

Manu

Com este parecer se
confirmou a Confrencia d'esta Procura-
doria Geral.
Leus Guard etc.

(2) A. A. Martins

1897 nº 56 - L. 31 C.
Abril Fazenda -
28

Processo que versa
sobre a pretensão
do Banco Lusitano
para valorisacão
das obrigações do
Caminho de Ferro
de Benguela a Ca-
tumbela, deposita-
das no Tesouro co-
mo parte do penhor
do auxilio prestado
em 1891.

Alfmo Gmo G. Com o intuito
de valorisar as obrigações do
Caminho de Ferro de Benguela a
Catumbela, parte do penhor do
auxilio, que em 1891 o Governo
prestou ao Banco Lusitano, so-
licitou a direcção d'este Banco,
pelos ministerios da Fazenda
e da Marinha e Ultramar va-
rias providencias, e propõe a
troca d'aqueles titulos por ações
da Companhia dos Açucares de
Cabangué.

Expõe a direcção
do Banco Lusitano que o Cami-
nho de ferro de Benguela a Catum-
bela

hela pelo mau estado do seu mate-
rial fixo e circulante teve de sus-
pender a exploração, o que dá direito
à Câmara Municipal de Benguela, a
declarar nulo o contracto, pelo qual
foz a concessão d'aquella Caminho, e a
ficar com todo o material e accesso-
rios d'ele sem indemnisação, nos ter-
mos do art.º 31 do contracto publica-
do no Boletim Oficial da Provincia
n.º 45, junto ao processo.

Como meio de
obviar a este inconveniente dei o
Banco Lusitano que varios acionis-
tas e credores d'aquella Caminho de
Terra lhe propuseram um acôrdo
para se obterem fundos, que permi-
tissem a renovação do material,
acôrdo em que o Banco estaria dis-
posto a entrar logo que estivesse
de posse das obrigações, que entre-
gar como penhor ao Governo.

Das informações
fornecidas pelo Ministerio da Obra,
rinda, a que se refere a informação
da Direcção Geral da Escuraria de
11 de janeiro de 1897 e sobretudo da
que prestou o engenheiro espanhol E.
da Costa Ferrão em 13 de fevereiro,
que acompanha a informação da
mesma Direcção Geral de 8 de março
ultimo, resulta o seguinte com res-
peito ao Caminho de ferro de Ben-
guela a Catumbela.

Foi concedido por

99 anos pela Camara Municipal a Desiré Laurencos Eduardo Braga, ou a Companhia por ele formada com o subsidio annual de 4 contos durante 20 anos por contracto de 10 de junho de 1889, approved pelo Conselho da Provincia por accordo de 12 de setembro de 1889, e pertence a Companhia denominada dos Caminhos de Ferro affricanos.

Com de extensao 25 kilometros incompletos, de via reduzida, com rails Vignolle, de sistema Decauville, com travessas mais distanciadas do que exigia a resistencia da traccão, sendo o material circulante de peso superior ao que poderia suportar aquelle sistema de construcção. D'aqui resultou não atingir velocidade superior a 15 kilometros por hora, a necessidade de successivas reparações, que absorviam o producto da exploração, e a completa ruina de todo o material.

A construcção do Caminho de Ferro foi feita com o producto das 957 obrigações da das como penhor ao governo pelo Banco Lusitano e que parece serem as unicas emitidas pela Companhia.

O valor do material fixo, circulante, comprehendendo as estações foi compo-

Tudo em 40 contos.

A reparação do material, indispensável para restabelecer a exploração está orçada em 45 contos, sendo 30 para a compra de material circulante e 15 para reparação da linha, em estado de satisfazer a uma exploração económica e regular.

D'estas circunstâncias, e não tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Africanos outros bens além d'aquella linha de ferro de Benguela a Catumbela, as diligências d'esta Companhia não teriam outro valor que não fosse o da concessão da linha e o seu rendimento se pelo aumento da circulação este excedesse as despesas da exploração.

Da opinião do engenheiro Lerrão não é de presumir que aumente o movimento d'aquella linha de via recta entre Benguela e Catumbela, e pelo contrario elle deve diminuir logo que se effectue a construção de Benguela para o interior do Terço do Caminho de ferro do Lobito a Canda.

Acresce, segundo o mesmo engenheiro, que a construção de um Terço d'este caminho de ferro torna necessaria a expropriação de uma parte d'aquella linha de Catumbela, cujo preço aumenta.

ria desde que se valorissem as suas obrigações e ações, tornando-se este modo em prejuízo do Estado um facto, que se lhe apresenta agora como favorável.

Conclua por isso o referido engenheiro que o que mais convém ao governo é ficar com as obrigações de Benguela a Catumbela, e regular com a Camara d'aquella Cidade o serviço da linha desde que se efetue a caducidade da concessão.

Na substituição do penhor, proposta ao governo pela Direcção do Banco Lusitano, ha a considerar a legalidade da operação e a conveniencia d'ella para o Estado,

Sobre a legalidade da troca do penhor nenhuma duvida se lhe offerece. O credor tem direito a exigir do devedor a substituição do penhor, que se deprecia em o pagamento da divida, Cod. Civil art.º 860.

Tal é a situação do Estado em frente do Banco Lusitano com respeito ás obrigações do Caminho de ferro de Benguela a Catumbela, recebidas em penhor da sua divida.

Podia pois accetar a troca d'aquelles titulos por ações da Companhia dos

Assucares de Ilhagambique, se dessa
troca resultasse vantagem para o
Estado credor, como parece resultar
para o Banco devedor, que a propõe.

É certo que as acri-
ções do Caminho de Ferro de Bon-
guela a Catumbela estão desvaloriza-
das no estado em que a linha se
encontra, e nas condições em que fi-
zita a concessão: o valor porém
das ações da Companhia das Assu-
cões de Ilhagambique, que o Banco
Lusitano oferece em troca, não consta
da cotação oficial da Camara dos Cor-
retores, e até um jornal noticiou
já a falencia d'aquella Companhia,
noticia que aliás ella se desmen-
tir.

Estão se ré pois
de presente vantagem para o Esta-
do na troca de penhor.

E de futuro ha
para o Estado inconvenientes pelos
motivos expostos pelo engenheiro
Lerrão, a que acima de já dei repri-
das.

Por estes motivos
e' meu parecer não dever ser aceite
a proposta da Direcção do Banco Lu-
sitano sobre a troca do penhor da
sua dívida.

Com este parecer
se confirmou a conferencia d'esta Procu-
radoria Geral.

(a) A. Martins