

The São Paulo flailway Company, Limited

PARECER

APRESENTADO AOS 16 DE AGOSTO DE 1920

Ao Exmo. Sr. Dr. José Pires do Rio

MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

PELA COMMISSÃO CONSTITUÍDA PELOS DRS.

Aarão Reis, Luiz Carlos da Fonseca e Heitor Freire de Carvalho

Nomeada para estudar a situação económica
e financeira dessa empreza



RIO DE JANEIRO

IMPRESA NACIONAL

1921

385.081
B823 th

— corre-nos o dever de apresentar no sentido de uma solução completa do sério problema que offerece, de presente, a *São Paulo Railway*, e que se impõe á attenção do Governo Federal em condições que, lembrando a simbólica fábula da esfinge grega, se apresentam acrescidas, ainda, da *inadiabilidade*.

Manda a justiça que se reconheça — e se proclame — que a *São Paulo Railway* representa, no Brasil, um duplo exemplo edificante, ao qual devemos — sem possível contestação — o desinvolvimento que, nestes 60 annos decorridos, temos logrado obter para o nosso ainda deficientissimo sistema circulatorio, e ao qual deve o valoroso Estado de São Paulo o excepcional surto de uma prosperidade que faz o orgulho de todos os brasileiros, por que sobre o paiz inteiro se projecta como auréola e como estímulo.

Organizada em uma época de incipientes incertezas, na propria Europa, sobre o futuro dos caminhos de ferro, e quando o Brasil procurava — vacilante ainda em sua recente nacionalidade — a trilha incerta de uma prosperidade difficil em meio da intranquilidade que o envolvia ao longo de extensas fronteiras e que, no proprio interior, era incendio que a habilidade de notáveis estadistas, amparada pelo prestigio de um príncipe illustre, não conseguira extinguir de todo, — revelou-se, desde logo, a *São Paulo Railway* um exemplo extraordinário do excepcional successo financeiro de applicação no Brasil de capitães europeus; c, si não é possível precisar, hoje, as filiações dahi decorrentes directamente, impossivel é desconhecer a fecundidade dessa temerária tentativa, a que se arriscaram, em meio de tamanhas incertezas, capitães acumulados a custa de previdentes privações, e, portanto, naturalmente timoratos.

E esses capitães -- que, assim, corriam atraz do imprevisto — não vacilaram em realizar, na nossa terra, a obra ouzada da transposição difficilima — ainda não anteriormente tentada — da *Serra do Mar*, executando-a com solidez e com cuidados ainda hoje admiráveis, conservando-a com desvelos não excediveis e fazendo administrar, até hoje, essa grande empreza de modo a merecer a, ininterrupta confiança do publico em uma tão atrevida circulação — cada vez mais intensa — de mercadorias e de viajantes. Seria impossivel negar a decisiva influencia de tão brilhante exemplo sobre a eficiencia technica e administrativa com que logrou o Estado de São Paulo aparelhar o excellent sistema de circulação da riqueza de que já gosa, sem rival em nem um dos outros Estados da União. E nem ha negar que essa benéfica influencia se tenha irradiado por todo o paiz, determinando o capricho com que as estradas brasileiras tem sido rasgadas por entre obras d'arte que, fazendo o orgulho da engenharia pátria, rivalizam — em ouzadia de concepção, em temeridade de execução, em solidez de construção e em capricho de conservação — com o que de melhor, no género, tem sido realizado algúres.

A empreza, portanto, que ora concretiza exemplos taes, que tão propicios foram e tem sido ao progresso da nossa pátria, não deveria deixar de ser credora da gratidão de todos os brasileiros e, especialmente, dos paulistas.

Entretanto, tem crescido nestes últimos tempos, naquelle grande Estado, cada vez mais prospero, accentuada antipathia, bastante generalizada, em relação á *S. Paulo Railway Company*. E si, para despertar sentimento tal é natural concorram causas várias — múltiplas e complexas, — não menos certo é que o irrita e o mantém a preocupação caracteristica da indole n dq feittio inglez — que se manifesta nos individuos, nas collectividades e na própria nação — de exajerar o amparo dq *direito* até ao ponto de sacrificar-lhe os mais sérios e respeitáveis *interesses*. E essa preocupação — trazida, por empreza estrangeira, para o paiz onde prospera — não pôde deixar do tornar-se irritante; mormente quando o *direito*, em que procura assim amparar-se, resulta de contractos lealmente firmados para a exploração de serviço publico cedido, pelo Estado, a essa empreza estrangeira.

E é lamentável que semelhante antipathia, tão accentuada já, se vá tornando injusta e se vá generalizando a ponto de desconhecer serviços negáveis e tornar difficeis relações — com o Governo e com o publico -- que deveriam ser de cordial mutualidade. A cooperadora efficiente da prosperidade nacional se tem ido transformando — objectivamente — em uma ávida e insaciável sanguessuga da riqueza do paiz; e este se tem ido transformando -- para aquella, — de campo fértil de compensadora applicação de esforços e de capitães, em acampamento inimigo em que ó mister viver desconfiado, abreviando colheita que adquire o caracter de precária.

Essa é, na realidade, a situação que se observa; bem diversa da que fôra para desejar em beneficio da própria empreza, do grande Estado a que ella serve e do nosso bello paiz.

A primeira lei, que inicia a legislação geral brasileira sobre a aparelhagem technica da circulação da riqueza por caminhos de ferro, é a n. 641, de 28 de junho de 1852, de cujo texto se infere, claramente, o pensamento de *concessões sem reversão*, mas resalvada, para o Estado, a faculdade do *resgate* da concessão, convencionada *previamente a época e a maneira do o realizar*, limitados, apenas, o *prazo para vigência do privilegio* e o *máximo dos dividendos para redução das tarifas*.

De acôrdo coro essa lei geral, autorizou a n. 838, de 12 de setembro de 1855, a concessão de uma estrada de ferro que effectuasse a circulação entre a cidade de *S. João do Rio Claro* e o porto de *Santos*, em *S. Paulo*; e o *Decreto n. 1.759, de 28 de abril de 1856*, fixou a concessão dessa estrada apenas entre *Santos* e *Jundiahy*, com preferencia para prolongamento, limitando a 33 annos o prazo para o *privilégio* e a 5 % os *juros garantidos sobre o capital máximo de libras 2.000.000*. Approvado, em março de 1858, q projecto organizado para a execução da estrada, transferida a concessão para a companhia -- organizada em Londres — que se denominou *The S. Paulo Railway Company, Limited*, obtidas várias modificações das clausulas contractuaes, entre as quaes avultavam a elevação até 90 annos do prazo para o *privilégio de zona de tráfego* e a do capital, de juros minimos garantidos, a £ 2.650.000, e estes á taxa de 7 % ao anno. -- iniciaram-se os trabalhos da construção em novembro de 1859 O a 8 de setembro de 1868 foi inaugurado o respectivo tráfego entre *frrntos* e *Jundiahy*, na extensão total de 139k,450m.

A difficil transposição da *Serra do Mar* foi superada por meio de 4 planos inclinados, de 11 % de declividade, na extensão total de 8 *kilometros*, sobre os quaes circulam os vehiculos de mercadorias e de viajantes movidos por machinas fixas a vapor enrolando sobre tambores os cabos de tracção; planos ao lado dos quaes foi construida, em virtude da *novação de contracto de 1895*, segunda série de 5 planos inclinados, de 8 % de declividade, em cuja circulação são os cabos de enrolamento substituidos por cabos sem fim postos era movimento, ainda, por 5 poderosas machinas fixas a vapor.

Compreende-se que, em 1860, deante das incertezas de um tráfego que não era possível avaliar ao certo no presente e menos no futuro, obtivesse preferencia — como a melhor solução — a construcção dos 8 *kilometros* de planos inclinados com tracção a cabo ao envez de uns 35 *kilometros* de estrada de tracção commum por locomotivas vencendo, por simples adherencia, mesmo rampas de 2 %; mas, custa comprehendendo que, em 1895, fosse ainda esse systema o preferido apèzar de exigir cerca de K 3.000.000 para a construcção dos novos 5 planos; e custa, ainda mais, comprehendendo que fosse, então, preferivel installar 5 possantes machinas fixas a vapor ao envez de transmittir — ao menos para 4 delias — a energia eléctrica produzida pela mais proxima ao recebimento do combustivel, desonerando, assim, os planos inclinados -- de trafego já tão restricto — de parte do respectivo tráfego morto.

Ha, porém, nos contractos celebrados para esse notável empreendimento, surpresas ainda maiores. Fazendo, em 1855, concessão para a execução de uma estrada de ferro cujo successo era tão imprevisito, na época, que mister foi atrahir, com vantagens não discutidas, os capitães estrangeiros imprescindiveis para tão atrevido empreendimento, — não era descahida a *perpetuidade* dessa concessão; e parece, mesmo, admissivel que — em uma época em que a noção de *Estado* tendia a considerá-lo apenas como o substituto das prerogativas magestaticas, *discrecionárias*, dos decaidos monarchas absolutos — se fosse, nessa série de atractivos, até ao ponto de desistir o Estado, por largo prazo, da sua prerogativa essencial — como representante e zelador dos interesses collectivos nacionaes — de *expropriar*, em qualquer tempo e local, qualquer parcela de patrimonio particular desde que o interesse colectivo assim o exija. Custa, entretanto, comprehendendo que em 1895 — já em pleno regimen republicano e quando a noção de *Estado* evoluíra para a de méro órgão geral dos interesses collectivos nacionaes, — se insistisse, em uma novação de contracto que concedia largas vantagens á empresa já então mais próspera do paiz, nessa inconcebivel desistência, por novo longo prazo, de uma tal prerogativa, sem a qual deixa o *Estado* de manter-se apto para o pleno exercicio de suas elevadas funcções como órgão geral dos grandes interesses nacionaes.

Não obstante, a novação de *contracto de 17 de julho de 1895* mantêve em vigor as seguintes clausulas do decreto n. 1.759, de 20 de abril de 1856:

35" — No fim dos 90 annos deste contracto cessa o *privilégio* concedido á Companhia; esta, porém, conservará a *plenitude* de seus direitos sobre a estrada de

ferro e seus pertences, podendo delia usar e custeal-a como bem lhe approuver, salvo sempre o direito de *desapropriação* que compete ao Governo.

36^a — Si o Governo julgar conveniente effectuar a *desapropriação da estrada de ferro*, com todas as suas ramificações, pedel-o-ha fazer debaixo das seguintes condições:

1^a — A *desapropriação não poderá ter logar antes de .10 annos depois da abertura de toda a linha ao publico, excepto por livre e especial accôrdo da Companhia.* (*)

2^a -- O termo de resgate será calculado pelo termo médio do rendimento liquido dos últimos cinco annos, com tanto que esse rendimento não seja menor de 7 %.

3^a — A Companhia receberá do Governo uma *somma da fundos publicos que dê igual rendimento.*

4^a — Si, depois de haver adquirido a propriedade da estrada e suas ramificações, decidir o Governo arrendar sua administração e exploração, será, em igualdade de condições, preferida a Companhia.

E, portanto, só *depois de 1927* será licito ao Estado realizar — si assim o julgar conveniente e acertado — a *expropriação da São Paulo Railway*; e o preço dessa *desapropriação* lerá de ser representado por uma *somma de fundos publicos brasileiros* cujos juros proporcionem aos accionistas *expropriados um rendimento annual equivalente ao rendimento liquido médio annual que tiverem obtido da exploração da estrada no ultimo quinquenio.*

E como, *ex-vi* da clausula 34" do contracto de 1856,

quando os dividendos tiverem sido maiores de 12 % em *dous annos consecutivos*, terá o Governo o direito de exigir reduccão tal nas *tarifas* que faça entrar os referidos dividendos dentro no *máximo de 12 %*; mas, si, em qualquer tempo ferem os dividendos menores de 7%, deverão de ser reformadas as *tarifas afim de se fazerem as alterações necessárias para obter-se maiores dividendos*, —

claro é que está no interesse da Companhia envidar os maiores esforços no sentido de manter, sempre, saldos annuaes que correspondam, em relação ao capital reconhecido como invertido na estrada, a *dividendos* que — sem exceder, em *dous annos consecutivos*, de 12 % — possam garantir, em qualquer quinquenio — e especialmente no ultimo dos 30 annos privilegiados e dahi em diante, -- vantajosas médias annuaes de rendimento, que habilmente se possam fixar em 14 %, por exemplo, assegurando, assim, em caso de *expropriação*, uma *somma* equivalente ao *dobro* do capital reconhecido como o invertido para o cálculo dos dividendos contractuaes, capital que é, de presente, após a construcção dos novos planos inclinados e das novas installações, de £ 6.638.802-15-11.

E, apesar do *coefficiente de tráfego da estrada* ter — como indica o seguinte *quadro* — augmentado progressivamente neste ultimo decennio,

(*) -- Pela clausula XI desse novo contracto de 1895, esse prazo de 30 annos foi prorogado por outros 30 annos.

ANNOS	RECEITAS	DESFEZAS	SALDOS	COEFICIENTES DE TRAFEGO
1909	30 274:814\$780	16 422:302\$920	13 852:508\$860	54,24 %
1910	25.769:3588830	15 386:324\$590	10 383:034\$240	59,70 %
1911	29.422:329\$230	18.123:012\$510	11.299:316\$720	61,60 %
1912	32.393:200\$240	20 524:689\$170	11 868:514\$070	63,60 %
1913	34.412:477\$600	22 555:176\$710	11 857:300\$820	65,54 %
1914	25.294:3318030	17.558:6948820	7.735:636\$210	69,41 %
1915	30 769:488\$040	19 176:534\$770	11.592:933\$270	62,32 %
1916	29 739:259\$230	19.564:815\$280	10.174:443\$950	65,78 %
1917	29.686:431\$510	20 473:561\$630	9.212:869\$880	68,96 %
1918	28.210:561\$020	21 429:230\$410	6.781:324\$610	75,96 %
1919	29 971:244\$720	23 866:331\$630	6 104:913\$040	79,96 %

os *saldos líquidos annuaes* — que representam os *dividendos* a que se referem os contractos — mantiveram-se, como indica o *quadro* seguinte, até 1916, com excepção apenas de 1914, em nível superior aos 7% sobre o capital reconhecido — do £ 6.638.802-15-11 — descendo a esse nível em 1917 o só ficando abaixo d'elle em 1918 e em 1919, annos em que os *coeficientes de tráfego* subiram, respectivamente, ás percentagens de quasi 76% e 80%.

ANNOS	SALDOS ANNUAES	TAXA MÉDIA CAMBIAL ANNUAL	RENDAS LIQUIDAS EM LONDRES	DIVIDENDOS DISTRIBUÍDOS
1909	13.852:5088860	15,119	£ 848.808-3-5	12,783 %
1910	10.383:034\$240	16,429	£ 701.733-0-8	10,570 %
1911	11.299:316\$720	16,101	£ 731.835-6-11	11,023 %
1912	11.868:514\$070	16,161	£ 767.600-7-10	11,562 %
1913	11.857:300\$890	16,025	£ 757.698-5-4	11,413 %
1914	7 735:636\$210	13,313	£ 421 270-15-9	6 343 %
1915	11.592:933\$270	12,573	£ 565.395-10-0	8,516 %
1916	10 174:443\$950	12,085	£ 480 017-19-2	7,230 %
1917	9.212:8698880	13,078	£ 463.122-8-9	6,975 %
1918	6 781:324\$610	12,058	£ 320 297-16-1	4,824 %
1919	6 104:913\$040	13,023	£ 339 584-11-5	5,115 %

Deduzidos, porém, das *despesas annuaes*, os juros debitados em Londres — a nosso ver *indevidamente* — roferentes ás quantias applicadas á aquisição de *sobresalentes*, o que foram de £ 27.586-1-11 em 1917, £ 31.117-11-6 em 1918 e £ 30.591-16-10 em 1919, — os saldos desses annos devem de ter correspondido, na realidade, respectivamente, a £ 490.639-7-11, £ 351.415-7-7 e £ 370.176-11-3 ; e, assim, as respectivas *taxas de dividendo* devem de ter sido, também, respectivamente, de 7,390 %, 5,293 % e 5,575 %.

Não nos parece contestavel que — após verificada a *percentagem* que, em relação ao capital reconhecido de £ 6.638.802-15-11, represente a *totalidade dos lucros líquidos annuaes apurados*, de modo a ficar nitidamente esclarecido si essa *percentagem* desceu abaixo de 7 % ou elevou-se acima do 12 % -- seja licito á *São Paulo Railway Company* dar, a esses lucros, a applicação que mais conveniente e mais acertado julgar aos seus interesses; e o estudo atento e imparcial dos contractos em vigor leva-nos até ao ponto de julgar admissivel — razoavel mesmo -- que, daquella *totalidade de lucros líquidos annuaes*, seja deduzida — antes da fixação da alludida, *percentagem* — a importância das *despesas exigidas*, em Londres, pela vida normal da Companhia na sua séde, onde funciona sua *Directoria*.

Qualquer outra *deducção prévia* não nos parece, porém, autorizada pelos contractos que, entretanto, deixam a Companhia -- após a fixação official daquella *percentagem* — a mais ampla o completa liberdade para dispor dos lucros auferidos da concessão que lhe foi outorgada pelo Estado.

E, assim entendidos e executados os contractos, desapparecem as dúvidas que pairam no espirito publico e tem ido até á injusta suspeita de adulterações de contabilidade que a lei não permittiria — aqui e algures — e que se não compadeceem com a honorabilidade dos que tem dirigido, e dirigem, os serviços da Companhia, tanto no Brasil, como em Londres.

Verificado, entretanto, não terem os *saldos* — considerados *líquidos* para o cálculo da taxa do dividendo em relação ao capital reconhecido — attingido aos 7% *mínimos* nos annos do 1918 e 1919, — cumpre-nos apurar, ainda, si é attendivel a reclamação — em que insiste a *São Paulo Railway Company* — de *nova elevação de tarifas* além da que já lhe foi concedida, — não só de 50 % nos transportes dos cereaes da tabeliã 4, que foram privados do abatimento de 50 % de que estavam gosando, como ainda de mais 5 % sobre todas as demais taxas, o que importa em uma *elevação geral de tarifas*, já concedida, de 10 %.

Examinemos o caso á luz dos próprios elementos fornecidos pela Companhia.

Em sua petição de 20 de abril ultimo estimava a Companhia os *dados* para o seu orçamento do corrente anno de 1920 nas seguintes cifras:

Receita total	35.350:000\$000
despeza total	28.363:159\$250

saldo provavel 6.986:840\$750

mas, da nota que nos forneceu, agora, em S. Paulo, já constam estas outras cifras:

Receita total	32.915:465\$200
despeza total	28.220:043\$240

saldo provavel 4.695:421\$960;

porque — allega a Superintendência — a receita não excedeu, no 1º trimestre, de 8.228:866\$300, ao passo que a *despeza* elevou-se á 7.055:010\$810.

Analysando, porém, o movimento financeiro do anno pasado de 1919 — e fazendo as devidas applicações ao do corrente anno de 1920, chegamos ás seguintes conclusões:

a) -- Em relação á receita:

Tendo sido de 6.689:000\$000, apenas, a receita apurada no 1º trimestre de 1919, elevou-se, entretanto, a *receita total annual* á 29.971:244\$720. Si, portanto, no corrente anno de 1920, mantiver-se a *mesma proporção*, quando, aliás, tudo concorre para eleva-la, é de esperar que — por ter sido já de 8.228:866\$300 a receita apurada no 1º trimestre — não seja a *receita total annual* inferior a 36.840:987\$653. E nem parece admissivel que, no exercicio corrente de 1920, deixe a receita total annual de attingir — sinão exceder — tal cifra, porquanto:

1º) — os abatimentos de 50 % sobre as taxas de transportes dos cereaes da tabeliã 4, que tinham importado, em 1917 e em 1918, respectivamente, em 900:000\$ e 1.200:000\$, ascenderam, em 1919, á cifra de 1.356:159\$730, sendo, pois, de esperar que, no corrente anno, em que a colheita de cereaes tende a avultar ainda mais, a suppressão desse abatimento concorra, para o augmento da receita geral, com parcella não inferior a 1.700:000\$000;

2º) — os 5 % de augmento geral das tarifas, concedido em 1919, deverão de produzir — sobre os 31.700:000\$, resultantes da addição aos 30.000 contos da receita total apurada em 1919 dos 1.700 contos da alludida suppressão — outra parcella de augmento não inferior, também, a 1.600:000\$; e o accrescimento de receita resultante, fatalmente, destas duas parcellas (3.300 contos) basta para tornar *inadmissivel* a cifra de 32.915 contos pretendida, pela Superintendência, para a *receita total* do corrente anno;

3º) -- o normal desenvolvimento do tráfego da estrada -- devido ao extraordinário surto, sempre crescente, da exportação e da importação do Estado de São Paulo, mórmente agora cessadas a conflagração mundial e as difficuldades delia decorrentes — não poderá deixar de determinar, no corrente anno, em relação ao anterior, accrescimento de tonelagem que julgamos não exagerar avaliando em 10 %, de onde mais 3.200:000\$000 para a receita total annual;

4º) — e, assim, á cifra da *receita total* apurada em 1919 deve de ser addicionado o accrescimento provavel do 6.600:000\$000 para o calculo da *receita total provavel* do corrente anno de 1920, que assim, não deve de ser avaliada em cifra inferior á 36.500:000\$000.

b) -- Em relação á despeza:

Tendo sido, como vimos, de quasi 80 % o *coeficiente de tráfego* em 1919, esse mesmo *exagerado coeficiente* applicado, em 1920, á parcella da receita proveniente do desenvolvimento do tráfego — calculada em 3.300:000\$000. — deverá determinar um *augmento de despeza total* de 2.640:000\$000; e, como a *despeza total* foi, em 1919, de 23.866:331\$860, deve-se de esperar que, em 1920, a *despeza total* não exceda de 26.500:000\$000.

E, assim, o resultado financeiro *provavel* do anno corrente de 1920 deverá de ser:

Receita	36.500:000\$000
despeza	26.500:000\$000
saldo provavel	10.000:000\$000.

Convertido em libras ao cambio *provavel* de 14 d., esse saldo dará S 583.328-9-5, ou — mesmo deduzindo-se as despezas imprescindiveis á vida normal da sede, em Londres, da Companhia — mais de 8,5 % em relação ao capital reconhecido de £ 6.638.802-15-11.

A Superintendência orça, aliás, em 28.220:043\$240 — conforme nota que nos forneceu em S. Paulo, e a que já nos referimos — a *despeza total* do corrente anno de 1920, cifrando-a, assim, em mais 4.353:711\$560 do que a effectuada em 1919 com um accrescimento, portanto, de cerca de 18,25 %, que não parece justificável. Admittindo, entretanto, que tão excessivo augmento de despeza occorra, devido á *elevação de salários e de custo de materiaes*, ainda assim, o *saldo provavel* de 8.280:000\$000 — que, ao cambio de 14 d. se converterá em £ 482.995-19-6 -- deverá de corresponder, seguramente, a mais de 7,25 % em relação ao capital reconhecido.

E nem pôde prevalecer a objecção de que seja demasiado oleuada a *taxa média de cambio* (14 d.) com que estamos calculando; pois, durante o 1º semestre do corrente anno, lendo subido até 18 d., foi bastante superior a 14 d., e, ainda mesmo que, contra as naturaes previsões, desça elle, no 2º semestre, abaixo de 14 d., não será mais a *taxa média* do anno todo inferior a 14 d., antes é provavel exceda um pouco tornando a conversão do *saldo* em dinheiro esterlino ainda mais favoravel aos nossos calculos. Accresce que metade desse *saldo* já deve ter sido convertido, e transferido para Londres, á *taxa média* cambial bem superior a 14 d.

Não julgamos, por isso, que seja de esperar -- para o corrente anno de 1920 — *saldo liquido* que, em relação ao capital reconhecido, corresponda á *dividendo inferior* a 7 %; e, assim, não julgamos procedente a reclamação da S. Paul» *fiailwai/ Company* para que lhe seja autorizada a elevação das tarifas ora em vigor, já accrescidas de 5 %, em geral, e suprimido o abatimento de 50 % nas taxas de transportes dos cereaes da tabeliã 4.

Accresce que ha, ainda, ponderações bem valiosas que reforçam o juízo que acabamos de formular, e são:

fl) — A clausula XIII das que constam do *accôrdo de 6 de novembro* de 1873 estipula que

os juros relativos á importância de objectos sobresalientes para custeio da estrada não serão, em caso algum, superiores aos que pague a Companhia, *em falta de fundos disponiveis*, para a aquisição do dinheiro necessário para isso, ficando assentado que tal importância não excederá de K 30.000.

E como, do proprio balanço, publicado pela Companhia, referente no anno de 1918, consta um fundo de reserva de £ 2.131.700-2-10, do qual pôde a Directoria retirar libras 131.700-2-10 para elevar a 10 % o dividendo que, em 1919, distribuiu aos seus accionistas, — não é admissivel que — antes do verificada a cifra da percentagem que, em relação ao

capital reconhecido represente o *saldo liquido* — seja delle deduzida qualquer quantia para *juros sobre n importância de materiaes sobresalentes adquiridos*, e, sobretudo, quantia superior a £ 30.000.

b) — Raro é o anno em que, do *saldo liquido* não tenha sido deduzida quantia avultada para, como *lucros suspensos*, ser transferida para o movimento financeiro do anno seguinte, sem que nem ao menos tenham sido levados em conta do anno corrente os respectivos *juros della auferidos*; e taes quantias foram, por exemplo, de £ 284.791-0-1 em 1916, de K 198.098-17-11 em 1917, de £ 178.588-11-10 em 1918 e de X 61.992-18-8 em 1919.

c) — A clausula XV do mesmo referido *accôrdo de 1873* estipula ainda:

O producto dos *juros das quantias recolhidas a casas ou estabelecimentos bancários* será, como está em prática até agora, incluído nas contas da Companhia e considerado *renda liquida* para o «cálculo dos *juros garantidos*».

E, portanto, cessada, embora, a *garantia de juros* -- de que desistiu a Companhia, — claro é que deve de subsistir a disposição citada para que o *producto de taes juros* seja adicionado á *renda liquida annual apurada*, antes de verificada a *taxa de percentagem* que deve ella de representar em relação ao capital reconhecido.

d) — Não se occupando a *Directoria*, em Londres, e seus auxiliares nessa séde da Companhia, apenas, e tão somente, dos negócios referentes á *São Paulo Railway*, mágs, também, dos que se prendem á applicação fructuosa do *avultado fundo de reserva* que já logrou constituir, do qual faz parte integrante a *E. F. Bragantina* e seus ramaes de *Atibaia* e de *Piracaia*, de contracto estadual, não seria descabido contestar-se que, do *saldo liquido apurado*, seja licito á Companhia deduzir — antes da verificação da taxa da alludida *percentagem* -- a *totalidade* das despezas effectuadas em Londres com a manutenção daquella séde. A cifra desse total ó, entretanto, tão baixa que não parece necessário insistirmos nesse ponto; e menos ainda em precisar, para deducção também, a quota que, nas despezas geraes da administração superior em São Paulo, deveria de ser levada á conta exclusiva da *E. F. Bragantina*, acrescentado, assim, o *saldo annual* de mais essa pequenina parcella.

Ha, ainda, a observar que, embora tenha o tráfego no 1.º trimestre do corrente anno de 1920 apresentado, em comparação com o de igual periodo de 1919, um augmento, em geral, do 29 1/2 %, conforme demonstração que nos forneceu a própria Superintendencia, a *despesa total* nesse 1.º semestre foi apenas de 7.055 contos (em números redondos) e não de 7.161 contos; e isso apezar da verba pessoal ter subido de 3.333 contos á 4.035 contos e a de material de 2.197 contos á 3.020 contos.

E, finalmente, de outra demonstração que nos forneceu também a Superintendencia, consta que, nos *cinco mezes decorridos de janeiro a maio do corrente anno*, se elevou a cifra da *receita apurada* a 13.361:488\$780,0 que reforça o nosso cálculo de 36.500:000\$000, para *receita total* de todo o anno corrente.

E dessa mesma demonstração consta ter sido effectuada, nos *alludidos cinco mezes*, a despesa total de 11.934:456\$800, que — apezar de representar o *exagerado e inadmissivel coeficiente de tráfego de 89,32 %*, não permite elevar a *despesa total da todo o anno* acima da cifra de 28.220:000\$000, que admittimos no nosso cálculo.

Dúvida não pôde haver, portanto, sobre a *sufficienciados augmentos* — de 5 % sobre as tarifas em geral com suppressão dos abatimentos de 50 % sobre as taxas de transportes dos cercaes da tabella 4 — concedidos pelo Aviso n. 241, de 30 de dezembro do 1919, para que o *saldo liquido provável* no corrente anno de 1920 corresponda á dividendo superior a 7 % em relação ao capital reconhecido.

Antes de passar ao estudo e exame dos outros pontos a elucidar para o bom e cabal desempenho da árdua tarefa que nos foi imposta pela confiança do Governo, e para a qual fomos acolhidos com desvanecedora benevolencia pelo publico em geral e, especialmente, pelos máis interessados na regular execução do serviço publico a cargo da *São Paulo Railway*, -- pareceu-nos conveniente investigar, também, si a variabilidade nos totaes annuaes das despezas executadas seria, de facto, devída ás circumstancias derivadas do extraordinário desequilibrio economico mundial e sua fatal influencia no Brasil e em S. Paulo especialmente.

Colhemos, nesse sentido, cuidadosamente, todos os *dados* que julgamos necessários, fazendo organizar, sob nossa direcção, *quadros sinóticos* que se prestassem a estudo efficiente; e, colhidos esses elementos da *São Paulo Railway*, procuramos colhel-os, também, da *Paulista* e da *Mogyana*, que são, de facto, ramaes daquella, trafegando em condições tanto quanto possivel idénticas, quer em relação ás tonelagens movimentadas, quer ás diversidades das mercadorias transportadas.

Por esses quadros — que juntamos ao presente parecer — se verifica que a *despesa total annual* — que excedera, na *S. Paulo Railway*, de 22.555 contos em 1913, anno anterior ao em que estalou a conflagração mundial, oscilou, durante esta, entre 17.558 contos e 20.473 contos, para novamente subir a 21.429 contos em 1918 e 23.666 contos em 1919; — na *Paulista*, tendo excedido, em 1913, de 17.800 contos, oscillou, durante a conflagração, entre 13.950 contos e 17.500 contos, para novamente subir a 18.927 contos em 1918 e 21.445 contos em 1919; — e, na *Mogyana*, tendo excedido de 11.071 contos em 1913, oscillou, também, de 1914 a 1917, entre 1.0100 contos e 9.391 contos, para novamente subir a 9.895 contos em 1918 e 10.710 contos em 1919; o que bem indica normalidade no movimento paralelo de cada uma destas tres grandes emprezas paulistas de circulação.

Si, na analyse desses quadros, decermos ás respectivas parcellas, verificamos, ainda:

a) — Em relação á *via-permanente*, — que a despesa, na *X. Paulo Railway*, que cahira de 5.475 contos em 1912 a 2.327 contos em 1918, subiu de novo, em 1919, a 2.954 contos, devído a ter a parcella relativa ao *pessoal* passado, bruscammente, de 1.971 contos em 1918 a 2.275 contos em 1919; — e,

analogamente, tendo cahido, na *Paulista*, de 3.410 contos em 1913 a 2.296 contos em 1918, subiu também de novo a 2.401 contos em 1919, por ter crescido a parcella relativa ao *peçoal*; — e, ainda, na *Mogyana*, tendo cahido de 3.458 contos em 1913 a 2.6.12 coutos em 1918, subiu, em 1919, a 2.859 contos, por ter crescido também a parcella relativa ao *peçoal*.

b) — E, em relação á *locomoção*, — a *despeza total annual* respectiva, que, na *S. Paulo Railway*, cahira de 10.166 conto em 1913 a 9.953 contos em 1916, subiu novamente a 11.391 contos em 1917, 11.876 contos em 1918 e 13.145 contos em 1919, por ter a parcella relativa á *aquisição de combustivel* crescido de 2.513 contos em 1914 a 4.771 contos em 1919, ao mesmo passo que a parcella relativa ao *peçoal* crescia também de 3.910 contos em 1912 a 5.580 contos em 1919; — c, analogamente, na *Paulista*, cahira de 7.757 contos em 1913 a 6.274 contos em 1914 e 0.348 contos em 1915, para subir novamente, a 8.412 contos em 1917, 9.402 contos em 1918 e 11.205 contos em 1919; — e, também na *Mogyana*, a *despeza total annual com a locomoção* subiu a 6.534 contos em 1918 e a 7.090 contos em 1919; apezar destas duas ferro-vias queimarem mais *lenha* do que *carvão*.

Ha, aliás, em relação á *S. Paulo Railway* uma verba de despeza que avulta demasiado no *custeio*, a nosso ver *indevidamente*: — ó a relativa á *aquisição de material circulante*, que, em 1918, excedeu de 2.044 contos; devido isso a estar fechada a *conta de capital*, pelo que essa *aquisição de material* — como várias outras despezas extraordinárias — teem de correr por *conta do custeio*.

Analizadas, assim, as despezas da *S. Paulo Railway*, não ha fundamento para a suspeita de que possam ser ellas accrescidas artificialmente, llo intuito cápcioso de reduzir convenientemente os *saldos annuaes* de modo que, quando *altos*, não determinem *reducção das tarifas*, e, quando *baixos*, forcem a *elevação destas*. Entretanto, a circumstancia de estar fechada a *conta de capital* — pelo que a *aquisição de material circulante e outras despezas extraordinárias* teem de correr por *conta do custeio*, — permite que, entre as contas do *fundo de reserva* e do *custeio*, possa ser feita movimentação que nos parece inconveniente; porquanto, sendo licito á *S. Paulo Railway Company* dispor, como bem lhe aprouver, do seu *fundo de reserva* — constituido sem infracção contractual — pôde ella, para não reduzir o saldo disponivel, deixar de *debitar á conta do custeio*, neste ou naquelle anno, qualquer somma de *material circulante*, fornecido por *aquelle fundo e posto em serviço*, e, em outro anno, *debitar áquelle conta* somma correspondente a dous ou mais annos, *reduzindo*, então, p respectivo *saldo*.

Si assim procedesse, *dúvida* não ha que exerceria um *direito*; seria, entretanto, o caso — a que já nos referimos — de sacrificar, ao exercicio de um tal *direito*, o *interesse* de não abrir brecha a suspeitas que, mesmo injustas, não podem deixar de ser inconvenientes ao justo equilibrio entre um serviço importante e o publico para o qual é elle executado.

E já que descemos a estes detalhes, permittido nos seja, ainda discordar do *balancêamento geral do activo e passivo* da Companhia, que figura no relatório, por exemplo, referente ao anno de 1917. Causou-nos estranheza, llo *activo*, as seguintes parcellas: , r

Out of old capital:
Per statement — 31,
dec. - - 1873. . . £ 2.098.409-10-5
Guaranteed interest
to 31 dec. — 1896 £ 651.590- 9-7 £ 2.750.000- 0-0

•Out of new capital:
Cost of doubling line £ 3.551.179-19-9
Additional rolling stock £ 53.766-19-9
Total £ 6.354.946-19-2;

quando é de £ 6.638.802-15-11 o capital reconhecido como definitivamente *invertido na estrada*. E, entretanto, consta do *passivo* a verba:

les expenses of issue and interest pai
during construction of double line... £ 383.855-16-9
que, transferida para o *activo* - - como parece natural o seja, porque importa, sem possivel contestação, em *valorização* do custo da estrada — daria, exactamente,
£ 6.354.946-19-2
£ 383.855-16-9
£ 6.738.802-15-11,

somma equivalente ao *capital reconhecido* ~ - de libras 6.638.802-15-11 — accrescido das £ 100.000-0-0 que foram glossadas no accôrdo de 1873.

Passemos, agora, ao estudo e analyse da segunda questão, relativa á necessidade — antes urgência — em que se encontra, de presente, a *São Paulo Railway*, de — *aquisição, em larga escala, de material circulante e avultados melhoramentos em várias estações e outras dependências*, para collocar a respectiva estrada em condições de attender cabalmente ao brusco e extraordinário desenvolvimento do tráfego de que é tronco obrigado.

Do officio que, aos 24 de junho ultimo, dirigiu a Superintendencia á *chefia do 6º districto*, em *S. Paulo*, da *Inspectoria Federal das Estradas*, consta o seguinte orçamento relativo ao *material circulante*, cuja *aquisição é julgada imprescindivel e inadiavel*:

5 locomotivas	320:000\$000	1.600:000\$000
25,0 vagões abertos de, oito rodas	20:000\$000	5.000:000\$000
5 ditos duplos para via- jantes de 1ª classe.	80:000\$000	400:000\$000
5 ditos ditos para viajan- tes de 2ª classe.	75:000\$000	375:000\$000
2 ditos para bagagens	62:500\$000	125:000\$000
Total		7.500:000\$000;

o, em nota, ha a declaração de ter sido a avaliação desse orçamento feita á taxa cambial de 16 d. — isto é, £ = 15\$000, —

o que importa allegar que, á taxa (por exemp^o, de 14 d. — isto é, £=17\$143, — deverá elle de elevar-se a mais de róis 8.500:000\$000.

Em relação ás obras dos melhoramentos exigidos por várias das estações da estrada e outras dependências, difficil é precisar, préviamente, a cifra total a que terão de se elevar; mas, ao certo, não poderão ficar abaixo de uns 3.000:000\$000.

De modo que serão necessários mais de 11.000:000\$000 de despesas *inadiáveis para que seja a São Paulo Railway collocada* — com a urgência requerida pelas circumstancias — em condições de corresponder, como o imprescindivel, ao rápido e extraordinário desenvolvimento do tráfego de que o tronco ineyitavel.

Para que tão vultuoso dispendio inadiável pudesse ser levado á própria *conta do custeio*, mister seria elevar as tarifas da estrada de modo que as *differenças annuaes*, entre a *receita*, assim accrescida, e a *despeza total normal*—déssem folgada margem para, dentro do curto prazo de dous ou tres annos, ser elle amortizado; e, para isso, seria, ainda, necessario accôrdo especial com a Companhia, para que ella adeantasse a referida somma por conta do seu *fundo de reserva*, creditando-lhe os juros annuaes convencionados.

Admittindo que a cifra total não excedesse de réis 12.000:000\$000 e que fosse fixado em 3 annos o prazo para a respectiva amortização, seria mister que a elevação das tarifas garantisse accrescimento da *receita total annual* não inferior a 4.000:000\$000, e, como pôde esta ser orçada na média de 35.000:000\$000, a elevação das tarifas não poderia ser inferior a 10 % que — adicionados aos 5 % já concedidos em 1919 e aos outros 5 % resultantes da cessação do abatimento de 50 % de que gozavam os cereaes da tabeliã •4, -- importariam, afinal, em uma aggravação de cerca de 20 % de tarifas de transportes que já não são baixas.

Accresce que a adopção de alvitre tal encontraria, no meio paulista, a mais vigorosa resistência, augmentando a irritação que alli se generaliza, cada vez mais, contra a *São Paulo Railway Company*.

Nem aos próprios interesses, bem comprehendidos, dessa empreza, nem aos do próspero grande Estado de São Paulo, e nem, portanto, também, aos da União, pôde convir procurar a solução do difficil problema na elevação directa das actuaes tarifas dos transportes pela *São Paulo Railway*.

E, portanto, mister é procurar tal solução -- inadiável e urgente — em outra combinação.

Parece-nos que preferivel será — por meio de um accôrdo bem estudado — autorizar a abertura de uma *conta especial de capital*, a cujo *débito*, seja levada a importância total a que atingir, afinal, o dispendio exigido pela aquisição de material circulante e pela realização dos alludidos melhoramentos nas estações e mais dependências; fixando-se, para esse *capital addicional*, uma taxa razoavel de *juros annuaes* (8 %, por exemplo), cuja importância seja levada á *conta do custeio annual*, e estipulando-se que:

1^o) -- a importância que, nos saldos annuaes, exceder de 12 %, seja applicada á amortização desse *capital addicional* até sua completa extingção;

2^o) — em caso de *expropriação da estrada* antes de completa a amortização desse *capital addicional*, seja restituída

a Companhia a importancia quo delle estiver ainda por amortizar.

Exceuzado nos parece, ponderar que — accrescentado esse novo material circulante ao quo já ora traféga -- terá de ser, como este, conservado, reparado e gradualmente substituido, de modo que jamais deixe de figurar no activo da empreza; e o mesmo dar-se-ha em relação aos accrescimos e melhoramentos das estações e mais dependências.

Resta-nos, agora, o estudo do terceiro e ultimo — quiçá o mais importante — problema que urje resolver em relação á *São Paulo Railway*.

Infelizmente, não é somente de *material circulante em avultada importância e da sérios a dispendiosos melhoramentos em varias estações e dependências* que oslá carecendo -- com urgência inadiável -- a *São Paulo Railway*. Diante do rápido e fenomenal progresso do Estado de São Paulo, caminha já essa via-ferrea, a passos também rápidos, para o limite de sua *actual capacidade de tráfego na secção de planos inclinados*.

O problema, pois, que a *São Paulo Railway* impõe á solução da União, sob pena de sacrificio — que pôde exceder de qualquer avaliarão — para o mais próspero dos seus Estados federados, e, portanto, para o próprio paiz inteiro, é muito mais importante, muito mais vasto, muito mais sério, muito mais difficil, do que qualquer dos que deixamos esclarecidos e estudados.

Dentro de meia dúzia, apenas, de annos terá essa via-ferrea attingido á *capacidade máxima de tráfego* a que pôde -- nas suas atuaes apertadissimas condições technicas -- at-tender; do modo que, si dentro desse curto prazo, não forem modificadas, para muito melhor, taes condições, estará o grande Estado de São Paulo com a sua magnifica porta do circulação da riqueza emperrada, transformada a principal via de escoamento normal da sua prodigiosa produção da riqueza em barragem prejudicialissima á prosperidade crescente desse Estado, á vida económica das outras emprezas quo para ella concorrem e á economia nacional.

E, si não, vejamos.

Cada trem de *seis vagões de dous eixos* carece de *oito minutos*, no minimo, para galgar cada um dos cinco novos planos inclinados, e cada trem de *quatro vagões de dous eixos* tambem carece de *10 minutos*, no minimo, para galgar cada um dos *quatro* antigos planos inclinados; o, portanto, em 24 horas, podem, em *180 trens*, subir, no máximo, *1.080 vagões* e descer *outros tantos* pelos novos planos, ao passo que, pelos *antigos*, nessas mesmas 24 horas, podem, no máximo, em *144 trens*, subir *576 vagões* e descer *outros tantos*.

O movimento annual máximo, permittido pelos planos inclinados, é, portanto, de

788.400 vagões pelos planos novos
e 420:480 vagões pelos planos antigos,

1.208.880 vagões, ao todo.

Descontando-se, porérrn, 10 % para trens de passageiros e para eventuaes, tomos que a *capacidade máxima* do tráfego

de mercadorias nessa secção não deve ser avaliada em mais de 1.100.000 vagões por anno, sendo (em números redondos) de:

715.000 vagões pelos planos novos
e 385.000 vagões pelos planos velhos.

E, portanto, antes que a circulação atinja, pelos planos novos, o limite da respectiva capacidade de tráfego, é imprescindível cuidar de aparelhar os planos velhos para elevar—pela circulação só delles — a capacidade de tráfego da estrada ao alto nível para que caminha vertiginosamente a produção do Estado.

Ora, a cifra de 715.000 vagões que calculamos como a da circulação máxima annual permittida pelos novos planos inclinados, foi obtida admittindo que a circulação nelles se opère durante todas as 24 horas de cada dia; o como é imprescindível, dessas 24 horas deduzir, no minimo, 4 horas para limpeza das machinas, exames e reparações dos cabos, etc. — aquella cifra máxima annual deve de ser reduzida de mais de 115.000 vagões; e, além disso, é mister observar que os transportes avultam mais nos mezes de agosto a outubro, logo após as safras do café e dos cereaes, o que faz baixar — ainda mais — a referida máxima, para a qual, portanto, não pôde ser aceita cifra superior a 600.000 vagões por anno.

Entretanto, no ultimo decennio, a circulação, pelos novos planos inclinados accusou -- já -- os seguintes algarismos:

Annos	Descendo	Subindo	Totales
1909	161.018	161.074	322.092
1910	160.502	160.785	321.287
1911	180.760	181.451	362.211
1912	215.776	215.393	431.169
1913	252.291	252.416	504.707
1914	201.446	201.408	402.854
1915	189.365	189.160	378.525
1916	192.705	192.913	385.618
1917	193.359	193.212	386.571
1918	187.549	187.473	375.022
1919	198.373	199.010	397.383

de onde se infere já ter havido — de 1910 para 1914, em tres annos apenas -- um acrescimo de 183.420 vagões de circulação annual, isto é, 57 %). E como já houve, em 1913, antes da conflagração mundial, uma circulação annual que se elevou á 504.707 vagões, é bem possível seja attingida, de novo, neste anno ou no seguinte (1921), essa máxima, que pouco inferior é a de 600.000 vagões calculada.

Admittindo mesmo, porém, que a circulação no corrente anno de 1920 não exceda de 400.000 vagões, apesar de já ter, em 1919, attingido a 397.383 vagões, — tudo indica que, dentro de mais uns quatro annos—isto é, em 1924—terá ella attingido — sinão excedido — o limite máximo da capacidade de tráfego pelos planos novos.

E, como o aparelhamento dos planos antigos, para augmento da respectiva capacidade de tráfego, exigirá trabalho porfiado para dous ou tres annos, sinão mais, urge — e urge inadiavelmente — cuidar-se desse aparelhamento, tendo deante

dos olhos — mais do que nunca — a sentença napoleônica: — Cada hora perdida, nu hora em VKC vivemos, importa em perda irreparavel.

Esse aparelhamento outro não pôde ser, de presente, sinão a electrificação da linha.

Consta-nos que a São Paulo Railway cogita, apenas, da electrificação dos antigos planos inclinados, para o que calculava, antes da conflagração mundial, serem precisas t 1.000.000; o que, de presente, se elevaria acima de £ 2.000.000. Não conhecendo o projecto de que se cogitava, nada de positivo nos é licito prejudgar a respeito. A' vista, entretanto, de cifras tão avultadas para aparelhamento applicável a oito kilometros, apenas, de linha, somos levados a julgar que cogitava, e cogita ainda, a Companhia de adquirir queda d'água para reali/ar serviço seu próprio de produção de energia electrica.

Pensamos, entretanto, que, si nada justificaria restringir, na actualidade, a electrificação á diminuta secção dos planos inclinados, quando a Paulista, de um lado, cuida já de electrificar por completo suas extensas linhas e, do outro lado, a Central cuida de electrificar, desde já, seu tronco principal, do Rio á Barra do Pirahy, com 108 kilometros, dos quaes cerca de um terço de serra penosa. -- menus justificado seria levar o aparelhamento da electrificação até á produção própria da energia hydro-electrica, quando ha já, em S. Paulo, a grande e folgada installação da Tramway, Light and Power, e em Santos, a esplendida installação de Itatinga, da Companhia Dócas de Santos, que já tem disponiveis 9.000 kilo-watts e, pôde, ainda, produzir, facilmente, o dobro dessa energia, que já é fornecida, em Santos, ao baixo preço de 32 réis cada kilo-watt-hora.

E nem colhe a possível objecção de não ser licito, nem á Light and Power, nem á Dócas de Santos, fornecer energia electrica além de certa zona: porquanto, em tal caso, nada obstará a que seja a energia total necessária obtida de dous fornecedores — em Santos um e em S. Paulo outro. -- com a vantagem de possível accôrdo para casos emergentes de accidente de um, ou do outro lado.

Urge, pois, que, sem mais delongas, estude a São Paulo Railway Company este inadiável problema da electrificação total de sua linha de Santos a Jundiáhy, e submeta á approvação do Governo o competente projecto definitivo, afim de que -- verificada a importância total do novo capital a inverter nessa urgente transformação do systema de movimentação da estrada -- possa ser combinada, de commum accôrdo, a solução financeira requerida pela realização de trabalhos tão dispendiosos quanto importantes: certo como é que, por mais agigantado que seja o vulto de um tal empreendimento -- aliás imprescindível, -- a crescente prosperidade de S. Paulo, rápida e assombrosa sempre, não deixará de, em curto prazo, compensar larga, sinão prodigamente, os sacrificios que por ventura sejam agora exigidos á sua indústria em suas multiplas e variadas modalidades.

E para essa solução financeira julgamos preferível não modificar as actuaes condições contractuaes no sentido de prolongar — como deseja a Companhia — o prazo durante o qual não pôde o Estado prevalecer-se do seu direito de expropriação, já por demais prolongado: mas, como, sem tal prolongamento, não é natural queira ella accôrdo em desis-

(ir do direito que lhe assegura o contracto a uma larga e vantajosíssima indemnização previamente ajustada e definida, — só nos occorre sugerir, para este caso geral, o mesmo alvitre que tomamos a iniciativa de, sugerir para o caso restricto da aquisição urgente de material circulante e da urgente realização de melhoramentos em várias estações e dependências: — a abertura de uma nova conta especial de capital que não fique sujeito — em raso de expropriação — ao mecanismo contractual que prefixa a somma total da respectiva indemnização, que, por esse mecanismo, poderá com relação ao capital ora reconhecido, dobrar-o em beneficio dos accionistas expropriados.

E, o projecto de transformação da estrada, não deverão deixar de ser incluídas as obras requeridas pelo imprescindível alargamento da área da estação da Luz, em São Paulo, que cada dia mais se impõe como já inadiável, e, também as indispensáveis á supressão das actuaes *passagens de nível* que difficultam e embaraçam o tráfego urbano cada vez mais intenso; sendo que, para melhoramentos taes, que tão de, perto interessam, também, a Prefeitura, a Light and Power e a Central do Brasil, parece justo sejam as respectivas despesas partilhadas proporcionalmente.

Organizado o projecto da electrificação geral da estrada e demais obras de melhoramentos o transformações indicadas, -- levantado o respectivo orçamento geral e examinados cuidadosamente e approvados este e aquelle para a devida execução. -- as importancias que forem sendo dispendidas, com os competentes juros semestraes, deverão de, ser levadas á conta especial de um novo capital, não adicionavel, em caso algum, ao actual para os effeitos dos contractos em vigor. E, concluídas (odas as obras e todos os trabalhos assim emprehendidos e apuradas definitivamente as respectivas contas, — será, então, fixada a cifra total desse novo capital, cujos juros annuaes e gradual amortização parece justo corram por conta da população directamente beneficiada, embora, para isso, não seja possível redução das taxas de transportes mesmo quando as *receitas totaes annuaes* correspondam a mais de 12 % em relação ao capital actual de f 6.638.802-43-44.

Aliás, muito conviria tentar uma ligeira e possível modificação do actual mecanismo contractual no sentido do — como fez o Estado de São Paulo com a Companhia Paulista, *ex-vi* do decreto n. 3.179, de 9 de marco de 1919 -- reduzir a 10 % o máximo de, 12 % elevando á 8 % o mínimo de 7 %; visto como, si é, de presente, exaggerada — para capitães investidos, com plena segurança, em emprehendimentos de ordem industrial — a taxa de 12 %, é demaziado fraca a de 7 %, em um meio de febril operosidade como o Estado de São Paulo.

A esse novo capital talvez convenha acrescentar a somma necessária para que — de uma de suas estações entre Luz e Alto da Serra para uma das da Central do Brasil, próximas á de Mogy das Cruzes — construa, também, a São Paulo Railway Company um ramal que, permittindo a descida directa para Santos da produção da zona norte do Estado, dispense — com indiscutível vantagem -- a duplicação projectada daquelle trêcho da Central do Brasil. As mais ligeiras inspecções do mappa basta para indicar essa solução — radical —

como preferivel áquella duplicação, que não dispensará, em futuro próximo, a ligação directa que ora tomamos a iniciativa de sugerir como sendo de conveniencia incluir, desde já, no plano geral dos melhoramentos requeridos pela São Paulo Railway.

Caso prevalêçam -- na decisão definitiva do caso ferroviário de que tratamos — os alvitres que tomamos a liberdade de sugerir, — claro ó que, em uma mesma e única conta especial de novo capital deverão de ser incluídas todas as despesas, quer relativas apenas á aquisição urgente de material circulante e urgente realização de melhoramentos em várias estações e outras dependências da estrada, quer relativas á electrificação total da linha, de Santos a Jundiahy, e, também, á construção do ramal de ligação da linha Luz-Alto da Serra á Mogy das Cruzes; figurando, na respectiva novação de contracto, as duas clausulas acima indicadas (pag, 16).

Sem a pretensão de submeter á apreciação de V. Ex. um parecer exhaustivo sobre o assumpto, da máxima relevancia, de cujo estudo nos julgou V. Ex. capazes, — acreditamos, todavia, Sr. Ministro, termos feito quanto nos permittiam os estreitos limites dessa capacidade em frente da magnitude de tão árdua tarefa.

E sem outras preocupações, além da de correspondermos á honrosa confiança do Governo Federal, diz-nos a consciencia que não nos desviámos da linha recta da mais escrupulosa imparcialidade. Nem o próprio patriotismo, nem o desvanecimento que, como brasileiros, nos desperta o elevado grão de prosperidade a que já attingiu o Estado de São Paulo, perturbaram a serenidade com que observámos os factos, investigámos e analizámos as suas causas próximas e remotas e nos esforçámos por encontrar as soluções preferiveis para os casos estudados.

E, convencidos de que logramos, pelo menos, esclarecer -- quanto nos era possível -- um caminho que tem de ser, fatalmente, percorrido, sem hesitações não permittidas pela urgência, — esperamos que nossos esforços — sinceros e dedicados — para dar conta da difficil tarefa, mereçam, em todo o caso, a benevolência do V. Ex. em reconhecer que procuramos cumprir, como possível, dever quiçá superior ás nossas forças.

E, na esperanza que nos dá essa convicção, nos subscrevemos, com as melhores saudações.

Dr. Aarão Reis,
Luiz Carlos da Fonseca,
Heitor Freire de Carvalho.