

PORQUE O SR. CANDIDO MOTTA QUIZ DESAPROPRIAR A NORTHERN CONTRA A OPINIÃO DA REPARTIÇÃO FEDERAL COMPETENTE.

Já apontámos uma das causas da desapropriação da Northern. Era preciso não deixar isolada a encampação da SOROCABANA, triumpho da advocacia administrativa no nosso Estado. Isolada, teria parecido monstruosa.

A NORTHERN foi uma das duas irmãs menores que se decidiu dar a grande SOROCABANA, para com ella e A SANTOS A JUQUIA' construir a FAMILIA DAS ENCAMPADAS...

Houve também outras razões para desapropriar a NORTHERN... igualmente estranhas aos verdadeiros interesses do Estado.

Da mesma forma que grandes interesses privados se bateram, contra o interesse do Thesouro e do contribuinte paulista para conseguir a encampação da SOROCABANA, outros interesses da mesma classe pugnavam pela encampação da NORTHERN.

Quaes? Todos hoje o sabem. O syndicato israelita de L. BEHRENS UND SOEHNE, representado em S. Paulo pelo senador ADOLPHO GORDO, é aliado á familia PRADO.

Esse mesmo syndicato que tanta celebridade adquiriu no escândalo do resgate em LIBRAS, em Março do corrente anno, doua titulos allemães do emprestimo de 1913 que alguns dias antes eram cotados em MARCOS na Bolsa de Berlim e que tínhamos o direito de resgatar em MARCOS... e isto até Junho de 1921.

Quando se ia apresentar ao Congresso o projecto de lei autorisando a encampação da SANTOS A JUQUIA', L. BEHRENS UND SOEHNE representados pelo senador ADOLPHO GORDO pleiteavam perante o então secretario da Agricultura sr. CANDIDO MOTTA a desapropriação da estrada. Seus socios, o CONS. PRADO e o sr. PAULO PRADO, pleiteavam ao mesmo tempo perante a justiça federal a annullação da baixa da hypotheca das debentures da Companhia Araraquara. Se tal acção tivesse sido julgada procedente, (em vez de desprezada como foi pela justiça federal), o preço da desapropriação teria sido pago exclusivamente a BEHRENS como trustee das antigas debentures da Companhia Araraquara. Eliminar-se-iam ao mesmo tempo os credores chirographarios PAULISTAS da S. PAULO NORTHERN (12.000 contos) e os accionistas da companhia norte-americana.

O senador ADOLPHO GORDO obteve do sr. CANDIDO MOTTA que em ultima hora, ao projecto de lei, que autorisava o governo a desapropriar ou encampar a SANTOS A JUQUIA', se acrescentasse algumas linhas, contendo semelhante autorização e respeito das linhas da S. PAULO NORTHERN.

Era meio capinho andado, caso fosse possível obter do Supremo Tribunal (que depois a recusou) a annullação da baixa da hypotheca da Companhia Araraquara, BEHRENS podiam avançar nos 15.600 contos, a serem desembolsados por nosso Thesouro.

Esse golpe financeiro era menor, na verdade, que o que o mesmo grupo realiso com a ENCAMPACAO DA SOROCABANA e o RESGATE em LIBRAS (em Março p. p.) DOS TITULOS ALLEMAES DO EMPRESTIMO DE 1913, — mas não era afinal para desprezar. Tratava-se de 15.600 contos que triam para Hamburgo e dali nunca mais sahiriam, senão talvez em MARCOS, 90 o/o delles volaticando-se assim como os 120.000 contos de nosso café que BLEICHROEDER acabam de nos resgatar em MARCOS por 10.000 contos...

Não feitas, pois, motivos, para explicar a desapropriação da S. PAULO NORTHERN...

Quanto a justicial-a, era mais difficil.

Arranjaram-se, porém, alguns PRETEXTOS.

Durante dois annos consecutivos, em 1918 e 1919, a Northern soffreu uma grave crise de trafego na época das colheitas dos cereaes.

Antes da guerra, o Brasil não exportava cereaes. Ao contrario os importava da Argentina, pois, em situações normaes, as condições climatericas da nossa zona não lhe permitem competir, para essa cultura, com os paizes de clima temperado.

Com a paralyseção que a guerra trouxe á maior parte da agricultura europeá, houve porém uma enorme e temporaria modificação na situação agricola internacional. Paizes que como o nosso nunca exportaram cereaes, começaram a produzir e exportar-os, embora o seu custo de produção fosse maior que o custo normal na Europa ou nas republicas platinas. Para manter os seus exercitos e a sua população, os paizes alliados compravam qualquer quantidade de productos alimenticios, a qualquer preço.

E os preços dos cereaes passaram entre nós, de 19\$800 em 1915 para o arroz, a 60\$000 em 1918; e de 18\$600 em 1915 o feijão a 48\$000 em 1918.

Ao mesmo tempo a nossa exportação annual de arroz passava de 7 contos em 1915 a 94.000 contos em 1920 (anno da maior exportação), e a exportação de feijão passava de 105 contos em 1915 a 40.625 contos em 1917 (anno da maior exportação).

Tratava-se naturalmente de um phenomeno essencialmente temporario, pois, era claro que acabada a guerra voltariam os preços ao antigo nivel e desaparecería essa exportação.

Foi o que se deu, beixando, pelos quatro mezes dos respectivos annos, a exportação do arroz de 27.657 contos em 1920 para 3.533 em 1921 e a do feijão de 6.263 contos em 1920 para 88 contos em 1921.

E os preços baixaram da mesma forma, o do arroz de 58\$000 em 1920 a 22\$000 em 1921, e o do feijão de 46\$000 em 1920 a 17\$000 em 1921. O enorme augmento da nossa produção de cereaes, e do preço dos mesmos, não passava pois de um phenomeno transitorio devido ao desequilibrio economico causado pela guerra.

Pois bem. Acontece que entre todos os Estados da União o que melhor parte teve nessa temporaria e enorme produção e exportação de cereaes foi o Estado de S. Paulo.

E entre as zonas das varias ferrovias que servem o Estado e a em que mais se desenvolveu essa cultura foi a da S. PAULO NORTHERN.

Duas razões explicam este facto:

1.a — O territorio da NORTHERN era o mais recentemente aberto á cultura, por uma estrada de ferro, sendo a Araraquarense a ultima construida no Estado antes da guerra. Muitos dos seus cafeasas eram ainda muito novos e não produziam. De forma que, com os elevadissimos preços temporariamente atingidos pelos cereaes no mercado de S. Paulo, era natural que os lavradores da zona se entregassem com enthusiasmo a essa cultura, cujos lucros passaram de um dia para outro, de mediocres a fabulosos.

2.a — Por ter sido a zona da S. PAULO NORTHERN a ultima aberta á colonisação, acontece que não é, como as antigas zonas da PAULISTA ou da MOGYANA, uma zona de antigas e grandes fazendas. E' zona de pequena cultura, onde a propriedade se acha muito dividida, devido á recente imigração italiana e hespanhola ter-se estabelecido de preferencia nesse districto de terras novas, ricas e baratas. Para a cultura dos cereaes muitos braços são necessarios. Não os havia nas grandes fazendas. Encontravam-se porém nas zonas de pequena cultura, como a da Northern.

Por estas duas razões, a zona da S. Paulo Northern foi a que maior augmento teve na sua produção de cereaes. E essa estrada foi a que ficou mais seriamente atrapalhada com a repentina e temporaria congestão no seu trafego, causada por esse augmento.

E' preciso dizer que não ha mais ingrato trafego para uma estrada de ferro.

No nosso paiz quente, menos proprio para a cultura dos cereaes que as zonas temperadas da Europa ou das republicas platinas, os cereaes apodrecem rapidamente.

Os lavradores paulistas que, atraídos pelos lucros enormes proporcionados pelos preços que prevaleceram durante a guerra, entregaram-se a essa cultura, estavam todos anclo-

ses por ver suas colheitas transportadas sem demora para o mercado.

Embora muito comprehensivel, tal desejo não era, porém, de facil realisacão, pois, todos queriam transportar ao mesmo tempo.

Estradas organizadas para o transporte do café, trafego que se estende durante o anno inteiro, deviam, pois, encontrar-se assoberbadas com uma grave crise de trafego, quando se lhe pedia dar vassão em dois mezes a aquella nove, repentina e enorme producção.

Durante os ultimos annos de guerra, em 1918 e 1919, nenhuma estrada se encontrou, pois, em situação tão difficil como a S. PAULO NORTHERN nas épocas das colheitas dos cereaes; pelas razões que acabamos de expor nenhuma outra zona viria a sua producção de cereaes augmentada de maneira tão formidavel.

O facto se acha reconhecido no relatório do sr. LEOPOLDO DE BULHÖES, chefe do Commissariado da Alimentação Publica, nos seguintes termos:

"Pela lei n. 3.533, de 3 de Setembro, e respectivo regulamento, está o Commissariado da Alimentação autorizado a intervir na administração das estradas de ferro para intensificar o trafego, determinar a permuta e empréstimo do material rodante e de tracção de umas as outras. Não tive ainda necessidade de usar dessa autorisação, porquanto tenho encontrado por parte dellas boa disposição na adopção das providencias necessarias que lhe tenho indicado. As queixas apresentadas contra o serviço dessas companhias são, na maior parte dos casos improcedentes, porque não levam em conta as difficuldades, ás vezes insuperaveis, com que lutam 'ellas para attender ao augmento do trafego, com seu material impossivel de augmentar, e sujeitos a uma exploração 'exhaustiva. A COMPANHIA PAULISTA, por exemplo....

"Devido a esse incremento de exportação, a companhia teve de reduzir o trafego remunerado da lenha.

"A S. PAULO RAILWAY... A S. PAULO NORTHERN 'é outro exemplo de empresa VICTIMA de circunstancias superiores aos ESFORÇOS DA SUA DIRECCÃO.

"Ella atravessa uma zona que produz perto de dois milhões de sacos de cereaes e grãos. Apesar de esgotar a sua capacidade de transporte em um trafego intenso, o que sa-critica cada vez mais o seu material..." ("Diario Off." da União — 9 de Novembro de 1918).

Para fazer face a esse enorme e temporario augmento no seu trafego num determinado e limitado periodo do anno o que podia a NORTHERN fazer?

Comprar novas locomotivas e vagões? Era IMPOSSIVEL, devido á guerra. Por qualquer preço não se podia importar-as. E não havia garantia da permanencia dos altissimos preços dos cereaes nem, portanto, do extraordinario e temporario augmento dessa ultima producção na sua zona.

Cumpria-lhe, pois, pedir a ajuda do governo nos seus esforços para, durante essa crise, alugar vagões e locomotivas das estradas cujo trafego era mais folgado, na época das colheitas dos cereaes, por terem o trafego desta classe muito menos desenvolvido do que o da Northern.

A companhia norte-americana pediu essa intervenção... Mas, não a obteve.

Pelo contrario, as suas estatísticas mostram que seus vagões ficaram, COMO POR ACASO, presos nas linhas da PAULISTA, nos periodos mais agudos das crises, quando ella mais precisava delles.

E' que o chefe do trafego dessa estrada era um dos membros de combinação BEHRENS-PRADO que tanto esperava lucrar com a desapropriação da Northern... Em vez de ajudal-a nas suas difficuldades, esse syndicato queria pelo contrario AGGRAVAR A CRISE de que soffria para preparar o caminho á desapropriação...

E no mesmo intuito contribuiu, poderosamente, para PROVOCAR A GREVE que precedeu á desapropriação.

Esta parede arremontou por terem os operarios da S. Paulo Northern exigido salarios maiores, embora taes salarios já fossem superiores aos das duas outras estradas da zona: Dourado e S. Paulo-Goyaz. A Northern immediatamente consentiu, com uma unica condição: obter do governo, para o transporte dos cereaes, o mesmo augmento de tarifas que já fora concedido a todas as outras estradas do Estado, A TODAS... MENOS A ELLA. (Seu requerimento para esse fim fora indeferido pelo sr. CANDIDO MOTTA por um despacho... não fundamentado).

Depois de ter explicado essa situação aos operarios, os representantes da Northern foram entender-se com o sr. ALTINO ARANTES.

O ex-presidente achou razoavel tal pedido, por não ser justificavel o ostracismo em que o sr. CANDIDO MOTTA queria collocar a companhia e ter comprehendido que essa não podia augmentar indefinidamente seus encargos, sem ao mesmo tempo augmentar suas rendas... O sr. ALTINO não era membro do syndicato BEHRENS-PRADO.

Embora concordando em principio com o pedido da companhia, o ex-presidente adiou, porém, sua resposta definitiva até á volta do sr. CANDIDO MOTTA, que se achava na estação da Prata e devia chegar no dia seguinte.

Chegando este, acabaram-se as negociações directas da NORTHERN com o sr. ALTINO ARANTES. O sr. CANDIDO MOTTA retirou tudo o que o seu chefe dissera... Absolutamente não queria entendimento algum com a companhia. NÃO LHE DARIA O AUGMENTO DAS TARIFAS JA' CONCEDIDO A TODAS AS OUTRAS COMPANHIAS.

O QUE QUERIA ERA, PELO CONTRARIO, A CONTINUAÇÃO DA GREVE PARA JUSTIFICAR A DESAPROPRIACAO E AJUDAR NA REALISACAO DO PLANO da triplice encampação SOROCABANA-NORTHERN-JUQUIA'.

E ao mesmo tempo que o ex-secretario da Agricultura retirava á Northern os meios de dar aos grevistas os augmentos desejados, um representante do syndicato BEHRENS-PRADO lhes assegurava, — afirmando falar em nome do governo, — que deviam perseverar na greve e que, durante esta alguns dias mais, o Estado desapropriaria a estrada, augmentaria os salarios e lhes pagaria por todo o tempo da greve.

A machinação venceu. A greve continuou e alguns dias depois o decreto de desapropriação era ltrado.

O negocio do syndicato L. BEHRENS UND SOEHNE, CONS. PRADO, PAULO PRADO, SENADOR ADOLPHO GORDO estava feito.

O chefe do trafego da Paulista, que costumava prender os vagões da Araraquara quando esta delles mais necessitava, foi nomeado logo inspector geral da estrada encampada, com vencimentos mensaes de 5 contos de réis. Elle cumpriu então as promessas feitas durante a greve. Augmentou os salarios dos grevistas, pagando-lhes pelo periodo de parede. Passou também a comprar grandes quantidades de lenha, do tal representante do seu syndicato, que incitava os operarios a declarar e prolongar a greve, por meio das referidas promessas. Essa lenha foi paga por preços que eram quasi exactamente o duplo dos preços que a S. Paulo Northern pagára durante 4 annos, seja um augmento de centenas de contos, para o primeiro anno de exploração estadual. (Todos conhecem, aliás, a série ininterrupta de escandalos que começou com o advento dessa nova administração: roubo de 80 contos na repartição da Contadoria, roubo de 70 contos na repartição da via permanente, roubo de 30 contos na repartição do trafego, roubos constantes nas compras de lenha e de dormentes, etc., etc.).

Ju publicámos acima um trecho do relatório do sr. LEOPOLDO DE BULHÖES, que confirma em grandes linhas o que acabamos de expôr a respeito da crise de trafego de que a NORTHERN foi victima durante os mezes da colheita dos cereaes em 1918 e 1919. Esse relatório bastaria para desmentir as inverdicas affirmações que foram feitas para justificar a desapropriação. Mezes depois, a falsidade dessas affirmações foi novamente provada na occasião da victoria processada na justiça federal. NO LAUDO PROFERIDO DEPOIS DESTA VICTORIA O PROPRIO PERITO DO ESTADO DECLAROU, DE ACCORDO COM O PERITO DESEMPATADOR NOMEADO PELO INTEGRO JUIZ DO FEITO, O SR. DR. OCTAVIO KELLY, e o perito nomeado pela companhia, que:

"Em resumo, as condições de ordem technica da 'estrada examinada são boas, e NÃO PODEMOS ENCONTRAR O MINIMO PRETEXTO PARA JUSTI-

"CAR A SUA DESAPROPRIACAO POR NECESSIDADE DE PUBLICA, seja encarando o assumpto do ponto de vista da segurança publica, seja de qualquer outro ponto de vista."

A questão de saber se existiu um caso de necessidade que pudesse justificar a desapropriação não é uma questão jurídica: é uma questão de facto. Essa questão está derimida pelo laudo, cuja conclusão acabamos de transcrever.

A ANULLACAO JUDICIAL DA DESAPROPRIACAO NÃO PASSA, POIS, HOJE DE MERA FORMALIDADE, EM VISTA DOS TERMOS CLARISSIMOS DO LAUDO.

E' só questão de tempo...

E caso o nosso tribunal confirme o accordam embargado pelo Northern (accordam este que não admittiu que a questão da validade da desapropriação se ventilasse no proprio processo de desapropriação), não será a justiça local que terá de se pronunciar a esse respeito, nem a respeito da indemnisação devida pelo Estado pelo prejuizo causado pela illegal medida: SERA' A JUSTICA FEDERAL.

E' claro, pois, que, SE POR FALTA DE TINO ADMINISTRATIVO ESPERAMOS num somno ledo e cego ATE' QUE A DESAPROPRIACAO SEJA ANNULLADA JUDICIALMENTE, em vez de entrar em accordo com a companhia, TEREMOS, neste caso, de PAGAR UMA FORMIDAVEL INDEMNISACAO.

E essa indemnisação será tanto maior quanto mais extenso for o periodo do esbulho.

Já publiquéi as linhas que acabo de transcrever, no "Estado", de 21 de Agosto p. p. Achei opportuno transcrevel-as hoje, com refutação ás recentes publicações dos relatórios do sr. Candido Motta.

JUSTUS.

A COMPRA DA E. F. ARARAQUARA PELA S. PAULO NORTHERN

A OPINIÃO DA JUSTIÇA PUBLICA

RELATORIO DO SR. MINISTRO BRITO BASTOS, NO AGGRAVO N.º 8.219.

Pela proposta feita e da qual resultou a transacção impugnada, declarou o sr. ministro BRITO BASTOS, os CREDITORES... que absolutamente não viriam a receber coisa alguma na fallencia, ficaram com direito a receber titulos que, resgatados, lhes dariam a importancia total dos seus credits. A TRANSACÇÃO, PARA ELLES, FOI, PORTANTO, EXCELLENTE..."

(Revista dos Tribunaes, vol. XXII, pag. 200).

RELATORIO DO SR. MINISTRO MORETZSOHN, NA APPELLACAO N.º 8.608.

O DR. MORETZSOHN, relator da appellação, começou dizendo que... POR PARTE DA CESSIONARIA NÃO HOUE ABSOLUTAMENTE MA' FE', pois antes de comprar a massa ella impoz condições sem as quaes não se effectuaria a venda.

("Jornal do Commercio", ed. de São Paulo, de 10 de Novembro de 1917,

PARECER DO SR. DR. ULYSSES COUTINHO, SOBRE O INQUERITO REQUERIDO PELO SR. DR. CANDIDO MOTTA, CONTRA A S. PAULO NORTHERN

Requeiro archivamento deste inquerito, porque... das "irregularidades" apontadas, umas são insubsistentes, por falta de todo o fundamento, CALUMNIOSAS outras, por obra de desaffectedos impenitentes...

Os interessados que vão, se assim o entenderem, ao juizo commum, afim de liquidar os seus direitos...

Nos termos actuaes, bem se vê que apenas QUEREM USAR DO MINISTERIO PUBLICO, COMO CLAVA DE ATACQUE OU TROMBETA DE DIFFAMACAO, afim de provocar desfecho rapido, no terreno criminal, a uma EMPREITADA DE CARACTER MERAMENTE COMMERCIAL...

S. Paulo, 30 de Novembro de 1917.

ULYSSES COUTINHO.

O dr. Synesio Rangel Pestana, de volta de sua viagem ao Rio de Janeiro, está novamente á disposição de seus clientes, no seu consultorio, á rua José Bonifacio, 8-A, das 15 horas em diante.

EPAMINONDAS (Bernardino Martins Teixeira)
ESTA' GASTANDO MUITO DINHEIRO POR CONTA DO SYNDICATO PRADO - BEHRENS - ADOLPHO GORDO PARA DEFENDER A NEGOCIATA ADMINISTRATIVA DA DESAPROPRIACAO DA NORTHERN.

AGGRAVO N.º 8.219

Aggravante — LUIZ ANTONIO DE SOUZA.

Aggravada — S. PAULO NORTHERN RAILROAD COMPANY.

"Pela proposta feita e da qual resultou a transacção impugnada, declarou o sr. ministro BRITO BASTOS, os CREDITORES... que absolutamente não viriam a receber coisa alguma na fallencia, ficaram com direito a receber titulos "que, resgatados, lhes dariam a importancia total dos seus credits. A TRANSACÇÃO, PARA ELLES, FOI, PORTANTO, EXCELLENTE..." ("Revista dos Tribunaes", vol. XXII, pag. 200).