

Tribunal de Justiça de S. Paulo

---

APPELLAÇÃO CIVEL N. 10.599

---

CAPITAL

---

APPELLANTE

A S. PAULO NORTHERN RAILROAD COMPANY

APPELLADA

**A Fazenda do Estado**

---

RAZÕES DOS ASSISTENTES

L. BEHRENS SÖHNE

PELO ADVOGADO

**Dr. Adolpho R. da Silva Gordo**



RIO DE JANEIRO  
Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C.

1920

Tribunal de Justiça de S. Paulo

APPELLAÇÃO CIVEL N. 10.599

CAPITAL

APPELLANTE

A S. PAULO NORTHERN RAILROAD COMPANY

APPELLADA

A Fazenda do Estado

RAZÕES DOS ASSISTENTES

L. BEHRENS SÖHNE

PELO ADVOCADO

Dr. Adolpho H. da Silva Gordo



RIO DE JANEIRO  
Typ. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C

1920

## EGREGIO TRIBUNAL

A appellação interposta pela São Paulo Northern Railway Company, da veneranda sentença final proferida pelo integro e illustrado Dr. Juiz de Direito de Araraquara, nos autos de desapropriação da Estrada de Ferro de Araraquara, promovida pelo Governo do Estado, não pôde merecer provimento.

O historico dos factos que antecederam e determinaram a desapropriação e um exame detido e serio dos principios de direito e disposições legais referentes ao assumpto, lançando intensa luz sobre os planos e intuitos da appellante, vão tornar manifesto que a confirmação da respeitavel sentença appellada impõe-se como uma obra de inteira justiça e de alta moralidade.

---

## OS FACTOS

Tendo a antiga Companhia Estrada de Ferro de Araraquara contrahido um emprestimo de £ 1.200.000, representado por 60.000 obrigações preferenciaes, de £ 20 ou Frs. 504 cada uma, ao juro de 5 % ao anno, pagavel em prestações semestraes,

por escriptura-publica lavrada nas notas do 4.º tabellião desta Capital, a 26 de Maio de 1911, foi convencionado que L. Behrens & Söhne seriam os administradores, representantes, fiduciarios e «**trustees**» dos portadores das mesmas obrigações, e podiam, nessa qualidade, em quanto existissem debentures em circulação e houvesse probabilidade de a sua garantia correr qualquer risco, praticar tudo quanto entendessem conveniente para a defesa dos direitos e interesses dos debenturistas. Pela mesma escriptura, a referida Companhia, em garantia do capital, juros, amortização e mais encargos resultantes do contracto, dêo, em primeira hypotheca e em penhor a L. Behrens & Söhne, na qualidade de administradores, representantes, fiduciarios e trustees dos portadores das debentures, todos os bens e direitos que constituam o seu activo.

Decretada, em Março de 1914, a fallencia da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, L. Behrens & Söhne foram classificados, no respectivo processo e na qualidade referida, como credores hypothecarios e privilegiados, não só do capital das debentures — ou de £ 1.200.000, como dos seus juros e foram ainda classificados credores privilegiados e hypothecarios de £ 30.000, a titulo de despezas. Annunciada, em virtude de autorisação judicial, a venda por propostas, de todos os bens que constituam o activo d'aquella Companhia, uma sociedade anonyma organisada nos E. U. da America do Norte, denominada — S. Paulo Northern Railroad Company, effectuou a compra, por escriptura-publica lavrada nas notas do 11º tabellião desta Capital, tendo ficado estipulado que os credores debenturistas receberiam, em substituição de suas obrigações, novas obrigações emitidas pela Companhia adquirente, vencendo juros fixos de 5 % ao anno, **cumu-**

**lativos e preferenciaes** e desistiriam da hypotheca e penhor que garantiam as debentures.

Os debenturistas nunca acceitaram essa clausula, por não ter o individuo que figurou na escriptura, como representante de L. Behrens & Söhne, F. Webber, poderes para isso e até hoje não receberam da S. Paulo Northern Railroad Company um unico real em pagamento do capital e juros das debentures. Tambem os credores chirographarios nunca receberam pagamento algum.

---

É porque essa companhia americana fez a compra do activo da massa fallida da Companhia Araraquara?

Sendo delicada e difficil a situação em que se achava a liquidação da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara — depois de decretada a sua fallencia — por não terem os obrigacionistas dessa Companhia se organizado em sociedade civil e nomeado directores que pudessem tratar de seus negocios, — por estarem cortadas, em virtude da guerra, as relações entre a França e a Allemanha, não podendo, por isso, L. Behrens & Söhne entender-se directamente com os obrigacionistas, — por ser pouco provavel que a venda do activo da massa fallida, em leilão, ou mesmo por proposta, dêsse, então, bons resultados, attenta a crise que avassalava quasi todos os paizes do mundo, e ainda por outras circumstancias, o Sr. Paulo Deleuze, simulando um grande interesse pela sorte dos obrigacionistas e dizendo-se procurador de quasi todos elles, entabou relações com L. Behrens & Söhne, com o advogado P. Gaye, com Littman e outros representantes d'a-

quelles banqueiros na França, Suíça e Brasil e fez-lhes sentir a necessidade de organisarem, de common accôrdo, um plano que pudesse salvar os interesses dos mesmos obrigacionistas.

Já a 28 de Agosto de 1914, escrevia elle uma carta a L. Behrens & Söhne: «...au nom du comité des Porteurs d'obligations, 5 %, de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord de São Paulo, actuellement en faillite, comme «Delegué», de même qu'au nom des deux banques emettrices des ces obligations, la Banque Allard & Cie. et la Banque Transatlantique» pedindo-lhes que a direcção activa dos interesses dos obrigacionistas passasse para as mãos de seus representantes francezes, porque dizia: ...«il s'agit de la défense de Trente millions de francs de capitaux français, placés dans les dites obligations».

Deleuze escrevia as suas cartas em papel com os seguintes dizeres impressos:

**Comité de Defense**  
**des porteurs d'obligations 5 % de la Cie. des Chemins de Fer Nord de São Paulo**  
**Telephone** **Siège du Comité**  
**Louvre, 26-63.** **Paris (9.º)**  
**18, rue des Pyramides.**

O eminente advogado de Paris, Paulo Gaye, representante de L. Behrens & Söhne, não podia se satisfazer com a simples affirmação de Deleuze de que era portador de grande numero de debentures, e com o intuito de provar-lhe o que disse, o mesmo Deleuze mostrou-lhe um grande maço de titulos.

Eis o que Gaye escreveu a C. Littman em carta de 8 de Março de 1915:

**«Il (Deleuze) s'est présenté devant nous non pas simplement avec un gros paquet de titres, mais avec la presque unanimité des obligations placées em France».**

Tendo, porém, a **«Association Nationale des Porteurs Français des Valeurs Mobilières»**, de Paris e o Procurador da Republica n'aquella Capital, verificado que as declarações de Deleuze eram falsas, **que titulos eram aquelles?!**

O que é certo é que Deleuze convencêo L. Behrens & Söhne e os seus representantes em França e na Suissa que representava mais de dous terços dos debenturistas, pelo que foi deliberado fazer-se com elle um plano para a liquidação da Companhia Araraquara que solvesse os interesses dos mesmos obrigacionistas.

O que ficou assentado na Europa entre Deleuze e os representantes de L. Behrens & Söhne — fiduciarios e trustees dos obrigacionistas — foi a organização de uma sociedade anonyma nos Estados Unidos da America do Norte para a compra dos bens e direitos que constituíam o activo da massa fallida da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, **por conta dos mesmos obrigacionistas.**

Na primeira carta que Deleuze escreveu ao eminente advogado de L. Behrens & Söhne, em Paris, a 12 de Outubro de 1914, disse:

**“Il est, d'autre part, urgent qu'un accord s'établisse entre M. M. L. Behrens & Söhne et les obligataires, par l'intermédiaire de leur Comité de protection (Deleuze), de maniere a pouvoir organiser LA**

**PRISE EN POSSESSION ET L'EXPLOITATION  
FUTURE DU CHEMIN DE FER POUR LE  
COMPTE DES DITS OBLIGATAIRES».**

Depois de innumeradas conferencias que teve Deleuze em Paris e Genebra com Gaye e Littman, foi ajustada a organização d'aquella Companhia e com os referidos fins.

L. Behrens & Söhne, em um memorial que está sendo impresso, redigido á vista de numerosos documentos, pe'o conselheiro Cohnitz, seu advogado na Allemanha, dizem que — Deleuze e a São Paulo Northern Railroad Company **«entraram na questão somente como representantes dos obrigacionistas, devendo, por isso mesmo, ficar as acções da nova Companhia, em poder de Deleuze.»**

E porque se tratava de um plano organizado em beneficio **exclusivo** dos obrigacionistas, foi ainda combinado que L. Behrens & Söhne pagariam as despesas com a organização da Companhia americana, na importancia de 10.000 francos, e abririam os creditos necessarios no Brasil para a aquisição do activo da massa fallida da Araraquara. Elles pagaram aquella quantia e abriram o credito.

Ficou mais combinado que L. Behrens & Söhne, satisfazendo um pedido de Deleuze, dariam procuração a F. Webber, para represental-os em São Paulo. E deram.

A renunc'a da hypotheca e penhor que garantiam as debentures não foi combinada e nem autorizada.

Nas vesperras da reunião em que foram abertas as propostas, o advogado Gaye ordenou, por telegramma a Deleuze que não apresentasse a sua proposta e que regressasse á Europa.



Deleuze, não obstante afirmar que estava agindo de accôrdo com L. Behrens & Söhne e, em beneficio exclusivo dos obrigacionistas, desobedeceu aquella ordem e effectuou a compra da Estrada de Ferro de Araraquara.

Adquirida esta Estrada, Deleuze e a sua companhia Northern, nunca mais se preocuparam com os debenturistas, considerando mesmo **engraçada** a situação destes. Em lugar de melhorarem o serviço das linhas ferreas e de fazerem as obras que eram necessarias, como se obrigaram, nunca realizaram o mais ligeiro melhoramento, soffrendo a população marginal consideraveis prejuisos. Só cuidaram de arrecadar a renda da Estrada e nunca publicaram balanço algum relativo a essa renda, durante todo o tempo da sua administração. Nunca pagaram um unico real aos debenturistas e aos credores chirographarios, e mesmo a quantia de 400:000\$000 que a Estrada arrecadou, resultante do pagamento de impostos, até hoje não foi entregue ao Thesouro do Estado!

Tão desastrosa foi a administração, que provocou constantes reclamações da população marginal, revoltas e grèves, e o governo do Estado foi obrigado, em beneficio do interesse publico, a promover judicialmente a desapropriação da Estrada. São factos estes que ninguem ignora neste Estado.

O "Estado de S. Paulo" de 26 de Abril do corrente publica um relatorio do Secretario da Agricultura deste Estado, em que são expostos os gravissimos motivos de ordem publica que determinaram aquella desapropriação, e o ex-presidente do Estado, o Sr. Dr. Altino Arantes, em mensagem apresentada ao actual presidente, refere-se ao mesmo assumpto longamente. Por esses dois documentos, é evidente que o Governo do Estado, promovên-

do a referida desapropriação prestou notavel serviço publico.

---

Desapropriada a Estrada de Ferro de Araraquara, a S. Paulo Northern Railroad não pode mais subsistir em vista dos termos claros e precisos do art. 3º dos seus estatutos:

“Art. 3.º Objecto da companhia. **O fim para que a companhia é constituída consiste na aquisição de uma estrada de ferro, situada na parte septentrional do Estado de São Paulo; sendo que essa estrada foi anteriormente de propriedade de uma sociedade brasileira denominada «Companhia Estrada de Ferro de Araraquara», actualmente em liquidação. A companhia se propõe a adquirir o activo da companhia referida e de pagar essa aquisição com a quantia em dinheiro ou titulos que os accionistas da companhia julgarem conveniente.»**

Pois bem: Deleuze, que comprando a Estrada de Ferro de Araraquara obrigou-se a empregar a sua receita liquida em pagamento dos juros das dividas pelas quaes responsabilisou-se a Northern, que nos quatro annos em que administrou essa Estrada não pagou **um unico real** aos credores, não obstante ter a mesma Estrada produzido uma renda liquida superior a 4.000:000\$000, que, segundo declaram L. Behrens & Söhne, em seu memorial, elle poz a **bom-recato**, na America do Norte — ainda quer apoderar-se dos 15.600:000\$000 para empregar-os **em outras emprezas!** Mas com que direito?!

E' o que disse em carta dirigida a L. Behrens & Söhne, a 27 de Março do corrente anno:

“A importancia depositada em virtude da desapropriação (15.600:000\$000) **«não deve ser paga aos credores da Araraquara, nem aos possuidores de titulos da nossa Companhia, mas a esta Companhia, QUE DEVERA' EMPREGAL-A EM OUTRAS EMPREZAS!»**

Iniciado o processo de desapropriação, Deleuze fez a São Paulo Northern Railroad Company intentar uma serie de recursos com o intuito de perturbar o andamento do processo.

Directamente e por intermedio de suas **figuras de palha**, intentou varios aggravos, varias appellações e suscitou, nada menos de cinco conflicts de jurisdicção perante o Supremo Tribunal Federal, não logrando ganho de causa em qualquer delles!

A presente appellação tambem não tem fundamento algum juridico, como vamos tornar evidente.

---

## O DIREITO

Da sentença final proferida nos autos de desapropriação, a São Paulo Northern Railroad Company appellou para este E. Tribunal, allegando que o processo é nullo.

As suas longas e incomprehensiveis allegações, o grande esforço que empregou para dar á questão um aspecto de difficil e grave, quando é, aliás, muito simples e de facilima solução, os sophismas pueris de que tanto abusou, a repetição constante e fastidiosa

de conceitos sem valor, e a circumstancia de não ter empregado um unico argumento sério nas 79 paginas impressas do seu trabalho, provam, eloquentemente, que o recurso não tem fundamento algum.

O argumento que considera o mais valioso e que repete, muitas vezes no correr do seu trabalho, é o seguinte:

Trata-se, diz, no caso dos autos, de uma desapropriação por **necessidade** e não por **utilidade publica**, sujeita porisso á lei geral de 9 de Setembro de 1826 e não á lei provincial de 18 de Março de 1836. Devendo applicar-se a lei geral de 1826 segue-se que o processo feito é nullo: 1.º porque devia ter corrido no fôro do domicilio da appellante, isto é na Capital Federal e nunca em Araraquara; 2.º porque devia ter havido uma discussão entre o Poder Publico e a appellante, na fórmula do art. 3.º da mesma lei e tal discussão não teve logar e 3.º porque fundando-se a causa na Constituição Política, o processo deveria correr no Juizo Federal, por força do art. 60, letra a da mesma Constituição (?!)”

Isto é pueril e é deploravel que um illustre professor de direito veja-se na triste emergencia de empregar argumentos desta ordem!

Tendo o Presidente do Estado, de accôrdo com a autorisação contida na lei do Estado n. 1.627, de 21 de Dezembro de 1918, declarado, por decreto de 15 de Outubro de 1918, de necessidade publica para ser desapropriada, na fórmula da lei, a Estrada de Ferro Araraquara a Rio Preto, inclusive o ramal de Sylvania a Tabatinga, com todas as respectivas concessões consignadas nos contractos, e dependencias, a Fazenda do Estado, por seu representante requerêo ao Juiz de Direito de Araraquara, o processo de desapropriação, de accôrdo com a lei de 18 de Março de 1836.

Pouco importa que esta lei se refira á desapropriação por utilidade municipal ou provincial.

Quer a desapropriação se faça por **utilidade** ou quer se faça por **necessidade publica**, o respectivo processo, neste Estado de S. Paulo, só pode ser feito de accôrdo com a mencionada lei de 1836, porque é a unica que aqui regula o processo de desapropriação.

Este E. Tribunal, em Accordam unanime de 2 de Outubro de 1911, decidiu o seguinte:

“E assim decidem, porque, sendo o direito de desapropriação por necessidade ou utilidade publica, direito material, o exercicio deste direito, perante que juizo deverá ser proposta a desapropriação e que marcha deverá seguir — é materia de leis do processo, de direito formal. Ora, as assembléas provinciaes podiam legislar sobre os casos e a **forma** em que teria logar a desapropriação por utilidade provincial ou municipal — é bem de vêr, que a assembléa da antiga provincia podia, como fez, estabelecer a excepção á regra geral da competencia do juizo do domicilio, para, nos casos de desapropriação, a competencia seria do juizo da situação do immovel a desapropriar-se. E’ certo que o accordam do Supremo Tribunal Federal de 3 de Setembro de 1895 declarou que as leis de 18 de Março de 1836 e de 15 de Abril de 1855 exorbitaram das attribuições conferidas pelo acto adicional, admitindo que, em hypothese da desapropriação de terrenos para abertura ou construcção de estradas, fosse o proprietario unicamente pago das bemfeitorias, ordenando o accordam o pagamento tambem dos terrenos, de

modo a fazer effectiva a completa e inteira indemnisação; mas essas leis não exorbitaram quando instituíram o processo das desapropriações, conforme a jurisprudencia uniforme e constante deste Tribunal.”

Ora, o art. 3º da lei de 18 de Março de 1836, dispõe que o fôro competente para o processo de desapropriação é o da situação dos bens, de modo que este processo foi muito bem proposto na Comarca de Araraquara, onde estão os bens desapropriados.

E como a referida lei nem falla em «**discussão entre o Poder Publico e o proprietario**», e como foram rigorosamente observadas todas as formalidades legais, o processo é perfeitamente valido.

As demais allegações da appellante não têm o mais ligeiro valor e já foram julgadas.

Allega a appellante que foram suscitadas, nestes autos, questões de direito internacional privado pelo que a desapropriação deveria ser processada no juizo federal. Não é exacto: o E. Tribunal verificará, pelo exame dos autos, que trata-se pura e simplesmente da desapropriação de uma Estrada de Ferro situada em nosso territorio não tendo sido debatida qualquer questão de direito internacional privado.

Mas, quando mesmo tivessem sido suscitadas questões dessa natureza, nem porisso deixaria de ser competente o juizo de Araraquara.

O Supremo Tribunal Federal, julgando varios conflictos de jurisdicção suscitados pela appellante, firmou, em innumerados accordãos e definitivamente, a competencia da justiça local de Araraquara para conhecer da especie. Invocamos, entre muitos outros accordãos, os que foram proferidos a 17 de De-

zembro de 1919, 12 e 23 de Maio e 14 de Junho do corrente anno, publicados no “Diario do Fôro”, de 8, 11, 23, 24 e 31 do mez ultimo. Limitamo-nos a transcrever o Accordam do Supremo Tribunal Federal, de 14 de Junho de 1920 (“Diario do Fôro” de 24 de Agosto):

“ACCORDAM

Vistos e relatados estes autos de embargos ao accordam proferido no conflicto de jurisdicção entre os juizes — de direito da comarca de Araraquara e o seccional da 2ª Vara do Districto Federal:

considerando que, a organização das pessoas collectivas, ou juridicas, depende do Estado: é a lei que determina, entende ou restringe, a capacidade juridica por elle conferida a taes pessoas (Weis, “Manual de Droit International Privé”, liv. 2ª, cap. 3º);

considerando que, a concessão da estrada de ferro á companhia de que a **São Paulo Northern Railroad Company** é cessionaria, foi feita com a expressa clausula de serem sujeitas ás leis brazileiras, e julgadas de accôrdo com estas leis, pelos tribunaes brazileiros, todas as questões **entre a companhia e os particulares**, bem como os da companhia com o governo do Estado de São Paulo. Podia tal clausula juridicamente ser incluída na concessão? Certo que sim.

O Governo de São Paulo tinha a facultade de fazer, ou não, a concessão, e de fazel-a como a reputasse mais conveniente.

Só lhe era vedado incluir na concessão clausula contraria ao direito.

A companhia que quizesse explorar a concessão, qualquer que fosse o paiz onde se constituisse, devia necessariamente submeter-se ás leis brasileiras, nos termos da clausula em questão.

E, se a companhia já estava antes organizada em paiz estrangeiro, e lá já havia contrahido dividas, emittindo titulos de qualquer especie, este facto não annullaria a clausula referida.

A circumstancia de ter a São Paulo Northern Railroad Company, adquirido a concessão com a mencionada clausula só pode significar que a companhia se sujeitasse á clausula, *sine qua* não se haveria feito a concessão. Quanto aos credores estrangeiros, para com esses é responsavel a companhia, por se ter obrigado para com os mesmos, segundo a lei estrangeira, quando não podia ignorar que essa obrigação era incompativel com a concessão que ia adquirir e explorar; pois, tal concessão excluia quaesquer possibilidades de reclamações de pagamento **de accôrdo com as leis estrangeiras**, perante a Justiça brasileira.

Pelo art. 19 da *introducção* do Codigo Civil são reconhecidas as pessoas juridicas estrangeiras, mas, a nenhuma pessoa juridica estrangeira, se reconhece o direito de vir explorar no Brasil uma concessão brasileira, contra uma clausula expressa da mesma concessão.

Só se podem explorar as concessões feitas por governo nacional, federal ou lo-



cal, sujeitando-se a concessionaria ás clausulas da concessão.

E o facto de acceitar uma sociedade anonyma uma concessão, deve ser considerada a prova irrecusavel de que se submetteu ás ditas clausulas;

considerando, em relação á allegada diversidade de domicilios da embargante e de seus credores, que já o Tribunal resolveu em varios accordams que a justiça competente é a local do Estado de S. Paulo;

O Supremo Tribunal Federal  
**DESPREZA OS EMBARGOS** e confirma o  
 accordam embargado. Custas afinal.”

Definitivamente firmada, pelo Supremo Tribunal Federal a competencia da justiça de Araraquara estamos dispensados de fazer quaesquer outras considerações sobre o assumpto.

---

A appellada mostra-se profundamente desolada por não ter-lhe sido entregue a quantia de 15.600:000\$000, porque foi arbitrada a Estrada.

O deposito dessa importancia era necessario. Com effeito:

Por escriptura publica, de 16 de Maio de 1911, as debentures emittidas pela Companhia Araraquara foram garantidas com 1<sup>a</sup> hypotheca e penhor dos bens e direitos dessa Companhia.

No correr do processo da desapropriação como se vê dos autos, os credores debenturistas requereram ao juiz que não entregasse á appellante a importancia da indemnização, porque a ella tambem ti-

nham direito, como credores hypothecarios e pignoratícios.

E' certo que um Sr. F. Webber, allegando ser procurador de L. Behrens & Söhne, renunciara a hypotheca, mas semelhante renuncia não tinha valor algum, por não ter elle recebido poderes para isso.

Accresce que L. Behrens & Söhne foram admittidos como credores de £ 30.000, nos autos da fallencia da Companhia Araraquara e esse credito tambem estava garantido com hypotheca da Estrada desapropriada, e dessa hypotheca F. Webber não renunciou, como se vê do 6º vol., pag. 1.224.

Finalmente. Quando mesmo fosse valida a renuncia ainda prevaleceria a garantia dadas ás debentures pelo paragrapho 1º, do art. 1º do Decr. numero 177 a, de 15 de Setembro de 1893, e pelo art. 91 da Lei n. 2.024, de 17 de Dezembro de 1908.

Todas estas questões só poderiam ser ventiladas e decididas em um concurso de preferencias: dahi o deposito.

O nosso Codigo Civil é positivo em sua disposição do art. 762 n. 5, determinando que **desapropriada a coisa dada em garantia, deve ser depositada a parte do preço que fôr necessaria para o pagamento integral do credor.**

Sendo a importancia do credito dos debenturistas muito superior a 15.600:000\$000, o juiz não podia deixar de depositar toda esta somma.

De resto, o deposito do preço da coisa desapropriada e o consequente concurso de preferencias, são formalidades das nossas leis de processo. Ribas, Consol., arts. 1.140 e 1.141.

Dizer, pois, que esse deposito constitue nullidade do processo de desapropriação, é um dislate.

A apelante dedica alguns capitulos de suas razões ao estudo dos «**defeitos visceraes**» do laudo, ás

«**violações dos preceitos essenciaes de um bom laudo**».

Palavras, palavras e mais palavras, sem a allegação de um facto, sequer, que constitua vicio substancial.

Allegações vagas, queixumes, recriminações, referencias calumniosas e... nada mais... Obra de fancia, qualificou o laudo.

Referindo-se ao Dr. Juiz de Direito de Araquara, que acaba de ser removido para esta Capital, por ser justamente reputado como um dos mais distinctos magistrados do Estado, diz:

“O M. Juiz *a quo* fez tanto caso dos processualistas quanto Amron e Omar fizeram da bibliotheca da Alexandria, segundo a lenda.” (!)

Para o fim de annullar o laudo, allega que o perito que **escolheo, indicou** e foi accedido pela parte contraria, era um **homem doente e incapaz do serviço**, e que **vendeo-se, recebendo uma certa importancia em um cheque!!** Mas nem vislumbre de prova offereceo da imputação calumniosa e nem podia offerecer, porque esse perito é tido como muito honesto.

Diz que os peritos que funcionaram na causa—

“Não entendem as subtilezas da sciencia juridica, uma das mais difficeis, com quanto não faltam leguleios inconscientes, que se julguem mestres emeritos, e façam os profissionaes rir delles, á socapa, sciencia que exige maior numero de estudos propedeuticos.” (!)

Considerar nullo o laudo, porque os peritos não entendem as subtilezas da sciencia juridica!...

Diz que os peritos commetteram uma omissão gravissima. Eis as suas proprias palavras:

“Buscando o preço das cousas a serem desapropriadas, esqueceram-se os peritos de que a Northern comprou a massa da Araraquara por 35.000:000\$000, e que havia dividas a solver representando um capital negativo. A Northern obrigou-se a pagar essas dividas e pagou algumas dellas. Pergunta-se: não entra isto na indemnização?”

Supunhamos que a missão dos peritos consistia em avaliar a Estrada de Ferro, seu material fixo e rodante, todas as suas installações e dependencias, as suas concessões e direitos, tendo em attenção a renda que produz e as condições da região, que a mesma Estrada serve. Parecia-nos que os peritos não tinham o dever de preoccupar-se com a importancia do preço da aquisição da Estrada e muito menos com as responsabilidades assumidas pelo adquirente.

É na hypothese, o que é certo é que a Northern nada pagou pela compra da Estrada de Ferro de Araraquara e obrigou-se a emittir titulos para dar aos credores desta, em substituição de suas debentures e creditos. Nunca lhes pagou um unico real!...

Examinar argumentos como este é perder tempo, é fazer um trabalho inutil...

L. Behrens & Söhne estimariam muito que a indemnização fosse maior, afim de receberem os debenturistas a importancia integral de seus creditos, mas na opinião geral, o arbitramento foi muito justo e razoavel.

---

## E. Tribunal

Do exposto é manifesto o grande interesse que L. Behrens & Söhne tem nesta causa. Cabendo-lhe o dever, em virtude de clausula contractual, de zelar pelos interesses dos obrigacionistas da antiga Companhia Araraquara, e tendo o direito de defender os seus interesses em juizo, como decidio este E. Tribunal, por Accordam unanime proferido a 13 de Junho de 1914, precisam esforçar-se para que os obrigacionistas recebam uma parte, pelo menos de seus creditos.

Se a Northern rehver a Estrada de Ferro, terão elles prejuizo completo. . .

E como o Governo do Estado, desapropriando essa Estrada, exerceo um direito legitimo e prestou, ao mesmo tempo, um grande serviço e no respectivo processo foram satisfeitas todas as formalidades legais a veneranda sentença appellada deve ser confirmada, como é de

JUSTIÇA.

S. Paulo, 20 de Setembro de 1920.

O advogado,  
ADOLPHO A. DA SILVA GORDO.

