento, não é mencionada no projecto de contrato assignado por Candido Motta e por Francis Voules, conhecido como o maior comprador de consciencias que existe na Inglaterra).

No nosso ultimo artigo alludimos á "CAMOUFLAGE" realisada nas ultimas contas da Companhia no intuito de esconder aos congressistas o alcance verdadeiro da medida proposta.

Effectivamente, conforme as ultimas contas apresentadas pela Companhia ao governo, suas receitas pelo segundo semestre de 1919 teriam sido de 221 contos e suas despesas de 255 contos.

Ora, isso é impossivel e é "deficit" verdadeiro da estrada durante estas mezes é por certo maior.

E' evidente que desde a data em que, depois de grandes esforços de advocacia administrativa e... de generosidade a respeito de determinadas pessoas, a Companhia obteve o accordo do passado governo a seu projecto de encampação, ella esforçou-se em esconder ao Congresso o prejuizo que tal operação traria ao Thesouro.

Ora, pois, preciso diminuir, na apparencia, o "deficit" de exploração da estrada.

Não era muito difficil chegar a esse resultado, supprimindo todas as despesas de conservação da estrada e isso se fez até tal ponto que, depois de alguns mezes mais deste regimen, a estrada deixaria de existir por falta de conservação. Era, porém, tanto mais aconselhavel, agir assim, que, realisando-se a encampação, pouco importava á Companhia arruinar a estrada, pois, seria o governo que teria de pagar as despesas precisas para a sua reconstituição.

E' assim que quando em 1918, antes do projecto de encampação ter sido apresentado ao governo passado, o coefficiente de exploração da estrada era de 157 o/o, este coefficiente passou a ser de 115 o/o para o segundo semestre de 1919 (depois do passado governo ter accedido á encampação).

Tal diminuição no coefficiente de exploração da estrada é impossivel.

Effectivamente se, depois do accordo sobre a encampação, a Companhia tivesse gasto as quantias precisas para a boa conservação da estrada, devia ter gasto mais em 1919, do que em 1918 pois as RECEITAS de 1919 foram superiores ás de 1918, (seja 221 contos pelo segundo semestre de 1919, equivalente á 442 contos pelo anno inteiro de 1919, contra 390 contos em 1918).

Ora, a Companhia pretende ter gasto somente 255 contos no segundo semestre de 1919, o que corresponde a um total annual de 510 contos para 1919 quando as DESPESAS de 1918 foram de 612 contos.

Mas, se em 1918 com uma receita de 390 contos a Companhia teve de gastar 612 contos para a exploração e conservação da estrada, é claro que em 1919 com uma receita de 442 contos as despesas de exploração deviam ser maiores de 612 contos (seja exactamente 693 contos) de tal forma que não se podia explorar e conservar a estrada com 510 contos (como o pretende falsamente a companhia).

E' pois, claro, que durante o segundo semestre de 1919, a Companhia cortou inteiramente as suas despesas de conservação para fazer acreditar ao Congresso que seu "deficit" commercial era menor do que na realidade.

Se em 1918 o coefficiente de exploração da estrada era de 157 o/o, não podia assim, ser de 115 o/o em 1919; e isso significa que, se a encampação se fizesse, esse coefficiente teria de subir a mais de 200 o/o no principio da exploração, pois, para remediar a deficiencia ou ausencia de despesas de conservação da estrada durante o ultimo periodo, o governo teria de gastar grandes quantias para a sua reconstituição.

Ha, pois, nas ultimas contas apresentadas ao Congresso uma "camouflage" de 183 contos por anno.

Os algarismos apresentados pela Companhia para o segundo semestre de 1919 não sendo sinceros para saber quaes são os resultados reais da exploração commercial da estrada, é preciso examinar os resultados dos annos anteriores ao projecto da encampação.

Já publicamos esses resultados no nosso artigo de 25 de Julho para os annos de 1915, 1917 e 1918 quando o "deficit" annual da estrada foi de 250 contos por anno.

E' sobre esses algarismos que os congressistas devem basear-se para calcular o total do prejuizo que a encampação custaria realmente ao Estado.

Isso quanto ao PREJUIZO ANNUAL que conforme calculamos será de 1.300 contos (adicionando os 780 contos de juros das apolices, com os 250 contos do prejuizo annual dado pela exploração da estrada e com os 300 contos de juros sobre a divida da estrada perante o governo).

Quanto ao PREJUIZO EM CAPITAL pôde ser calculado em mais de 18.000 contos, pois, (para adquirir uma estrada que lhe trará um prejuizo annual de 250 contos) o Estado pagaria 13.000 contos em apolices e abriria mão de uma divida activa de 5.000 contos.

E' claro, pois, que esta encampação não passa duma desonesto negociata que a Brasil Railway arranhou com o passado governo pelos mesmos meios que a da Sorocabana pagando elevadas comissões aos seus advogados administrativos, assim como ao membro do governo que assignou o contrato.

Estamos certos, de que o presente governo não deseja apoiar tão ruinoso e desonesto transação.

II

#### A DESAPROPRIAÇÃO DA NORTHERN

O projecto de encampação da Santos a Santo Antonio do Jujuiá é tão ruinoso nas respectivas proporções, para o Estado, quanto o da Northern, mas é preciso reconhecer que no primeiro caso o passado governo agiu correctamente, ao menos quanto ao processo legislativo da encampação, pois elle deixou ao Congresso o cuidado de decidir finalmente, se a operação devia ou não se realisar, (com o resultado que sem duvida o Congresso vai, depois das nossas revelações annullar o contrato).

No caso da Northern, esse governo não agiu com a mesma correcção pelo que diz respeito ao Congresso (sendo o Thesouro igualmente assaltado em proveito de illegitimos interesses estrangeiros em ambos os casos).

E' sabido que, em 11 de Dezembro de 1918, o eminente senador ALBUQUERQUE LINS votou contra a desapropriação da Northern porque considerava esta medida inopportuna. Na sessão seguinte do Senado, o senador LUIZ PIZA levantou-se, tambem, contra a desapropriação que lhe parecia igualmente insustentavel, do ponto de vista dos interesses do Estado. Mas nessa sessão o senador ALBUQUERQUE LINS, membro da Comissão da Fazenda, respondeu a seu collega que tinha ficado entendido com o governo que

"QUALQUER DELIBERAÇÃO FINAL SERIA TOMADA "AD REFERENDUM" DO CONGRESSO".

Para obter o voto do Senado á lei autorizando o governo a desapropriar a Northern, o passado governo comprometteu-se, pois, a não effectuar essa desapropriação sem primeiro pedir o credito preciso ao Congresso.

Tal promessa não passava, porém, de um SUBTERFUGIO para obter a lei desejada, pois O PASSADO GOVERNO NÃO CUMPRIU A SUA PALAVRA.

Quando os peritos deram, no processo de desapropriação, o seu laudo sobre a indemnisação a pagar pelo governo, este tinha a obrigação de ir ao Congresso e pedir a autorisação de depositar a quantia arbitrada pelos peritos. Elle devia tambem explicar que essa quantia podia ser consideravelmente elevada pelo Tribunal em grau de apellação.

Era impossivel justificar tal pedido perante o Congresso, pois o credito pedido devia assim ser illimitado.

E A NEGOCIATA PREPARADA PELA ADVOCACIA ADMINISTRATIVA DE L. BEHRENS UND SOEHNE, GORDO E CATERVA NÃO SE PODIA REALISAR.

E' por esta razão, que o governo, faltando com seu dever elementar, e esquecendo-se de seu compromisso perante o Congresso, agiu de uma maneira definitiva, realisando a desapropriação e obrigando-se a pagar qualquer quantia que o Tribunal decidir afinal, SEM TER A PRECISA AUTORIZAÇÃO DO CONGRESSO.

Vem, pois, a proposito repetir as palavras sisudas publicadas por MARIO PINTO SERVA, no "Estado" de 14 do corrente:

"Ao findar o governo que antecedeu ao actual, o Estado de S. Paulo assistiu attonito ao mais vergonhoso assalto, a um verdadeiro latrocinio praticado contra os recursos publicos pelos proprios supremos responsaveis pela administração paulista. Nos ultimos dias do governo transacto, talvez milhares de contos foram criminosamente retirados do Thesouro...

"Foi um latrocinio e, entretanto... ninguém cogita de punir os responsaveis legais por esse avultado prejuizo causado á Fazenda Publica, ao passo que diariamente respondem a jury individuos que se apropriam de migalhas, muitas vezes por falta de meios de subsistencia...

"Pode calcular-se em mais de uma centena de mil contos o que tem sido gasto illegalmente pelo Thesouro paulista, por não existir nenhum aparelho fiscalizador...

"Impunha-se a criação immediata de um TRIBUNAL DE CONTAS que defenda os interesses do contribuinte, que legalise a situação do Thesouro, que impeça os pagamentos illegaes ou por verba impropria...

"A situação actual não pode nem deve continuar para honra do Estado de S. Paulo...

"E o facto é que A ADMINISTRAÇÃO PASSADA PRATICOU VERDADEIROS ASSALTOS A FORTUNA PUBLICA, NÃO ENCONTRANDO OBSTACULO OU CORRECTIVO LEGAL DE ESPECIE ALGUMA...

MARIO PINTO SERVA tem toda a razão dizendo que as praticas do passado governo tornam imperativa a necessidade da criação de um TRIBUNAL DE CONTAS para verificar que nenhuma despesa seja feita pelo governo sem a respectiva autorisação legislativa.

NÃO HA MELHOR PROVA DA NECESSIDADE DESSE ORGANISMO DO QUE O ABUSO QUE O PASSADO GOVERNO PRATICOU NO CASO DA NORTHERN, pois, esse abuso teria sido impossivel se existisse um Tribunal de Contas que teria verificado, immediatamente, a ausencia de autorisação legislativa outorgando o preciso credito.

A existencia dum Tribunal de Contas, organo fiscalizador das despesas dos governos, constitue uma medida preventiva contra as malversações dos homens no poder.

Faltando tal medida preventiva só restam os remedios punitivos, sendo os homens que, pagando e dissipando os fundos do Thesouro sem autorisação legislativa, — civil e criminalmente responsaveis.

O caso da desapropriação da Northern é um dos casos typicos em que tal responsabilidade existe.

Pouco importa que a desapropriação esteja em vespugas de ser annullada pela Camara Civil do Tribunal.

O presente governo devia processar o sr. Candido Motta, responsavel por este acto de prevaricação, pois, a sua annullação judicial não fará desaparecer a responsabilidade penal dos que o praticaram.

JUSTUS

F. S. — Lemos as seguintes linhas no "O Combate" de 24 do corrente:

"As passôes que viajam nos comboios da LINHA ARARAQUARA (agora explorada pelo Estado) queixam-se de que os seus carros-restaurantes não têm limpeza alguma. São uma indecencia. Causam nojo.

"Além disso, a comida é cara e intragavel. O peor restaurante a fornece melhor aos seus freguezes".

(Vide "Estado", de 11, 18, 25 de Abril; 3, 9, 16, 23, 30 de Maio; 6, 13, 20, 29 de Junho; 4, 17, 18 25 de Julho; 1, 8, 15 e 22 de Agosto).

(Continua)