



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 833

Senhores Deputados.—A vossa comissão de colónias não corresponderia à confiança com que a tendes distinguido se não dissesse com a maior clareza, embora por forma sucinta, o que em sua consciência entende sobre a situação criada pela West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited.

O Governo Português fez a esta companhia, por contrato firmado em 18 de Abril de 1881, a concessão do direito de construir o porto de Mormugão e de construir, conservar e explorar uma linha de comunicação ferro-viária e telegráfica desde a baía de Mormugão até a fronteira portuguesa.

A celebração desse contrato foi autorizada pelas cartas de lei de 18 de Abril de 1877 e 17 de Junho de 1880, devendo o Governo dar conta às Camaras Legislativas do uso que fizesse das referidas autorizações.

Pela cláusula 21.^a da contrato obrigou-se o Governo Português a pagar à referida companhia a quantia que fôsse julgada necessária para a distribuição de um dividendo de 5 por cento sobre o capital de £ 800:000, dividido em 4:000 acções de £ 20.

Posteriormente, pelas cartas de lei de 23 de Julho de 1885 e 16 de Junho de 1888, foi o Governo autorizado a garantir um juro de 6 por cento sobre o capital adicional que a companhia realizasse, até o total de £ 550:000, para a conclusão das obras em execução.

Ora a «West of India» obteve esse capital pela emissão de obrigações vencendo o juro de 5 por cento e não de 6 por cento.

Sem embargo, o Governo subvencionou, até 1914 a referida companhia como se o encargo para com esses obrigacionistas fôsse de 6 por cento.

A diferença anual de £ 5:500 era levada pela companhia à conta dos fundos de reserva e amortização.

Surge, porém, em 1914 a companhia com o propósito firme de distribuir pelos accionistas, a título de *bonus*, o fundo de reserva que a essa data montava a £ 144:385.

Contestado esse direito pelo director *ex officio*, com o apoio do Ministério das Colónias, a diferença entre 5 e 6 por cento sobre o capital de £ 550:000, deixou de ser paga, abrindo-se assim um litígio que é mester resolver.

Por que forma?

O contrato de 19 de Abril de 1881 estabelece em sua cláusula 31.^a o seguinte: «Se surgir qualquer questão ou divergência entre o Governo Português e a companhia no tocante à letra, aplicação e efeitos deste contrato, ou a qualquer cláusula ou disposição que nele se contenha, ou a algum assunto de qualquer modo ligado com as presentes cláusulas e sua execução, ou a direitos, deveres e responsabilidades de qualquer das partes em ligação com este contrato, as mesmas serão submetidas à decisão de três árbitros, sendo um deles nomeado pelo Governo, outro pela companhia e o terceiro, ou árbitro de desempate, escolhido pelos outros dois antes de se proceder à arbitragem, e o laudo de tais árbitros ou do árbitro de desempate será terminante e obrigatório para todas as partes, estipulando-se mais que no caso de divergência entre os árbitros

sobre a escolha e nomeação do árbitro de desempate, este último (o qual deverá ser um engenheiro ou um juriscônsulto eminente de Londres) será nomeado pelo Governo Português».

Mas esta disposição é nula à face das leis portuguezas, não só por se não conter nos diplomas que autorizaram o Governo a celebrar o referido contrato, como ainda por criar condições de verdadeira excepção relativamente à constituição do Tribunal Arbitral e seu modo de funcionamento, contrariando assim as expressas determinações do Código do Processo Civil, pôsto em execução em 17 de Maio de 1877, anteriormente portanto à assinatura do contrato em questão e que não permite Arbitros de desempate.

O Poder Executivo não só excedeu as atribuições que o Poder Legislativo lhe

havia conferido, como ainda até hoje não deu contas ao Parlamento, conforme a obrigação imposta pelo artigo 5.º da carta de lei de 12 de Abril de 1877, do uso que fez dessas autorizações.

Assim sendo, como de facto é, — até que ponto seremos *moralmente* obrigados a respeitar e honrar a cláusula 31.ª do contrato, da qual a proposta n.º 725-C não é, como se vê, mais do que a sua fiel reprodução?

E acatando essa disposição meramente contratual, pela sua transformação em lei do país, — que espécie de garantias nos dará o Tribunal Arbitral assim constituído?

Eis as reflexões que a Câmara em seu alto critério deverá ponderar maduramente e resolver no exercício da soberania que a Nação nela delegou.

Sala das Sessões, 28 de Julho de 1917.

Domingos Frias.
Francisco Coelho do Amaral Reis.
Mariano Martins.
Godinho do Amaral.
Henrique de Vasconcelos.
Prazeres da Costa.
Francisco Trancoso.
António de Paiva Gomes, relator.

Proposta de lei n.º 725-C

Senhores Deputados:— No artigo 21.º do contrato celebrado em 18 de Abril de 1881 entre o Governo e Sir T. Douglas Forsyth, por si e como representante de outros, estipulou-se que o Governo pagaria à Companhia que se organizasse para a construção do porto de Mormugão, caminho de ferro da Índia Portuguesa e outras obras, a quantia necessária para dar em cada ano um dividendo de 5 por cento sobre £ 800:000, e que no caso de ser preciso um capital maior daria mais 6 por cento sobre o capital adicional que se mostrasse preciso para a terminação das obras a realizar.

Constituiu-se a Companhia com a designação de «West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited» e com

capital inicial de £ 800:000, mas, tendo-se verificado a insuficiência deste capital, foi o Governo autorizado por lei de 23 de Julho de 1885 a pagar a garantia de 6 por cento sobre o capital que fosse levantado pela Companhia na conformidade do artigo 21.º do contrato de 1881 até o total de £ 500:000, e, posteriormente, pela lei de 16 de Junho de 1888, e nos mesmos termos foi concedida nova autorização relativamente a mais £ 50:000.

O capital inicial de £ 800:000 foi dividido em 40:000 acções de £ 20, mas para o levantamento das restantes £ 550:000 foram emitidas obrigações, não sendo portanto esta importância adicionada ao capital.

As obrigações vencem o juro de 5 por

cento mas o Governo, autorizado a garantir 6 por cento sobre o capital adicional, tem sempre pago nesta conformidade à Companhia, que tem levado a fundo de reserva a diferença de 1 por cento entre a quantia que recebe e o juro que abona às obrigações.

Pretende agora a Companhia dividir a importância dessa diferença que ascende já a perto de £ 150:000, como *bonus* aos accionistas, pretensão a que se tem oposto o director *ex officio* da Companhia em Londres e que necessário se torna resolver definitivamente por meio de arbitragem.

No artigo 31.º do contrato de 1881 fixaram-se regras para a resolução das questões ou divergências que surgissem entre o Governo e a Companhia, mas podendo suscitar-se dúvidas quanto à legalidade dessas regras já pela natureza do diploma em que foram estabelecidas já pela doutrina consignada em várias leis do país, tenho a honra de submeter à vossa apreciação a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a louvar-se em árbitros com a West of In-

dia Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, em todas as questões emergentes dos contratos que com ela celebrou, no tocante à letra, aplicação e efeitos desses contratos, ou a qualquer cláusula ou disposição que nele se contenha, ou a direitos, deveres e responsabilidades de qualquer das partes em ligação com os mesmos contratos.

Art. 2.º As questões a que se refere o artigo antecedente serão submetidas à decisão de três árbitros, sendo um deles nomeado pelo Governo, outro pela Companhia e o terceiro, ou árbitro de desempate, escolhido pelos outros dois antes de se proceder à arbitragem, e o laudo de tais árbitros ou do árbitro de desempate será terminante e obrigatório para todas as partes.

§ único. No caso de divergência entre os árbitros sobre a escolha e nomeação do árbitro de desempate, este último, o qual deverá ser um engenheiro ou jurisconsulto eminente de Londres, será nomeado pelo Governo Português.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Ministério das Colónias, 30 de Maio de 1917.

O Ministro das Colónias, *Ernesto Jardim de Vilhena*.