

A S. Paulo Northern Railroad Company e o seu ex-advogado, o sr. Gordo

O nosso ex-advogado de mais de quatro annos, o sr. Adolpho Gordo, publicou novo artigo no "O Estado" de 5 de corrente, continuando assim a brilhante campanha que iniciou, ha dias, contra a sua velha constituinte, a nossa Companhia.

Admiramos, especialmente, a linha elegante e a perfeita compostura que o distincto advogado soube manter, como sempre, nessa nova publicação.

A segurança e a despreocupada superioridade com que elle se exprime deixam facilmente perceber que sabe estar pisando em terreno firme.

Mas, porque será então que elle se obstina em mutilar o nome de um dos nossos directores, nome que devia ser-lhe especialmente digno de acatamento, pois figurou em todos os contratos de honorarios que o eminente senador assignou comosco?

Já apontamos o erro. Esse processo de polemica não é realmente digno do grande cavalheirismo de que o nosso illustre oponente e antigo defensor deu tantas provas no decorrer desta victoriosa campanha.

E o publico poderia crer que é por falta de outros argumentos que o nosso distincto ex-defensor lança mão deste recurso. Não é o caso, bem o sabemos. A artilharia de que o nosso ex-patrono dispõe contra a sua já quasi quieta constituinte, é riquissima em projectos, cada um dos quaes é mais azagrador do que o outro. Então porque?

O nosso antigo e dedicado advogado, no seu ultimo artigo, não menos pugnaz e talentoso que os primeiros, tãa a hombridade de confessar que todos os factos publicados por nós, a respeito da nossa passada collaboração com a. exa., são verdadeiros. Esta viril franqueza é digna de respeito.

Confessa assim, que foi quem abonou a nossa Companhia perante o governo federal, quando solicitámos o decreto que nos autorizou a funcionar no Brasil, usando da sua influencia pessoal e politica para affiançar junto do então ministro da Agricultura a idoneidade da nossa Companhia.

Reconhece tambem que foi quem redigiu a escriptura de compra da estrada, escriptura que, depois de pequenos retoques do sr. dr. João Dante, lavrámos a 7 de Fevereiro de 1916, com os liquidatarios da Companhia Araraquara.

Finalmente, não nega que foi elle e seus companheiros que traduziram para o portuguez a nossa proposta de compra da estrada.

Evidentemente, o nosso prezado e care patrono não esqueceu os honorarios que lhe pagámos por esses valiosos serviços. Ajuda bem...

Depois dessas recordações e de ter tambem admittido que defendeu a validade da nossa compra da estrada, bem como outros interesses desta Companhia, em numerosos processos, (revoçamos hontem sua procuração nos tres ultimos, Kennedy de Lemos, Costa e Toledo Dodsworth, pois é realmente impossível deixar o illustre mas "volage" senador continuar a funcionar em qualquer feito nosso), elle declara que se sente perfeitamente á vontade para aceitar causas contra a nossa Companhia e para atacar na secção livre dos jornaes.

Está muito bem. Não duvidamos de que esse exemplo seja altamente apreciado pelos outros membros da Ordem dos Advogados de S. Paulo. E' um precedente valioso. Proporemos-lhes o ensejo de aceitar causas contra antigos (mesmo contra actuaes) constituintes e de desenvolver a sua actividade profissional, jornalística ou administrativa, em circumstancias em que, sem razão seria, a observancia das velhas regras da ethica profissional lhes impedia intervir.

O mundo progride. As antiquadas normas evoluem. Toda a iniciativa que assim moderniza praticas obsoletas, — incompatíveis hoje em dia com a movel e febril actividade do actual "struggle for life", — é altamente digna de louvor.

Antes de irmos mais adiante, notaremos que a nova produção do nosso ex-patrono, não contém mais a menor referencia ao tão captivante incidente das 40.000 invisíveis procurações.

Talvez os outros advogados do grupo lhe tenham aconselhado a não insistir... E' pena. A engraçada historia já estava se tornando popular...

Tratemos agora da materia nova do ultimo artigo do brilhante mas "inconstante" senador.

O sr. Gordo, esquecido dos numerosos coupons das nossas obrigações 5 0/0, já pagos pelo "Banque Fédérale de Genève", faz novas digressões especulativas sobre a maneira por que se devem empregar os 15.000 contos depositados (?) no Theouro, em pagamento da nossa estrada. São problemas verdadeiramente apalzonantes...

Mas o nosso antigo e querido defensor de hontem não precisa ter enxaquecas a seu respeito.

Os tres 15.000.000\$000 nunca passaram de um fugitivo lançamento nos livros do Theouro.

O nosso eminente patrono actual, o sr. dr. João Arruda, (que não costuma agredir seus antigos nem seus actuaes constituintes, na secção livre dos jornaes), collocou a questão em terreno bem differente do que o seu antecessor.

Elle acaba de entregar á Egreja Camara Civil do Tribunal as suas brilhantes e profundas razões na appellação da decisão que julgou por sentença a desapropriação da nossa estrada. Não temos duvida de que, devemos optar entre as contraditorias argumentações do nosso antigo, mas tão rapidamente esquecido patrono de hontem, e do nosso presente defensor, o Tribunal adoptará a deste ultimo. Está de accordo com a lei e tambem com o verdadeiro interesse do Estado, — já tão sacrificado em circumstancias semelhantes, pelo governo anterior... e não pelo actual como o diz, por evidente engano, o nosso eminente ex-patrono, ainda hoje senador. (Sobre esta ponto é bom acrescentar que, muito ao contrario do que diz o distincto politico, estamos convencidos de que o serviço de limpeza, que fazemos a respeito de determinados medalhões de nenhuma maneira desagrada o presente governo).

O folheto das razões do eminente sr. dr. João Arruda, vai ser distribuido profusamente. Qualquer pessoa que vier a lê-lo, verá que as especulações do nosso ex-advogado, o sr. Gordo, a respeito do emprego eventual dos tres 15.000.000\$000 não passam de especulações... quasi metaphisicas. Nunca passará para o terreno das realisações praticas, em que pese muito aos actuaes e riquissimos constituintes do sr. Gordo.

Dentro em breve, o Tribunal terá, pois, annullado a inconstitucional e illegal medida de que fomos victimas no passado quadriennio e voltaremos á posse da Estrada.

Vamos acabar, porém, com as digressões do nosso caro e querido ex-patrono, a respeito do que teria lugar, se, — coisa impossível, — a desapropriação não fosse annullada pelo Tribunal.

O antigo advogado da nossa Companhia sem duvida, se lembrará de que a defunta Companhia Estrada de Ferro Araraquara era concessionária, não só das linhas actualmente em trafego, de Araraquara a Rio Preto e de Araraquara a Tabatinga, mas tambem, de uma linha, já em parte construída, de Iocarana até a Estrada de Ferro S. Paulo-Goyas, com tambem tinha outra concessão do governo federal para o prolongamento da sua linha tronco de Rio Preto até Cuyabá, (linhas e concessões essas que não foram desapropriadas).

Que outro melhor emprego podia ser feito dos fundos proventos da desapropriação, — se, por acaso, fosse mantida, — do que a continuação da construção dessas extensões da actual estrada, favorecendo assim o desenvolvimento da sua zona? Não poderiam, nem o governo, nem o povo da zona ser senão muito sympathicos a esse emprego do preço da desapropriação.

Seja, pois, satisfeita a curiosidade do nosso prezado ex-defensor a respeito do que se daria se elle fosse victorioso na sua campanha de extermínio contra a nossa Companhia. Tal victoria não lhe aproveitaria, e nem aos seus novos constituintes.

Por outro lado, o illustre, mas "versatil" senador não deve esquecer-se de que a palavra "Expropriação" não é synonyma de "Liquidação".

Foi elle proprio quem, em tempos idos, minuciosa e irresponsavelmente nos demonstrou a ineplia de tal concepção. Mas a historia dos ultimos mezes já nos forneceu muitos exemplos em apoio da primitiva e correcta thesa do nosso antigo patrono, e demonstrou assim a improcedencia da sua theoria actual.

Efectivamente, a sociedade norte-americana, Sorocabana Railway não está e nem será dissolvida. Nem tão pouco o está, nem o será a sociedade belga "Auxiliaire" (que acaba de vender todas as estradas de ferro do Rio Grande do Sul ao governo federal), nem a Companhia Francesa do Porto do Rio Grande do Sul (que cedeu tambem este porto a esse Estado), etc., etc.

Não ha, nem nas leis brasileiras, nem nas norte-americanas, nem nas belgas, nem nas francezas, artigo nenhum que estabeleça a monstruosa e injuridica confusão que o nosso advogado de hontem queria criar á nossa custa, em beneficio dos seus constituintes de hoje.

Ha só um ponto do notavel artigo do nosso antigo patrono que nos deixou um tanto preocupados.

Affirma elle que temos um passivo tres vezes superior ao nosso activo.

Mas, quando elle redigiu a nossa escriptura de compra da estrada, ha quatro annos passados, assegurou-nos que, por esta escriptura, nós absolutamente não assumiamos um passivo igual ao da antiga Companhia, — pois isso seria evidentemente impossível. Pelas suas palavras, isso teria sido comprar uma fallencia.

O sr. Gordo nos affirmou pois, que os novos titulos que, por força dessa escriptura, deviamos entregar aos credores da antiga Companhia só lhes dariam um interesse nos negocios da nossa Companhia, mas nunca um titulo de divida liquida e certa, pois não havia reorganização possível em tres bases.

E agora elle fala em passivo assumido. Mas, dar-se-á então o caso de, quando o nosso "versatil" patrono redigiu a escriptura por nossa conta, nos ter emburrado? De quem, de facto, era elle exactamente o advogado nessa época: de Behrens ou de nós?

Interessante problema que o nosso "volage" patrono nos obriga assim a examinar.

E' inútil, porém, perder mais tempo com discussões academicas sobre hypotheses que nunca se realisarão. Pouco nos importa afinal, o que se daria no caso da desapropriação ser ou não coisa de que uma medida nulla e illegal, — e insustentavel perante um Tribunal como a Camara Civil de S. Paulo, que honraria qualquer terra.

Leia o sr. Gordo as magistradas razões do dr. João Arruda. Verá que os brilhantes esforços da advocacia administrativa dos seus actuaes constituintes... — e dos outros membros do mesmo grupo que, por intermedio do governo passado, queriam nos succeder na exploração da estrada, — foram despendidos em vão e não conseguiram os resultados esperados.

Só ponde realisar-se a primeira parte do programma desse grupo politico-administrativo-financeiro. E' isso, só provisoriamente, pois, o nullo processo de desapropriação, em boa hora, foi transferido para a Egreja Camara Civil do Tribunal.

Quanto á segunda parte do programma, — (pagamento do preço da desapropriação aos membros bancarios do dito grupo e entrega da exploração da estrada aos outros membros), — a justiça nunca terá de decidir-se a seu respeito, porque, dentro em breve, terá annullado a primeira parte: — a desapropriação.

Toda esta polemica é, pois, inútil. O nosso dedicado, mas "volage" patrono não deve assim gastar o dinheiro dos seus novos e ricos constituintes em empresas irrealisáveis.

Não fomos nós quem iniciámos esta polemica, — talvez sem precedente entre advogado e constituinte.

Acreditamos que o nosso ex-patrono, de ha cinco annos e de hontem, andará bem inspirado considegrando este artigo como o seu ponto final.

S. PAULO NORTHERN RAILROAD COMPANY.

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

Fallencia das recentes tentativas de exploração das estradas de ferro pelos governos norte-americano e allemão

INCOMPATIBILIDADE ENTRE ESTE SYSTEMA DE EXPLORAÇÃO E O REGIMEN POLITICO REPUBLICANO

"Somos opositos á exploração como á propriedade das estradas de ferro pelo governo. Em vista da situação actual das estradas neste país, das despesas realisadas pelo governo, durante os ultimos dois annos, quando explorou as estradas em lugar das companhias, e em vista das conclusões que podem ser tiradas da observação dos systemas ferroviarios dos outros países, é evidente que um bom serviço de transportes seja agora, seja no futuro, pôde ser obtido de maneira mais segura, mais economica e mais effizca, ficando a propriedade e a exploração das estradas com as companhias".

Programa do Partido Republicano adoptado na convenção de Chicago em 10 de Junho, para as proximas eleições presidenciaes nos Estados Unidos.

(Commercial & Financial Chronicle, 19-de Junho de 1920).

Acabamos de ler com o maximo interesse o trecho acima do programma do Partido Republicano nos Estados Unidos, programma adoptado por este partido na convenção de 10 de Junho para as eleições presidenciaes que vão se realizar naquella paiz.

E' sabido que o Partido Democrata, a que pertence o presidente Wilson, sempre inclinouse mais, em favor de certas concepções socialistas do que o Partido Republicano (que se manteve no poder nos Estados Unidos durante os vinte annos que precederam a presidencia Wilson).

Pois bem, aproveitando-se das condições criadas pela guerra o presidente Wilson quis fazer uma experiencia do que daria a exploração das estradas norte-americanas pelo governo federal norte-americano. E logo á entrada dos Estados Unidos na guerra, requisitou todas as estradas de ferro desse país, para serem exploradas, durante a guerra, pelo governo federal.

A lei do Commissariado deu os mesmos poderes ao governo da União, quando o Brasil entrou na guerra, mas o governo Wenceslau não julgou preciso usar de taes poderes.

Requisitadas as estradas, o presidente Wilson começou a declarar-se partidario da continuação do systema de exploração governamental mesmo depois da guerra, pois, isso dava aos seus partidarios uma arma eleitoral poderosa, em vista do numero elevado do pessoal empregado pelas estradas, como tambem pelas industrias que dependem das estradas.

Mas as theorias do presidente Wilson não tardaram a ser rebatidas de maneira indisputavel pelos desastrosos resultados financeiros desta exploração governamental das estradas. Estas que, com a direcção das companhias, davam lucros enormes, não tardaram a proporcionar ao governo um "deficit" tão grande, como eram os lucros anteriores das companhias: bilhões de dollars.

Com a direcção governamental o numero dos empregados das estradas não deixou effectivamente de invariavelmente augmentar a cada nova semana de exploração federal, em consequencia das proteções politicas que começaram a intervir na administração das mesmas. Os salarios foram augmentados e as horas de trabalho diminuíram. De tal forma que, tornou-se evidente que em breve se chegaria á fallencia da riquissima União norte-americana se o deploravel systema de exploração das estradas pelo governo continuasse.

O Partido Republicano começou então a insurgir-se contra a pilhagem das finanças federaes pelo governo democrata e a opinião publica do país a tal ponto se insurgiu, que o governo Wilson teve de recuar, e de restituir as estradas ás respectivas companhias pagando-lhes enormes indemnisações pelo periodo de controle governamental, pois, a requisição não foi julgada constitucional.

Nas ultimas eleições parciais para a renovação do Congresso norte-americano, o partido republicano derrotou o partido democrata, baseando-se especialmente nos deploraveis resultados da administração democrata actual quanto ás estradas de ferro e outros assumptos similares. E' geralmente considerado certo nos Estados Unidos que, nas proximas eleições presidenciaes, o partido republicano apoiando-se nestes erros economicos do governo Wilson, acabará a derrota do partido democrata com a eleição do candidato republicano sr. Harding.

Pois bem, quando o illustre estadista sr. dr. Candido Motta quis fazer para si os lucrativos negociolinhos que toda a gente sabe, com a encampação da Sorocabana, da Santos a Santo Antonio do Juguí, da Northern, etc., elle invocou o exemplo do seu grande correligionario em materia de estadisação, — o presidente Wilson. Tendo a experiencia norte-americana sido assim invocada para justificar as ruinosas encampações do sr. Motta, — apesar de tal exemplo não poder realmente ser invocado, pois, o sr. Motta quis definitivamente comprar as estradas, quando a União norte-americana limitou-se e experimentalmente arrendal-as, — era interessante mostrar como a experiencia acabou nos Estados Unidos para que talvez sirva de lição aos presentes governantes paulistas.

Antes da guerra a exploração das estradas de ferro por governos, era uma excepção. Praticamente, todos os casos em que se dava essa excepção, proporcionavam resultados deploraveis.

No Chile, as estradas de ferro exploradas pelo governo desta Republica têm um coefficiente de exploração de 110 a 120 por cento de tal forma que a exploração dessas estradas acarreta cada anno um prejuizo elevado ás finanças chilenas.

No Peru, a maioria das estradas de ferro, foram durante alguns annos exploradas pelo governo até... a fallencia dessa paiz, que teve então de arrendal-as a uma companhia ingleza — a Peruvian Corporation.

Na França, as linhas ferreas da "Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest", foram ha poucos annos encampadas pela Republica Francesa. O resultado foi que o coefficiente de exploração subiu de 70 a 95 o/o... mas os trens, que costumavam chegar na hora, começaram a atrasar até que sua velocidade geral fosse diminuida por decreto! E as queixas continuaram...

E' interessante citar o seguinte trecho de conferencia de mr. Marcel Peschaud, director secretario da "Compagnie des Chemins de Fer d'Orléans", perante a "Union du Commerce et de l'Industrie" em 16 de Junho p. p. (Vie Financière, 3 de Julho de 1920):

"L'Etat a-t-il eu lieu de se féliciter du rachat des Chemins de Fer de l'Ouest?"

"La Compagnie de l'Ouest, avant le rachat, avait un déficit par kilomètre exploité, de 1.000 à 4.700 francs. Dès le rachat par l'Etat, on voit le déficit monter à 7.500 francs pour atteindre 12.600 francs en 1913. Ce résultat peut s'expliquer sans étonner et ce que, sur le réseau de l'Etat, les dépenses étaient supérieures aux dépenses des autres réseaux. En 1903, le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses aux recettes, était, sur le réseau de l'Etat de 70 o/o, contre 55 o/o sur les réseaux concédés. En 1913, il était de 55 o/o sur le réseau de l'Etat contre 58 o/o pour les Compagnies."

Até rebatida a guerra, havia só um paiz onde a exploração das estradas pelo governo não dava prejuizo, — a Alemanha.

Mas esta excepção, em vez de firmar a regra, realmente a confirmava.

Efectivamente, até recentemente, a Alemanha era um dos poucos países, — hoje inteiramente desaparecidos, — onde sobrevivia e poder absoluto do governo central. Na Alemanha imperial os ministros eram nomeados pelo Kaiser e a politica não influa em qualquer maneira na nomeação ou a permanencia destes funcionarios nos seus postos. Livre de interferencia politica, a exploração das estradas allemans pelo governo podia, portanto, dar-se em condições similares ás das companhias privadas. O governo imperial só podia a seu ministro

da Viação uma boa exploração commercial das estradas e nada mais.

E' inútil acrescentar que para essa pasta o governo imperial nomeava, geralmente, os especialistas mais competentes... e não professores de Direito Criminal.

Pois bem, tudo mudou na Alemanha. Esta paiz muito se adiantou politicamente sendo hoje republica, mas com a libertação dos espiritos... chegou o "deficit" das estradas.

A Alemanha é hoje inteiramente, verdadeiramente e encareadamente republicana... e como resultado as suas estradas que, antigamente, exploradas pelo governo imperial davam bons lucros annuaes, deram para o anno de 1919 um "deficit" de 12 bilhões de marcos, conforme as declarações prestadas no Reichstag em principios de Julho do presente anno pelo dr. Wirth, actual ministro da Fazenda da Republica Alleman.

Conforme um telegramma de Berlim, da Havana, publicado em todos os jornaes brasileiros no dia 1.º do presente mez, o "deficit" das mesmas estradas para o anno de 1920 foi estimado perante o Reichstag pelo dr. Wirth, em 31 de Julho proximo passado em 20 bilhões de marcos!!

Na Alemanha de hoje, como no Brasil, na França e nos Estados Unidos republicanos, a politica manda.

Foi preciso encontrar logares para todos os protegidos dos deputados ou dos electores influentes, da nova Republica Germanica.

Foi preciso conciliar o voto dos empregados das estradas, concedendo-lhes favores que o estado das finanças do país não podia, porém, permitir... e immediatamente veio o "deficit" enorme, das estradas, cujo total annual equivale agora por si só a varias vezes o total do orçamento inteiro do antigo imperio allemão. Como a União norte-americana, a Republica Alleman não tardará, portanto, a voltar atrás... se quer evitar a fallencia.

Quer-nos parecer que o illustre, e hoje rico, sr. dr. Motta, depois de invocar o exemplo dos Estados Unidos, invocou tambem o exemplo da Alemanha.

Pois seja elle hoje servido com os resultados da exploração estadual das estradas nesses dois países, agora ambos republicanos.

No Brasil, já temos a Central que cada anno dá um "deficit" de dezenas de milhares de contos á União.

No Estado, temos a Funiense, a Campos do Jordão e a Cantareira, cada uma imitando, nas devidas proporções, o exemplo da sua grande irman, — a Central.

Todas, como boas estradas estaduais que se respeitam, como as chilenas, como as francezas, como as allemans, como as norte-americanas (durante dois annos), etc., etc., dão "deficit"!

E parece que esse "deficit" não basta.

Lemos com interesse ha alguns dias nos "A Pedidos" do "Estado", de 7 e 13 de Julho proximo passado, os seguintes trechos de artigos publicados por gente da zona da Funiense, que pede uma diminuição de tarefas:

"No nosso primeiro artigo dissemos que estradas de ferro nas condições da Funiense não mantidas oficialmente... pois não se comprehende a administração publica em serviço dessa natureza para auferir lucros como compensação de capital empregado."

"A renda da fazenda publica é constituída pela arrecadação de impostos e contribuições autorizadas por leis organometricas, jamais pelos juros dos capitais empregados em serviços de utilidade publica..."

Os interessados julgaram que o "deficit" desta estrada não é sufficiente!

Em qualquer caso a theoria é interessante. O Estado não deve receber juros sobre os capitais investidos nas estradas!

Todos são concordes que o illustre presidente actual do Estado é o administrador mais efficiente que jámais dirigiu a nave do Estado... e talvez da União. Assim os resultados financeiros das estradas estaduais durante sua administração devem ser considerados como excepcionalmente favoraveis, pois com outros governos onde a politica predominará de novo e com quem os Candidos Motta e outros professores de Direito Criminal poderão voltar á pasta da Agricultura, é certo que esses resultados serão infinitamente peores.

Empregados, protegidos por politicos, terão de ancher inteiramente os quadros das estradas, o publico pedirá e obterá redução de tarifas, as compras de material se farão em condições pouco commerciaes (ao menos do ponto de vista do... Theouro), obras inúteis serão feitas para proporcionar lucros facéis aos empreiteiros... a seus amigos politicos, etc., etc.

Mas, apesar das condições actuaes serem, portanto, mais favoraveis que as que provavelmente prevalecerão durante os quadriennios a seguir, já é bom saber que (como publicámos no "O Estado", de 30 de Maio) na base dos resultados da Sorocabana durante os tres primeiros mezes deste anno a exploração desta estrada pelo Estado dará um "deficit" de 3.740 contos (sobre a quantia necessaria para pagar os juros das apolices estaduais emitidas para a encampação da estrada e para a construção dos seus prolongamentos).

Esse "deficit" capitalizado a 5 o/o (taxa de juros das apolices estaduais) equivale a um prejuizo em capital de 71.800 contos.

Por outro lado já publicámos tambem que a antigamente prospera Northern, nas mãos da sua administração actual, deu um "deficit" de 400 contos, nos primeiros mezes desta administração.

E' verdade que no caso da Sorocabana houve, entre outras coisas, um contrato para o fornecimento de lenha assignado pelo funcionario estadual collocado na direcção dessa estrada pelo governo anterior e o irmão do mesmo funcionario, contrato que, dizem, era muito favoravel ao irmão.

E' verdade que no caso da Northern, locomotivas que, novas, foram compradas per esta estrada em 1912 por 400 contos, foram, velhas, recompradas pela actual administração estadual da estrada por 900 contos aos primitivos vendedores das mesmas locomotivas (a quem tiveram de ser devolvidas em consequencia de uma acção reivindicatoria).

E' verdade que na Northern, depois da entrada em funcões da administração actual, as compras deixaram de ser feitas por concorrência, como eram no passado... e os preços dos materiais augmentaram... como os vencimentos do pessoal... Os vencimentos do inspector geral desta estrada (adicionados aos do seu ajudante) são hoje mais elevados que os do mesmo funcionario na Paulista ou na Mogiana!

Estes são só pequenos exemplos de que se dá geralmente com a exploração das estradas pelos governos: o numero dos empregados augmenta, os salarios se elevam, o trabalho diminui, as compras se effectuam em condições pouco... commerciaes, e o "deficit" surge invariavelmente, no Estado de S. Paulo como no União, no Brasil como no Chile, na Alemanha como nos Estados Unidos.

Os Estados Unidos já tiveram o juizo de voltar atrás e não ha duvida que, dentro em breve, a Republica alleman terá de seguir este exemplo, porque não ha emissão de marcos papel que chegue para pagar hoje o "deficit" das estradas allemans.

Em S. Paulo é tarde de mais para voltar atrás no caso da Sorocabana e não será possível evitar a devida punição pelo decreto do passado governo, que seria tão inexplicavel, — se não fosse já fartamente explicado.

Pelo que diz respeito á Santos a Santo Antonio do Juguí, a questão está nas mãos do Congresso. Elle pode e deve parar lá, as desonestas loucuras do homem que, conforme o declara o Estado, guardou mais de 600 contos, durante seus quatro annos na pasta da Agricultura.

Pelo que diz respeito á Northern, é geralmente considerado que a Camara Civil do Tribunal, dentro em breve, desfará a vergonhosa negociata arranjada por L. Behrens und Soehne, Candido Motta e caterva.

Conforme se vê da ultima mensagem presidencial o "deficit" organometrico do Estado é actualmente entre 20.000 e 30.000 contos por anno.

O Theouro paulista não pode resistir mais do que o Theouro norte-americano ás desonestas loucuras do encampacionismo.

JUSTUS

(Vide o "Estado" de 11, 18, 25 de Abril, 2, 9, 16, 23, 30 de Maio, 6, 13, 20 de Junho, 4, 11, 18, 25 de Julho e 1.º de Agosto).

Tiram-se Os Callos Sem Dor!

Existe apenas um tirador de callos genuino — "Gets-It"



pletamente. Para que sentar-se no soalho e dar um nó em si mesmo e ter o trabalho incommodado de ataduras, pommas gordurosas para friccionar, ataduras pegajosas, navilhas e tesouras, quando pôde tirar o callo ou dureza num só pedacão, e ainda e seguramente, com o método simples e facil "Gets-It"? Roma apena 2 ou 3 segundos para applicar "Gets-It"; use 2 ou 3 gotas, e é tudo. "Gets-It" faz o resto. Livre-se de todas as dores de callos. Immediatamente, para que possa trabalhar e divertir-se sem ser torturado pelo callos. Tenha a certeza de usar "Gets-It". Nunca falha. "Gets-It" o garantido tirador de callos, (ao contrario se devolvesse o dinheiro) o unico meio seguro, custa uma insignificante fração em todos os drogarias ou ver-se livre de qualquer callosas commerciaes mais importunamente e que é capaz de ostantes.

"Gets-It" é o unico remedio pa-Agencias geneses para o Brasil: para callos no mundo, que o "EAGLE" & CO. P. sua da Canada desta maneira — effectiva e com-delicia, 57, sob, Rio.

DEPOSITARIOS:

Baruel & Cia., Irmãos & Cia., Companhia Paulista de Drogas, L. Cia., Figueiredo & Cia., J. Ribeiro Branco, S. Soares & Cia., Yaz de Almeida & Cia., V. Moraes & Cia. — S. PAULO.

Vertical text on the right margin containing various numbers and small advertisements.