

3) No mesmo caso acima, o transporte é feito pela própria firma vendedora, que se encarrega, então, das entregas diretamente, de acordo com as nossas instruções.

4) A firma adquire certos artigos para revenda, dos quais parte é entregue aos seus clientes, como "brindes", que são transportados até aos endereços dos nossos clientes, por Empresa a cujo cargo estão tôdas as nossas entregas.

CONSULTA:

- a) Em algum destes casos é obrigada a emitir Nota Fiscal?
- b) Em caso afirmativo, como preencher seu valor?
- c) Em algum destes casos é obrigada a pagar Imposto de Vendas e Consignações, mesmo estando bem caracterizado que se trata de "brindes", gratis, acompanhado de um cartão de Boas-Festas?

RESPOSTA:

Em se tratando de "brinde", não está caracterizada a operação de venda. Assim, sendo, é claro, não há como pagar-se o imposto de vendas e consignações. Para melhor orientação da ação fiscalizadora, necessário se faz, entretanto, a emissão de notas fiscais, nas quais se declare, tão unicamente, a natureza e finalidade da mercadoria.

Quanto à resposta formulada no mesmo processo n.º 4 950 005, citado, há que se reconsiderar o seguinte:

Foi permitido à Consultante lançar, no Registro de Compras, ou valores das compras expressos nas faturas comerciais, omitindo-se os demais lançamentos, como sejam: ágios, direitos, despesas bancárias, carretos, etc., lançamentos êsses feitos, tão somente, na escrita comercial. Tal não acontece. Fica, pois, reformada a resposta dada neste sentido, obrigando-se a firma a proceder nos expressos termos do art. 71 do Decreto n. 12.162, de 21-7-53, que trata da referida omissão.

Em 23 de março de 1955

MÁRIO FRAGOSO DE LIMA CAMPOS
Diretor

CÂMARA DO DISTRITO FEDERAL

DISPONIBILIDADE DOS BENS IMÓVEIS DA P.D.F. COMODATO

A. B. COTRIM NETO
Vereador no Distrito Federal

1. Quem se der ao trabalho de acompanhar — através da publicação diária inserta no *Diário Oficial*, seção II — as proposições dos vereadores locais há de, por certo, estarrecer com o número dessas iniciativas que objetivam a alienação dos bens imóveis da Prefeitura, a título gracioso, em benefício das mais variadas entidades.

Não adiantam as remoras que a tais generosidades contrapõe o art. 45 da Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1948 (Lei Orgânica do Distrito Federal, elaborada pelo Congresso Nacional, mercê do disposto no art. 45 da Constituição da República), nem as objeções reiteradas da Comissão de Justiça do Legislativo carioca, porque os representantes do povo nessa Casa têm o vêzo de se inconformarem com os limites por leis superiores impostos às suas ações. Últimamente pegou a moda de se propor "comodato" dos bens imóveis da P.D.F., objetivando-se, por essa porta falsa, o que, de todo modo, impeça o art. 45 citado. (1)

(1) Lei Orgânica — Artigo 45.º:

"Os imóveis pertencentes ao Distrito Federal, não poderão ser objeto de doação ou cessão a título gratuito, nem serão vendidos ou aforados senão em virtude de lei especial, e em hasta pública previamente anunciada por editais, afixados em lugares públicos e publicados três vezes, pelo menos, no órgão oficial da Prefeitura, com a antecedência mínima de 30 dias.

§ 1.º — Esta disposição não se aplicará às transferências dos terrenos compreendidos nas sesmarias... (vetado) ... ou nas áreas resultantes de retificações ou alinhamento dos logradouros públicos, áreas que se deverão incorporar, por investidura, nos prédios contíguos, pela forma prescrita em lei.

§ 2.º — Fica também sujeita às formalidades da hasta pública, nos termos indicados por este artigo, a locação ou arrendamento dos bens da Prefeitura, salvo se a locação não exceder de seis meses, ou tiver por objeto habitações populares, ou casas construídas para habitação de operários ou empregados da Prefeitura, casos em que se observarão os regulamentos expedidos.

§ 3.º — As áreas coletivas, quando formadas por efeito de plano de urbanização, serão consideradas de servidão pública, ou de servidão privativa dos edifícios da quadra."

E isto é o que, a seguir, demonstramos, com o desenvolvimento dos argumentos que vimos apresentando, em nossa qualidade de membro — e membro veterano — da Comissão de Justiça da Câmara do Distrito Federal.

2. O “comodato”, regula-o nosso Código Civil em seu art. 1.248, “é o empréstimo gratuito de coisas não fungíveis” (por exemplo, digamos, de bem imóvel): é um contrato unilateral, diz o jurista JOÃO LUIZ ALVES em suas *Anotações* do Código Civil, que se distingue da “locação” por consistir no uso essencialmente gratuito da coisa. O diploma de nosso jus comum agasalha o instituto no capítulo do “empréstimo”, ao lado do “mútuo”, do qual, ainda, se distingue o comodato, eis que, nesse — no mútuo, a gratuidade não é essencial (doutrina, outro tanto, o emérito ALVES). O que nossa lei civil estabelece, nesta matéria, é absolutamente similar aos que algures se fixou, desde as *Institutionum Justiniani*: “Commodata autem res tunc proprie intelligitur, si, nulla mercede accepta vel constituta, res tibi utenda data est; alioquin, mercede interveniente locatus tibi usus rei videtur; gratuitum enim debet esse commodatum” (Liv. III, Tit. XIV, § 2.º, *in fine*); e, ainda, no mesmo diploma, em a parte inicial do § 2.º citado — “Item is cui res aliqua utenda datur, id est commodatur, re obligatur, et tenetur commodati actione”.

Portanto, da matriz de nosso direito privado já vinha expresso que, não há comodato propriamente dito senão quando o préstamo da coisa foi concedido sem nenhuma retribuição nem obrigação de retribuição; doutro modo, havendo retribuição, no ato se vê um arrendamento, porque o comodato é gratuito.

Outra não seria a disposição do código francês de 18 ventôse, do ano XII (1804), em seus arts. 1.875-1.879, ao disciplinar o “prêt à usage”, nem a do clássico direito alemão, ou do moderno, do Código de 1896, onde esse instituto (“Gebrauchsliehe”) vai à parte da locação pela sua necessária gratuidade.

Desta forma se conclui que o “comodato” não passa, realmente, de uma autêntica outorga de uso, por prazo determinado ou a título precário, conforme seja admitido por convênio ou apreciado por juízo, a rôgo do comodante (Código Civil Brasileiro, art. 1.205). Talvez não fôsse heterodoxo admitir-se no comodato uma genuína “cessão de uso”, igualmente por tempo certo ou mediante termo incerto, *ad libitum*, sob condições, do mesmo comodante, isto porque não encontramos no direito legislado moderno — e moderno é o instituto da “cessão” (cfr. ERNST LEHR, *in Tr. Élém. de Droit Civil Germanique*, Paris, 1892 — vol. II, pág. 28) — nenhum preceito que tal impugne, ao revés sendo nítida a tendência para sua ampliação, como se observa nos *Comentários* de CLÓVIS ao art. 1.065 do Código Civil. Verdade é que os tratadistas e os códigos só apreciam, especificadamente, a “cessão de crédito”, mas JOÃO LUIZ ALVES, também a propósito desse art. 1.065 do Código Civil, foi expresso no afirmar que “todo direito patrimonial é cessível, a título oneroso ou gratuito”, ainda que não cogitasse da possibilidade da cessão temporária.

Dir-se-á, em arguição contraditória, que sendo o comodato um empréstimo carece de lógica assentá-lo no esquema da cessão, porque esta se apresenta, essencialmente, como “ato de alienação” (segundo CLÓVIS, *ob. e loc. cit.*): se assim, “ato de alienação”, é a cessão, redarguiremos, também não haveria sentido no extraí-la da parte em que os Códigos Civis disciplinam os “contratos”, para fazê-la residir em departamento privado, no Título III, do Livro III (isto no caso do estatuto brasileiro).

3. Por outro lado, ensartando estas considerações com as do final do artigo precedente, não vemos qual sentido se extrairia do art. 45, *caput*, da Lei Orgânica vigente no Distrito Federal, que afirma “não poderão ser objeto de doação ou cessão a título gratuito” os imóveis pertencentes à municipalidade: cessão a título oneroso seria venda; e cessão a título gratuito? — Seria doação, nada menos, pois este instituto se define (na linguagem da lei nacional, artigo 1.065 do C. C.) como “o contrato (unilateral — está implícito) — em que uma pessoa, por liberalidade, transfere do seu patrimônio bens ou vantagens para o de outra, que o aceita”.

Ora, se assim fôsse o sentido da cláusula quando a Lei Orgânica veda “doação ou cessão o título gratuito” dos imóveis da P.D.F. estaria repetindo expressões, alinhando sinônimos, vazando-se em estilo poético, com uso de expressões superabundantes nada compatíveis com a técnica das leis: “verba cum effectu sunt accipienda”. Essa canhestra hermenêutica da “Lei Maior” do Distrito Federal incidiria naquele “ab nullo sensu” que RUI condenou, glozando o aforisma romano “interpretatio facienda est, ut dispositio non reddatur illusoria” quando escreveu que “o intérprete não pode atribuir aos textos interpretados uma inteligência que os inutiliza” (*in Rui Barbosa e a Lógica Jurídica*, JOÃO MENDES NETO, S. Paulo, 1949, pág. 139), e exprimiu que o proceder contrário seria a comodidade ideal, seria ajeitar uma cláusula à nossa idéia preconcebida, ou ao interesse que esposamos, seria tanger fora como o enxotar de uma importuna mosca...

4. Dessas expressões consideradas, parece-nos transluzir que a *Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1948, de nenhum modo permite a doação dos imóveis da Prefeitura nem a cessão de seu uso*, ainda que esta última se enrole no disfarce do comodato, feita a título gratuito. Jamais, repita-se, a Lei Orgânica permite a fruição graciosa dos bens de raiz da Prefeitura, mesmo em período limitado a seis meses: ela só admite a venda ou a locação ou a enfiteuse (“aforamento”, é a expressão da “Lei”), que dependerão, sempre, de lei, especial e hasta pública, excetuadas — expressa e limitadamente — a locação por prazo máximo de seis meses, a locação (“arrendamento”, que é o mesmo) “que tiver por objeto habitações populares ou casas construídas para habitação de operários ou empregados da Prefeitura, casos em que se observarão os regulamentos expedidos” (§ 2.º do art. 45) e a transferência “dos terrenos compreendidos nas sesmarias ou nas áreas resultantes de retificações ou alinhamentos dos logradouros públicos” (*idem*, § 1.º).

É da tradição de nosso direito, em suas raízes luziadas, que “o domínio público da nação, das províncias e dos municípios compreende os bens desti-

nados ao uso comum dos cidadãos, destino que é absolutamente incompatível com o da apropriação particular, pelo que estão fora do comércio e são imprescindíveis” (v. *Curso de Direito Civil Brasileiro*, pelo Conselheiro Dr. ANTÔNIO JOAQUIM RIBAS, Rio, 1880, vol. II, pág. 291), do mesmo modo que, por sua destinação na natureza, não podem esses bens se despir do seu caráter alodial, de propriedade inteira ou plena (salvo as exceções já registradas do § 1.º do art. 45 da Lei Orgânica), nem mesmo os “dominiais” de que trata o art. 66 — III do Código Civil.

5. Finalmente, em último argumento contrário ao “comodato” dos bens imóveis edificados: se a Lei Orgânica reveste de tantas cautelas até a disponibilidade onerada desses bens para os fins socialmente mais convináveis (*ad exemplum*, para a construção de habitações populares), como admitir empréstimos de uso por prazos a se perderem na memória dos tempos, isto é, sem termos finais?

Este argumento, conquanto não se o possa classificar de rigorosamente jurídico tem, entretanto, um revestimento lógico evidente.

6. Ante o exposto, concluímos ser inconstitucional o empréstimo gratuito de uso, o “comodato”, dos imóveis pertencentes ao Distrito Federal, em face do que estabelece o art. 45 da Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1948 (“Constituição” local, segundo veredito do Supremo Tribunal Federal, no Rec. Ext. n.º 18.996 — Rel. Min. OROSIMBO NONATO, e as melhores fontes do Direito Público).

Obviamente esses argumentos se aplicam às disponibilidades que favoreçam entidades privadas, de fins privados. — Como em resoluções de 1952 exprimiu a Comissão de Justiça da Câmara do Distrito Federal, (2) se em causa uma outra pessoa de Direito Público ou pessoa de Direito privado que desempenhe função supletiva do Estado (por ex. — concessionária de serviço público), e evidente o interesse público, a situação apresentará características diversas das que assinalamos.

O ENSINO PRIMÁRIO NO DISTRITO FEDERAL

LYGIA MARIA LESSA BASTOS
Vereador no Distrito Federal

Desde 1947 venho salientando a precariedade das condições em que se encontra o ensino primário no Distrito Federal e não tenho poupado esforços no sentido de suprir as deficiências no que se relaciona não somente com a falta de prédios escolares e de professores, como também com a carência de material didático e com o defeituoso sistema de distribuição da merenda escolar.

(2) DELIBERAÇÃO DA COMISSÃO DE JUSTIÇA, SEGURANÇA E TURISMO, INTERPRETATIVO DO ARTIGO 45 DA LEI ORGÂNICA:

“A Comissão de Justiça, Segurança e Turismo firma como critério na interpretação do artigo 45, e seus parágrafos, da Lei Orgânica do Distrito Federal, que os bens dominiais da Prefeitura só poderão ser cedidos em casos

Pelo requerimento n.º 859, de 28 de julho de 1947, solicitei fôsse organizado um planejamento de construção de prédios escolares, sendo esta proposição respondida pelo Ofício G. P. 202, de 31 de julho de 1947, no qual o Chefe do Poder Executivo informou à Câmara que, tomando conhecimento do teor do requerimento 859 de autoria da vereadora Lygia Lessa Bastos, organizara o plano sugerido para ser realizado desse ano em diante, no qual estava prevista a construção de mais 350 prédios destinados a escolas primárias, além de 15 parques recreativos e 15 pavilhões para sede de Distritos Educacionais e médicos. Essa era, aliás, a medida preliminar que se impunha, para possibilitar as demais providências, pois, só a existência de prédios escolares em número suficiente possibilitará a ministração do ensino primário a toda a população infantil em idade escolar.

Naquele mesmo ano, na justificação do Projeto n.º 6, evidenciei a necessidade de fazer cessar o crescente desenvolvimento do curso ginásial do Instituto de Educação em detrimento do Curso Normal.

Sendo a formação de professores primários finalidade precípua do Instituto de Educação, entendo eu desde então que, conforme escrevi naquela época: “O curso ginásial deve ser removido da sede do atual Instituto de Educação, o que será facilitado com o restabelecimento do curso secundário nas Escolas Técnicas Orsina da Fonseca, Paulo de Frontin, etc., cuja frequência baixou consideravelmente com a extinção do mesmo. O edifício onde funciona o atual Instituto de Educação, comporta o funcionamento duma Escola Normal com efetivo de mais de 1.200 professorandas”.

Meu alvitre foi desprezado, e de então para cá o curso ginásial cresceu de tal modo que foi necessário criar cursos ginásiais anexos, em conseqüência da pressão que os pais das candidatas à matrícula exerceram sobre as autoridades federais que sempre coagiram os prefeitos demissíveis *ad-nutum*, evidenciando que o ensino primário nesta Capital tem sido prejudicado pela falta de autonomia do Distrito Federal.

Em conseqüência desse parasitismo que o constringiu, o Curso Normal estacionou e seu efetivo, mesmo acrescido com o da Escola Normal Carmela Dutra, não corresponde às necessidades do ensino primário em vista do aumento do número de escolas.

Entretanto, cumpre salientar que a crise passageira de docentes não justifica a criação de outros cursos normais, pois, conforme observei nessa mesma ocasião, “a multiplicação de escolas normais só poderá conduzir a uma enorme balbúrdia em matéria de orientação pedagógica e ao rebaixamento do nível cultural do professorado”.

Em discurso pronunciado em 6 de novembro de 1953, valendo-me de dados estatísticos publicados no Boletim do Instituto Brasileiro de Estatís-

especialíssimos, quando evidente o interesse público, pela forma do comodato, à pessoa de Direito Público ou à pessoa de Direito Privado que exerça função supletiva do Estado.

ass.) Luiz Paes Leme, Presidente e Relator. — José Junqueira, Hugo Ramos Filho, Cotrim Neto e Gladstone Chaves de Melo, vencido, porque estou certo que esta fórmula anula o art. 45 da Lei Orgânica.”

nados ao uso comum dos cidadãos, destino que é absolutamente incompatível com o da apropriação particular, pelo que estão fora do comércio e são imprescindíveis” (v. *Curso de Direito Civil Brasileiro*, pelo Conselheiro Dr. ANTÔNIO JOAQUIM RIBAS, Rio, 1880, vol. II, pág. 291), do mesmo modo que, por sua destinação na natureza, não podem esses bens se despir do seu caráter alodial, de propriedade inteira ou plena (salvo as exceções já registradas do § 1.º do art. 45 da Lei Orgânica), nem mesmo os “dominiais” de que trata o art. 66 — III do Código Civil.

5. Finalmente, em último argumento contrário ao “comodato” dos bens imóveis edificados: se a Lei Orgânica reveste de tantas cautelas até a disponibilidade onerada desses bens para os fins socialmente mais convináveis (*ad exemplum*, para a construção de habitações populares), como admitir empréstimos de uso por prazos a se perderem na memória dos tempos, isto é, sem termos finais?

Este argumento, conquanto não se o possa classificar de rigorosamente jurídico tem, entretanto, um revestimento lógico evidente.

6. Ante o exposto, concluímos ser inconstitucional o empréstimo gratuito de uso, o “comodato”, dos imóveis pertencentes ao Distrito Federal, em face do que estabelece o art. 45 da Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1948 (“Constituição” local, segundo veredito do Supremo Tribunal Federal, no Rec. Ext. n.º 18.996 — Rel. Min. OROSIMBO NONATO, e as melhores fontes do Direito Público).

Obviamente esses argumentos se aplicam às disponibilidades que favoreçam entidades privadas, de fins privados. — Como em resoluções de 1952 exprimiui a Comissão de Justiça da Câmara do Distrito Federal, (2) se em causa uma outra pessoa de Direito Público ou pessoa de Direito privado que desempenhe função supletiva do Estado (por ex. — concessionária de serviço público), e evidente o interesse público, a situação apresentará características diversas das que assinalamos.

O ENSINO PRIMÁRIO NO DISTRITO FEDERAL

LYGIA MARIA LESSA BASTOS
Vereador no Distrito Federal

Desde 1947 venho salientando a precariedade das condições em que se encontra o ensino primário no Distrito Federal e não tenho poupado esforços no sentido de suprir as deficiências no que se relaciona não somente com a falta de prédios escolares e de professores, como também com a carência de material didático e com o defeituoso sistema de distribuição da merenda escolar.

(2) DELIBERAÇÃO DA COMISSÃO DE JUSTIÇA, SEGURANÇA E TURISMO, INTERPRETATIVO DO ARTIGO 45 DA LEI ORGÂNICA:

“A Comissão de Justiça, Segurança e Turismo firma como critério na interpretação do artigo 45, e seus parágrafos, da Lei Orgânica do Distrito Federal, que os bens dominiais da Prefeitura só poderão ser cedidos em casos

Pelo requerimento n.º 859, de 28 de julho de 1947, solicitei fôsse organizado um planejamento de construção de prédios escolares, sendo esta proposição respondida pelo Ofício G. P. 202, de 31 de julho de 1947, no qual o Chefe do Poder Executivo informou à Câmara que, tomando conhecimento do teor do requerimento 859 de autoria da vereadora Lygia Lessa Bastos, organizara o plano sugerido para ser realizado desse ano em diante, no qual estava prevista a construção de mais 350 prédios destinados a escolas primárias, além de 15 parques recreativos e 15 pavilhões para sede de Distritos Educacionais e médicos. Essa era, aliás, a medida preliminar que se impunha, para possibilitar as demais providências, pois, só a existência de prédios escolares em número suficiente possibilitará a ministração do ensino primário a toda a população infantil em idade escolar.

Naquele mesmo ano, na justificação do Projeto n.º 6, evidenciei a necessidade de fazer cessar o crescente desenvolvimento do curso ginásial do Instituto de Educação em detrimento do Curso Normal.

Sendo a formação de professores primários finalidade precípua do Instituto de Educação, entendo eu desde então que, conforme escrevi naquela época: “O curso ginásial deve ser removido da sede do atual Instituto de Educação, o que será facilitado com o restabelecimento do curso secundário nas Escolas Técnicas Orsina da Fonseca, Paulo de Frontin, etc., cuja frequência baixou consideravelmente com a extinção do mesmo. O edifício onde funciona o atual Instituto de Educação, comporta o funcionamento duma Escola Normal com efetivo de mais de 1.200 professorandas”.

Meu alvitre foi desprezado, e de então para cá o curso ginásial cresceu de tal modo que foi necessário criar cursos ginásiais anexos, em conseqüência da pressão que os pais das candidatas à matrícula exerceram sobre as autoridades federais que sempre coagiram os prefeitos demissíveis *ad-nutum*, evidenciando que o ensino primário nesta Capital tem sido prejudicado pela falta de autonomia do Distrito Federal.

Em conseqüência desse parasitismo que o constringiu, o Curso Normal estacionou e seu efetivo, mesmo acrescido com o da Escola Normal Carmela Dutra, não corresponde às necessidades do ensino primário em vista do aumento do número de escolas.

Entretanto, cumpre salientar que a crise passageira de docentes não justifica a criação de outros cursos normais, pois, conforme observei nessa mesma ocasião, “a multiplicação de escolas normais só poderá conduzir a uma enorme balbúrdia em matéria de orientação pedagógica e ao rebaixamento do nível cultural do professorado”.

Em discurso pronunciado em 6 de novembro de 1953, valendo-me de dados estatísticos publicados no Boletim do Instituto Brasileiro de Estatís-

especialíssimos, quando evidente o interesse público, pela forma do comodato, à pessoa de Direito Público ou à pessoa de Direito Privado que exerça função supletiva do Estado.

ass.) Luiz Paes Leme, Presidente e Relator. — José Junqueira, Hugo Ramos Filho, Cotrim Neto e Gladstone Chaves de Melo, vencido, porque estou certo que esta fórmula anula o art. 45 da Lei Orgânica.”

tica, provei que entre as unidades da Federação o Distrito Federal é a que apresenta a maior porcentagem de alfabetizados e me prevaleci do ensejo para dirigir um apêlo à Câmara “no sentido de que não seja quebrada a homogeneidade do ensino primário nesta Capital, nem com a criação de outras escolas normais, nem com a admissão no quadro de docentes, de elementos com preparação profissional diversa daquela que a experiência já demonstrou ser modelar”.

Procurando defender sempre a necessidade da manutenção da homogeneidade e unidade do ensino primário, na qualidade de membro da Comissão de Educação, tive várias oportunidades de opinar contrariamente a diversos projetos criando Escolas Normais ou permitindo a admissão, no quadro de professores primários, de docentes oriundos de estabelecimentos particulares de ensino normal.

Pelo requerimento n.º 7.386, de 14 de julho de 1954, solicitei ao Prefeito que enviasse mensagem à Câmara sobre a ampliação do quadro de professores primários, mas até a presente data, nenhuma providência foi tomada a êste respeito, nem respondida aquela proposição, embora todos os Prefeitos, desde 1947, haverem se referido em suas mensagens anuais à insuficiência do quadro do Professorado Primário. É claro que, se o art. 14 da Lei Orgânica do Distrito Federal não se opusesse taxativamente que a Câmara tome qualquer iniciativa nesse sentido, já teria apresentado projeto a êsse respeito.

Não obstante, porém, êsse impedimento legal, um vereador cabotino apresentou projeto inconstitucional nesse sentido.

No que diz respeito à distribuição de material escolar, de vários modos e em múltiplas ocasiões me tenho manifestado contra a morosidade com que é executado êsse serviço. Nesse particular tem sido precaríssima a assistência prestada às crianças necessitadas.

O mesmo se observa no tocante à merenda escolar, cuja distribuição continua a ser deficiente e desorientada, apesar de haver sido criado um órgão para êsse fim.

Desde 1948 procuro influir na solução dêsse último problema e no discurso pronunciado na sessão do dia 25 de junho dêsse ano, combatendo a diminuição da verba para merenda, aponteí a *subnutrição dos nossos escolares como causa da baixa porcentagem de seu aproveitamento*. Nessa ocasião lemos, para que fizesse parte integrante de nosso discurso, impressionante estudo publicado na edição do “Diário de Notícias” no dia 3 de julho de 1948 e do qual transcreveremos o seguinte trecho: “As merendas distribuídas naquele ano tiveram um custo médio *per capita* de 30 centavos diários e o seu valor alimentício não ia além de 300 a 360 calorias. Sabendo-se que são necessárias, no mínimo, 2.400 calorias diárias para o amplo aproveitamento intelectual e físico do aluno, tem-se, em consequência, uma visão completa e profunda da questão.”

Mais adiante, acrescentava o autor do trabalho: “15 a 20% dos alunos chegam às escolas, em jejum completo; de 80 a 90% em jejum deficiente; de 50 a 60% acusam fome na escola; de 30 a 40% declaram não comer bem ao chegarem em casa”.

Por êsses dados, colhidos num inquérito, pode-se ter visão bem clara da gravidade dessa questão.

Entretanto, mesmo em se tratando, exclusivamente, do ensino primário, impõe-se uma reforma de base, na qual se faça, também, uma revisão na sua própria organização e mesmo nos programas. Desde 1952 que pleiteio, em vão, essa medida, e nesse propósito, em vários pareceres que elaborei de então para cá, tenho reclamado contra o não atendimento ao meu requerimento n.º 2.785, de 19 de junho daquele ano, no qual solicitei ao Prefeito o envio de Mensagem sobre Leis Orgânicas que sistematizem o ensino, em seus diversos graus, no Distrito Federal.

Justamente porque muitas das minhas sugestões não foram tomadas na devida consideração, os problemas do ensino primário não foram solucionados e aguardam que os poderes públicos sejam supervisionados por quem esteja na altura de os encarar com visão clara e profunda.

Estou convencida de que tenha cumprido meu dever, interessando-me vivamente por assuntos que reputo fundamentais, pois tenho a educação como base do progresso e da prosperidade do Brasil.

Não esmorecerei diante da indiferença ou da hostilidade dos que só consideram dignas de atenção as questões que importam em gastos vultosos que proporcionem o ensejo de gordas comissões.

Desde que ingressei na política missioneí-me a serviço da coletividade, no apostolado do Bem, da Justiça e da Verdade, e, sejam quais forem os percalços que encontre, hei de carregar, impavidamente, vida afora, a cruz do meu dever.

O PROBLEMA DO METROPOLITANO

Relatório do Vereador
AMANDINO DE CARVALHO

Exmo. Sr. Vereador Antônio Mourão Filho.
M. D. Presidente da Câmara do Distrito Federal.

Em obediência à resolução legislativa n.º 52, de 14 de maio de 1952, promulgada por V. Exa., que determina apresentação de relatório sobre a exploração dos metropolitanos das cidades européias por mim visitadas, passo às mãos de V. Exa. o resultado do que me foi dado observar.

Preliminarmente, a fim de que seja apreciada melhor a função do metropolitano em sua entrosagem como os demais meios de transportes urbanos das grandes cidades, centro de enormes aglomerações humanas com seus complexos problemas, dos quais o transporte é parte primordial, passarei a examinar em largos traços as características específicas dêsses diferentes meios de transporte.

As medidas tomadas para facilitar a circulação de veículos vem de épocas afastadas, pois o édito de César, sobre o assunto, tem perto de dois mil anos.

Nas capitais, maiores centros de administração, de cultura, de comércio e de indústria, é onde o problema de transportes sempre se apresentou difícil, pois nelas se localizam grandes massas de população, que para satisfazer

tica, provei que entre as unidades da Federação o Distrito Federal é a que apresenta a maior porcentagem de alfabetizados e me prevaleci do ensejo para dirigir um apêlo à Câmara “no sentido de que não seja quebrada a homogeneidade do ensino primário nesta Capital, nem com a criação de outras escolas normais, nem com a admissão no quadro de docentes, de elementos com preparação profissional diversa daquela que a experiência já demonstrou ser modelar”.

Procurando defender sempre a necessidade da manutenção da homogeneidade e unidade do ensino primário, na qualidade de membro da Comissão de Educação, tive várias oportunidades de opinar contrariamente a diversos projetos criando Escolas Normais ou permitindo a admissão, no quadro de professores primários, de docentes oriundos de estabelecimentos particulares de ensino normal.

Pelo requerimento n.º 7.386, de 14 de julho de 1954, solicitei ao Prefeito que enviasse mensagem à Câmara sobre a ampliação do quadro de professores primários, mas até a presente data, nenhuma providência foi tomada a êste respeito, nem respondida aquela proposição, embora todos os Prefeitos, desde 1947, haverem se referido em suas mensagens anuais à insuficiência do quadro do Professorado Primário. É claro que, se o art. 14 da Lei Orgânica do Distrito Federal não se opusesse taxativamente que a Câmara tome qualquer iniciativa nesse sentido, já teria apresentado projeto a êsse respeito.

Não obstante, porém, êsse impedimento legal, um vereador cabotino apresentou projeto inconstitucional nesse sentido.

No que diz respeito à distribuição de material escolar, de vários modos e em múltiplas ocasiões me tenho manifestado contra a morosidade com que é executado êsse serviço. Nesse particular tem sido precaríssima a assistência prestada às crianças necessitadas.

O mesmo se observa no tocante à merenda escolar, cuja distribuição continua a ser deficiente e desorientada, apesar de haver sido criado um órgão para êsse fim.

Desde 1948 procuro influir na solução dêsse último problema e no discurso pronunciado na sessão do dia 25 de junho dêsse ano, combatendo a diminuição da verba para merenda, aponteí a *subnutrição dos nossos escolares como causa da baixa porcentagem de seu aproveitamento*. Nessa ocasião lemos, para que fizesse parte integrante de nosso discurso, impressionante estudo publicado na edição do “Diário de Notícias” no dia 3 de julho de 1948 e do qual transcreveremos o seguinte trecho: “As merendas distribuídas naquele ano tiveram um custo médio *per capita* de 30 centavos diários e o seu valor alimentício não ia além de 300 a 360 calorias. Sabendo-se que são necessárias, no mínimo, 2.400 calorias diárias para o amplo aproveitamento intelectual e físico do aluno, tem-se, em consequência, uma visão completa e profunda da questão.”

Mais adiante, acrescentava o autor do trabalho: “15 a 20% dos alunos chegam às escolas, em jejum completo; de 80 a 90% em jejum deficiente; de 50 a 60% acusam fome na escola; de 30 a 40% declaram não comer bem ao chegarem em casa”.

Por êsses dados, colhidos num inquérito, pode-se ter visão bem clara da gravidade dessa questão.

Entretanto, mesmo em se tratando, exclusivamente, do ensino primário, impõe-se uma reforma de base, na qual se faça, também, uma revisão na sua própria organização e mesmo nos programas. Desde 1952 que pleiteio, em vão, essa medida, e nesse propósito, em vários pareceres que elaborei de então para cá, tenho reclamado contra o não atendimento ao meu requerimento n.º 2.785, de 19 de junho daquele ano, no qual solicitei ao Prefeito o envio de Mensagem sobre Leis Orgânicas que sistematizem o ensino, em seus diversos graus, no Distrito Federal.

Justamente porque muitas das minhas sugestões não foram tomadas na devida consideração, os problemas do ensino primário não foram solucionados e aguardam que os poderes públicos sejam supervisionados por quem esteja na altura de os encarar com visão clara e profunda.

Estou convencida de que tenha cumprido meu dever, interessando-me vivamente por assuntos que reputo fundamentais, pois tenho a educação como base do progresso e da prosperidade do Brasil.

Não esmorecerei diante da indiferença ou da hostilidade dos que só consideram dignas de atenção as questões que importam em gastos vultosos que proporcionem o ensejo de gordas comissões.

Desde que ingressei na política missioneí-me a serviço da coletividade, no apostolado do Bem, da Justiça e da Verdade, e, sejam quais forem os percalços que encontre, hei de carregar, impavidamente, vida afora, a cruz do meu dever.

O PROBLEMA DO METROPOLITANO

Relatório do Vereador
AMANDINO DE CARVALHO

Exmo. Sr. Vereador Antônio Mourão Filho.
M. D. Presidente da Câmara do Distrito Federal.

Em obediência à resolução legislativa n.º 52, de 14 de maio de 1952, promulgada por V. Exa., que determina apresentação de relatório sobre a exploração dos metropolitanos das cidades européias por mim visitadas, passo às mãos de V. Exa. o resultado do que me foi dado observar.

Preliminarmente, a fim de que seja apreciada melhor a função do metropolitano em sua entrosagem como os demais meios de transportes urbanos das grandes cidades, centro de enormes aglomerações humanas com seus complexos problemas, dos quais o transporte é parte primordial, passarei a examinar em largos traços as características específicas dêsses diferentes meios de transporte.

As medidas tomadas para facilitar a circulação de veículos vem de épocas afastadas, pois o édito de César, sobre o assunto, tem perto de dois mil anos.

Nas capitais, maiores centros de administração, de cultura, de comércio e de indústria, é onde o problema de transportes sempre se apresentou difícil, pois nelas se localizam grandes massas de população, que para satisfazer

seus misteres quotidianos, têm de se locomover, de um ponto a outro, e especialmente para o seu centro comercial, que é o ponto onde predomina quase todo o interesse da cidade.

Para remediar os inconvenientes, pensou-se na descentralização das cidades, criando-se novos núcleos, afastados.

A idéia foi abandonada, pois a cidade a nascer exigiria a criação de novos serviços públicos indispensáveis, como escolas, hospitais, centros culturais, água, gás, eletricidade, esgoto, etc.; e, o custo de vida seria mais elevado, pois teria de importar mercadorias, que ficariam oneradas com o transporte, além de muitos outros problemas que surgem decorrentes dessa centralização.

O urbanismo moderno apresenta duas tendências, isto é, a “descentralização” na França e a “dispersão” na América, consistindo, de uma parte em impedir, no limite do possível, o crescimento ou criação de cidades gigantes, procurando desenvolver cidades de importância média para onde afluíam o excesso de população e aquelas que hoje se dirigem aos grandes centros e, de outra parte, criando cidades “satélites”, gravitando em torno da antiga cidade, construindo-se bairros residenciais nas proximidades de novas zonas industriais, procurando assim reduzir o tempo perdido em transportes.

O tipo satélite, mas ainda de importância reduzida, é hoje o preferido, podendo-se citar como melhores exemplos o “Peter Cooper”, a poucos passos da 5.^a Avenida em Nova York, e o “golden Triangle” de Pittsburgh.

O problema de transporte das grandes massas de população é idêntica para qualquer tipo de cidade e depende muito menos de suas características topográficas e condições de vida, do que do volume real da massa a transportar. O problema em si resume-se no seguinte: em determinadas horas (pela manhã na hora de ida para o trabalho e à tarde, pela volta), de dia grandes massas humanas têm de ser transportadas da periferia para o centro e vice-versa.

1 — A circulação *a pé* é a que exige o mínimo de equipamento, portanto é a mais barata; e deve ser facilitada o mais possível nas cidades, o que é obtido separando-a de outros meios de transportes.

2 — A bicicleta é muito econômica, tem grande desenvolvimento em muitas cidades, mas o número de acidentes é elevado.

3 — A motocicleta exige as despesas de aquisição e manutenção, que já são apreciáveis, transporta sem *side-car*, 1, 2 passageiros, em média nas horas de maior movimento, a 10 quilômetros a hora. É o veículo que mais perigos oferece relativamente à segurança.

4 — O automóvel é o meio de transporte ideal para a família, mormente para quem tem garagem e local de estabelecimento na proximidade do trabalho, criando, entretanto, quase sempre, como é o caso do Rio de Janeiro, o problema do estacionamento.

Sendo de custo elevado, ocupando um espaço de cerca de 2.50m² por passageiro, transportando, em média, 1,7 passageiros por carro, este veículo é considerado muito inferior como transporte coletivo.

O automóvel particular é o causador de congestionamento apresentado nos grandes centros; e, as soluções para evitar-se a queda do fenômeno são hoje, dispendiosas, tais como parques de estacionamento, garagens coletivas, etc.

5 — O taxi que tem as mesmas características do automóvel, foi o primeiro transporte coletivo a motor a aparecer; presta grandes serviços no transporte no centro urbano, mas o custo do passageiro aumenta sensivelmente comparado com o do custo do auto particular.

6 — O bonde acionado a eletricidade é o primeiro veículo de transporte coletivo que se deve levar em consideração, pois transporta um número elevado de passageiros com preço acessível. Exige equipamento fixo de vulto, e hoje está sendo abandonado em várias cidades, pois lhe falta flexibilidade; devido à sua fixação à linha acarreta problemas difíceis na circulação da cidade do custo elevado de manutenção.

7 — O “trolleybus”, outro veículo coletivo de grande transportação, não é obrigado a correr sobre trilhos, tendo entretanto itinerário determinado, sendo mais flexível que o bonde. Os de Milão e Alger têm capacidade considerável, mas somente podem ser utilizados em vias longas. Os de Alger têm capacidade de 152 lugares, sendo 42 sentados, com uma potência de 150 HP em 2 motores e pesa, vazio, 10 toneladas.

8 — O ônibus movido a motor, a essência, ou a óleo, trouxe para os transportes coletivos uma grande flexibilidade, permitindo melhor emprego de material e afetando pouco a circulação quando a cidade dispõe de avenidas largas, posto que a tendência desses veículos modernos é a produção de unidades de capacidade grande, inconveniente para cidades de ruas estreitas.

Nos Estados Unidos, os novos ônibus, movidos a motor Diesel de 200 HP, têm capacidade de 99 lugares, sendo 47 sentados, pesando cada unidade 10 toneladas.

Na Europa, esses veículos, em geral, têm capacidade de 60 a 80 lugares, sendo que os de Paris, tipo Somua O. P. 5, têm uma capacidade de 68 lugares (37 sentados) e de Lyon, tipo Barbret P. L. R., de 3 portas, têm uma capacidade de 104 lugares (18 sentados), pesando 96 toneladas e uma potência de 145 HP.

Nas linhas de subúrbios, o emprego do ônibus de grande capacidade, diferindo pouco dos auto-carros interurbanos, está generalizado.

9 — A estrada de ferro desde seu advento, há mais de cem anos trouxe a esperança da solução do transporte de grandes massas de passageiros do centro para periferia, e vice-versa, isto é, para os subúrbios onde era possível a localização do excesso de população que se comprimia nas zonas urbanas das cidades gigantes. Trouxe a vantagem da superfície do rolamento independente, permitindo aos veículos desenvolver o máximo da sua capacidade de transporte não perturbar a circulação nas ruas adjacentes e poder conduzir uma massa considerável de passageiros.

Logo verificaram as empresas, que o aumento crescente de passageiros com tarifas baixas, lhe prejudicavam a exploração, pois os governos lhe tolhiam a obtenção de tarifas adequadas para remuneração equitativa do capital empregado.

Por outro lado as gares terminais tornam-se centro de grandes aglomerações nas horas de chegada e partida, exigindo reação para não congestionamento nas suas redondezas.

Favorecendo embora, com os inconvenientes apontados uma descentralização adequada, não pôde o transporte ferroviário suburbano evitar que, com o aumento de população, a circulação pela cidade se tornasse incômoda, pois logradouros estreitos não permitiam uma movimentação aceitável, salvo com o recurso de alargamentos, quase sempre desaconselhável, pois, além de acarretar despesas ponderáveis, podiam afetar edifícios e monumentos que tinham de ser preservados.

Para evitar-se que novas obstruções ao desenvolvimento normal de correntes do tráfego surgissem, foi que se pensou no aproveitamento das vantagens oferecidas pela estrada de ferro para resolver o problema de transporte nos centros congestionados. Duas soluções apareceram, isto é, conduzir o tráfego por um plano superior em viadutos, ou no plano inferior, em subterrâneo. Dentro destas concepções foi que em 1863, Londres inaugurou o Metropolitan Railway, primeira estrada de ferro urbano subterrânea do mundo, seguindo, em 1868, do Elevated de Nova York.

O Metropolitano é transportador de grandes massas de população por excelência, no centro urbano, e seu material rodante deve preencher condições especiais para obter capacidade de transporte e a segurança de marcha máxima além de despesas de exploração razoável.

Deve a sua capacidade ser a maior possível, oferecer facilidade de circulação aos numerosos passageiros que conduz; seus carros devem ter várias portas, tão largas quanto possível; freagem poderosa; confôrto interior; etc.

A construção de uma linha de Metropolitano exige técnica especializada, pois ela atravessa o sub-solo de uma cidade, podendo passar sob rios e braços de mar, mergulhar em terrenos lodosos e arenosos e é obrigada a não comprometer a solidez das edificações construídas na superfície.

Vários métodos são empregados, como os das trincheiras abertas (cut and cover), empregado nos Estados Unidos; o chamado "escudo", constituído de um cilindro, onde são montados aduelas de ferro fundido, ou concreto; o método das galerias escoradas, empregadas em terrenos de boa consistência, ou de galerias escoradas, com poços e madeiramento perdidos, usados em Paris. Tem-se ainda o processo chamado "Mining", utilizado em Chicago, em terrenos suficientemente resistentes, derivado do método de Paris; onde é feito grande emprêgo de cimbres sob ar comprimido.

A via deve ser resistente em vista da intensidade do tráfego, insonora em vista dos ruídos produzidos no subterrâneo; o equipamento elétrico deve ser calculado para dar o mínimo de perdas na linha e parar imediatamente a qualquer defeito numa sub-estação de alimentação.

A iluminação, o esgotamento, a ventilação conduzem a problemas especiais pelas razões de segurança e confôrto.

A sinalização deve ser também estudada, a fim de permitir com toda segurança o intervalo de trens de 90 em 90 segundos.

Esta operação é executada pelo sinal fixo repetido por aparelhos registradores, segundo o processo francês; pelo "train stop" inglês, que é o sinal com parada automática; e pelo sinal permanente assinalado na cabine do condutor, isto é, o "cab sinal".

A marcha completamente automática, comandada por dispositivos colocados sobre a via, objeto de estudos nos transportes parisienses, se acomodariam particularmente bem ao mecanismo de relógio que deve ter a exploração dos Metropolitanos, e permitiriam diminuir sensivelmente as cargas consideráveis de suas rêdes.

O equipamento de um Metropolitano moderno, conseqüentemente, exige problemas de técnica especializada.

As plataformas das estações devem ser largas e no mesmo nível das dos carros, e calculadas, para nelas os passageiros poderem circular com desembaraço.

Passemos agora a tecer algumas considerações sobre os transportes coletivos de superfície.

A rêde de transporte de superfície deve assegurar o transporte das massas que desembarcam nas estações terminais do Metrooplitano, o que se dá geralmente no centro das cidades, bem como assegurar o transporte para as zonas desprovidas de metropolitano e as zonas da cidade que, por suas belezas paisagísticas, mantenham serviços para passeio e turismo.

Nos bairros e subúrbios devem assegurar as ligações locais mais importantes, isto é, conduzir passageiros até as transversais, servindo, além do mais, de comunicação entre bairros.

Na nova concepção das cidades satélites, os transportes da superfície são os únicos que poderão ligar as novas quadras residenciais entre si e com as quadra industriais vizinhas.

O meio de transporte de superfície a ser estudado é função objetiva das condições locais, especialmente em se tratando de cidades antigas, em que o traçado urbanístico deixa muito a desejar.

E' conveniente estudar-se como preferir o meio de transporte a adotar nas regiões onde vai ser utilizado.

Os bondes já condenados no centro das cidades devido ao congestionamento que originam, têm uma capacidade de transporte considerável para bairros afastados, sendo mais econômicos, sobretudo se puderem circular com reboques em vias independentes.

O ônibus, muito mais flexível que o bonde, tem largo emprêgo nas ligações com os centros urbanos.

Os "trolleybus" devem ser preferidos, especialmente nas zonas de topografia acidentada, devido a sua demarrage rápida e possante, aliado a economia que resulta da energia elétrica, em vez dos carburentes usados pelos ônibus.

Não devemos esquecer que a atividade da cidade está ligada intimamente à circulação de veículos particulares que nela trafegam, cuja necessidade é por demais conhecida.

Nas proximidades das grandes indústrias, especialmente na América, além do problema de circulação, outro surgiu de igual monta, isto é, do estacionamento que, como sabemos, é hoje um dos grandes problemas do Rio de Janeiro, que pelas suas condições topográficas, apertado entre o mar e a montanha, muito depende sua solução.

O congestionamento não é somente causado pelos veículos de passageiros particulares, pois os outros transportes coletivos de passageiros e caminhões de mercadoria também concorrem para a dificuldade de circulação, mormente devido às suas dimensões, para uma cidade como a nossa, de logradouros estreitos.

Como quase sempre não é possível alargar-se esses logradouros estreitos pelo alto custo das obras e desapropriações, devem-se tomar medidas que atenuem o congestionamento hoje verificado nos grandes centros populosos.

Assim, medidas são tomadas para melhorar a circulação, das quais as mais usuais são:

- 1 — Direção única.
- 2 — Interdição do estacionamento e o estacionamento unilateral.
- 3 — Passagens cravadas.
- 4 — Sinais luminosos.
- 5 — Coordenação de diversos sinais de uma mesma via no mesmo sentido, como, presentemente, se está empregando em Paris, em várias vias. Os americanos já chegaram a coordenar os sinais das grandes vias em circulação em dois sentidos.
- 6 — As estações centrais de passageiros devem ser ligadas de um lado às avenidas de grande circulação por concordâncias especiais, e de outro lado à linha do Metropolitano, com garage espaçosa para veículos.
- 7 — As estações centrais de mercadorias devem ser ligadas a vias de acesso, de modo a evitar interferência no tráfego destas.
- 8 — Obrigatoriedade de instalações de garagens coletivas para prédios além de certo vulto (medida essa prevista no anteprojeto do Código de Obras para o Distrito Federal) e facilidades para a construção de abrigos e garagens para particulares.

O problema do estabelecimento, mormente no Rio de Janeiro, não pode ser resolvido à custa do estrangulamento da seção de viação dos logradouros, sendo que a permissão para utilização de passeios, além de inadequadas e perniciosas para os pedestres, não resolve de forma alguma o problema, aliviando-o apenas. A solução reside na construção de grandes garagens, quer subterrâneas ou em edifícios de múltiplos andares, que, julgamos, não atrai o interesse do capital particular, cabendo ao poder público arcar com a sua responsabilidade integral.

Metropolitano de Madri

Foi inaugurado em outubro de 1919 a primeira linha de 3 km 598m, da Porta do Sol a Quatro Caminhos.

Hoje Madri possui cerca de 30 quilômetros de rede, distribuídos por três radiais que passam pela "Porta do Sol", uma única transversal (Arguelles-Royal) e um ramal.

A construção do Metro orientou-se no sentido radial buscando a Porta do Sol, que é grande centro madrileno, onde estão as grandes casas comerciais, edifícios públicos, escritórios, etc.

As linhas radiais atravessam as ruas estreitas que se ligam à Porta do Sol e quando saem da zona do centro continuam por ruas largas e retas ser-

vindo a população ali existente, prosseguindo até os subúrbios e bairros proletários da periferia.

Na parte central, as duas linhas que atravessam a Porta do Sol na direção norte-sul, vão a uma profundidade de 15 metros, com o objetivo de não esbarrar em muitos serviços subterrâneos.

O túnel subterrâneo segue geralmente a direção das ruas, procurando cingir-se, o mais que possível, à utilização das mesmas para evitar passar por debaixo de edifícios, tornando menos onerosa a construção.

Fora da zona central, o traçado se desenvolve a pouca profundidade, para que a estação fique próxima à superfície, dando assim acesso mais cômodo, além da economia de não necessitar de meios mecânicos, como elevadores e escadas móveis.

Este critério, ligado à acidentada topografia de Madri, obrigou a empregar-se em alguns trajetos, rampas até 5%; e, em planta, também, foi necessário utilizar algumas curvas de raio pequeno, isto é, de 90 metros.

As estações têm 60 metros de comprimento e a forma e disposição de seus acessos varia de acordo com os locais onde estão construídos e distam 500m. uma das outras.

Quando possível, a fim de evitar o cruzamento da rua pelos passageiros, são feitos dois acessos às estações, um em cada passeio do logradouro.

A seção normal de estações tem duas plataformas laterais, conforme se verifica na (fig. 1), sendo que em algumas estações terminais se emprega uma seção especial com uma única plataforma lateral e outra entre as vias. Neste caso a via que fica entre as duas plataformas se emprega para receber os trens e dar-lhes saída, e a outra como via separadora (fig. 2).

A seção normal de galeria está representada na (fig. 3); sendo que em locais em que o túnel tem de ser muito superficial, foram construídas seções de teto plano, como acontece na praça das Cibeles.

A figura n.º 4 apresenta a seção do túnel em curva de raio de 30 metros. Os trilhos empregados são de tipo vignol, de 45 kg. por metro. Os carros têm 14 metros de comprimento.

A corrente empregada na tração é contínua de 600 volts. Existem três sub-estações, convenientemente distribuídas dentro do centro urbano, nas quais a corrente trifásica de 15.000, que abastece Madri, se transforma em contínua de 600 volts, mediante grupos retificadores de vapor de mercúrio.

O sistema empregado de sinais luminosos automáticos é o de circuitos de via. As seções em geral, começam a saída de uma estação e chegam até a saída da estação seguinte, de modo que um trem não sai da primeira até que o anterior não tenha abandonado a seguinte. Não obstante quando a distância entre estações alcança a 300ms. se faz um seccionamento intermediário, com seu correspondente sinal de proteção.

A corrente de sinalização se toma de uma linha de corrente alternativa monofásica de 1.000 volts, que corre no comprimento do túnel. Junto a cada sinal existe um transformador que reduz a voltagem a 220 volts. Com esta corrente se alimentam os circuitos locais dos relés da via e noutro pequeno transformador se reduz os 220 volts a 15 volts e 4 volts, para alimentar as lâmpadas e os circuitos da via.

Em diferentes pontos da linha existem aparelhos para medir e registrar o intervalo entre trens, que se compõem de instalações completas e de um pedal hidráulico de flexão, montado sobre o trilho e entre dormentes. Cada vez que passa um trem flexiona o trilho e o líquido contido no pedal se comprime e aciona um cantato elétrico que envia corrente ao aparelho registrador. Também atua sobre um relógio conta segundos, colocado em local da estação, bem visível para os condutores. Este relógio se põe em zero cada vez que passa um trem, e, em esguida, vai marcando o tempo transcorrido, até que passa o trem seguinte, voltando de novo a zero.

O metropolitano dispõe de 120 unidades-trens, composto cada um de automotor e um reboque unidos permanentemente. Êsses trens-unidades, se conjugam formando trens de quatro carros, que é a máxima composição que permite o comprimento das estações.

O automotor possui 4 motores de 110 HP cada um, montados sobre os quatro eixos. As caixas dos carros são metálicas e seus elementos resistentes são as paredes laterais que trabalham com vigas Vierendeel. Os carros têm quatro portas de cada lado, que se abrem e fecham automaticamente e ao mesmo tempo em todo trem, controlados pelo chefe de trem. Os carros, além de um freio mecânico de tipo comum, dispõem de ar comprimido. Atualmente se está fazendo experiência para adotar os carros de freios eletrodinâmicos e em algumas linhas de perfil forte, com freio eletromagnético sobre o trilho, como freio de urgência.

Possuem os carros areeiros automáticos para aumentar aderência na freagem nos partidos.

O Metro tem suas grandes oficinas e garagens em Quatro Caminhos, sítio estratégico, pois para êle convergem as linhas ns. 1 e 2. Estas dependências ocupam uma área de 34.480 metros quadrados.

Dispõe de outras oficinas e garagens de menor importância em Ventas, frente a "Plaza de Toros", com uma área de 16.680 metros quadrados.

Com uma rede de cerca de 90 quilômetros transporta perto de 400.000.000 de passageiros anualmente.

A tarifa tem os preços de 0,25, peseta mínima e 0,50, peseta máxima, segundo a distância percorrida, sendo de 0,32 o preço médio obtido.

A Companhia do Metropolitano de Madri, sociedade anônima por ações, com um capital de 318 milhões de pesetas, teve em 1931 uma arrecadação de 110 milhões, e deu, no mesmo ano, 7% de renda aos seus acionistas.

Os servidores empregados da Companhia têm os seguintes benefícios:

- 1) Descanso semanal retribuído.
- 2) Férias anual retribuída, de 15 a 30 dias, segundo a categoria e antiguidade.
- 3) A Companhia destina 15% da sua renda líquida para constituir um fundo a fim de prestar ajuda aos casados com família numerosa.
- 4) Serviço médico e farmacêutico gratuitos.
- 5) Em caso de doença recebe salário integral durante oito meses, a partir do qual passa à situação de excedente forçado.
- 6) Tem Caixa de Previsão para aposentadoria e pensões de viuvez e orfandade.

7) Dá gratificações extraordinárias pelo Natal, no dia de Festa do Trabalho.

8) Os filhos e irmãos de seus servidores têm direito preferencial para o ingresso na Companhia.

9) Os filhos de seus empregados que estiverem em idade escolar, viajam gratuitamente para se transportarem para a escola.

I — As linhas subterrâneas de Madri, cuja cidade na sua parte central, antiga, é de logradouros estreitos, resolvem seu problema de transporte com mais rapidez que se fôsse feito por superfície.

II — Elas procuram a periferia da cidade, onde existe densidade de população.

III — O final de suas linhas estão projetadas, prevendo a possibilidade de prosseguimento à medida que o crescimento da cidade para a periferia assim aconselha. As partes de cruzamento das linhas da futura rede estão previstas, a fim de evitar que êstes cruzamentos não apresentem dificuldades excessivas na construção e também para que as baldeações entre as linhas resultem as linhas fáceis e cômodas.

O Metropolitano de Madri apresenta, entretanto, alguns senões, como sejam: plataformas de 60 metros, sem permitir ampliações; deficiência de transportadores mecânicos para acessos e saída das estações; não adotar a tarifa única, hoje geralmente adotada em todos os Metropolitanos; a ser o intervalo entre os trens, de 2 a 5 minutos, de acordo com a linha e hora.

Metropolitano de Paris

Em fins de 1898 foi iniciada a construção do Metro de Paris; e em 19 de julho de 1900 inaugurou-se a primeira linha entre "Porte de Vincennes" e a "Porte Maillot", que reduziu o tempo do antigo percurso, que era uma hora e meia para vinte e cinco minutos.

Hoje, dada a aceitação pública dêste meio de transporte, a rede de linhas metropolitanas de Paris já alcançaram a 286 quilômetros, cujo traçado abrange 14 linhas urbanas e 19 ramais servindo aos subúrbios.

As linhas urbanas 1, 4 e 12 são do tipo diametral; 3, 5, 7, 8 e 9 parabólicas; 2 e 6 circular, e 10, 11, 13 e 4 radiais, sendo que a mais extensa é a de n.º 9, com 19.500 metros, e a mais curta tem 3.800 ms.

A construção da rede parisiense obedeceu ao princípio de serem os túneis o mais possível próximo da superfície e terem seção suficiente para via dupla.

O sistema empregado na construção das galerias foi o das galerias revestidas de madeira, menos oneroso que o método de trincheiras abertas.

A rede urbana atual tem 9.600 metros em vidutos, e nela funcionam 331 estações, que distam entre si, em média 51 metros, enquanto que a rede suburbana em número de 10 linhas com comprimento total de 18.500 metros, é servido por 23 estações. Ainda tem a linha de Sceaux, regional, com 20 quilômetros de comprimento, com 17 estações e com apenas 3 quilômetros de via subterrânea.

As antigas estações têm 75 metros de comprimento e 4,10 metros de largura, e, as novas, importantes, têm 150 metros para comportarem composições maiores.

As estações padrões possuem: uma sala de venda de bilhetes à meia distância entre a rua e a plataforma; corredores de circulação e escadas fixas; existindo, ainda, em algumas, escadas rolantes e elevadores.

Para impedir aos passageiros atingirem as plataformas pelos locais reservados à saída, a fim de evitar congestionamento e atrasos, estão instalados "batentes com ferrolho", isto é, barras gêmeas, que só se abrem no sentido da circulação imposta. Além disso, "porteiras automáticas", dirigidas à distância por aparelhos elétricos acionados pelos trens, permitem reduzir a duração das paradas e evitar acidentes, impedindo aos viajantes o ingresso nas plataformas quando o trem entra na estação.

Os trilhos usados na via têm 18 metros de comprimento e 52 quilogramas por metro, e nas curvas de raio de 300 metros ou inferior se emprega contra trilhos. A rampa máxima permitida é de 40 milímetros por metro.

A alimentação de energia é feita por um terceiro trilho de aço mole, de seção em forma de T, de simples instalação e conservação.

Os dispositivos de segurança da via são constituídas de ferrolhos mecânicos e elétricos e um pedal de segurança.

A ventilação subterrânea é executada com regularidade, e a renovação completa do ar, tendo em vista, os dispositivos adotados, é feita duas vezes por hora.

A energia elétrica de 10.000 volts alternada, é fornecida por duas usinas situadas em Saint Denis e Ivry, isto é, ao norte e sul de Paris, respectivamente.

Os circuitos de iluminação são alimentados por baterias de acumuladores colocados em paralelo com as máquinas. Devido a segurança a rede urbana inteira é alimentada por circuitos de iluminação absolutamente distintos, sendo um de "iluminação normal", e o outro de "iluminação projetada". Este dispositivo de iluminação projetada tem por fim assegurar, quando todos os fusíveis das baterias se queimarem e a alimentação das usinas de corrente de alta tensão parar, a continuação da iluminação na rede para alimentar a metade das lâmpadas das estações, das entradas e saídas do túnel e especialmente, os sinais de saídas.

A sinalização dos trens subterrâneos é especial, podendo a, oportunidade do intervalo entre os mesmos, podendo atingir a um minuto e trinta segundos nas horas de grande afluência de passageiros.

O esgotamento de águas provenientes de infiltração, sem transbordamento de rios, atinge a cerca de 4.100.000 metros cúbicos num ano. Para lançamento desse volume d'água nos esgotos está instalada uma rede de drenagem, com 58 postes de esgotamento, geralmente compostos de 2 grupos de bombas em capacidade horária de 22.000 metros cúbicos. Além destas bombas, existem outras de emergências para auxiliar o esgotamento, quando necessário.

Na rede de Paris, diferente da de Londres e de Nova York, as linhas são estritamente independentes uma das outras; em cada uma delas, todos os trens de uma linha só servem às estações, na mesma linha.

O passageiro entra no primeiro trem que aparece na direção da estação onde pretende saltar, se a mesma é servida pela linha; ou salta na estação de correspondência, ou de correspondência até chegar ao seu destino.

O tempo de espera nas estações é, no máximo, igual ao intervalo entre duas composições consecutivas.

A exploração do início ao fim da rede com trens com a mesma composição, sem desvio, permite uma boa capacidade de transporte, segurança e regularidade.

As tarifas adotadas são as seguintes:

	Francos
Tarifa normal de 1. ^a classe:	
Uma passagem	48
Em carnets de dez bilhetes	30
Idem de 2. ^a classe:	
Uma passagem	30
Em carnets de 10 bilhetes	20
Passagens de 1/2 tarifas:	
1. ^a classe	15
2. ^a classe (unicamente em carnets)	10
Carnets semanais de trabalhadores	160
Bilhetes de passagens coletivas (preço base de um percurso simples)	5

O número de passageiros transportados pelo Metropolitano e rede de Sceaux atingiu em 1950 1 milhão e 665 milhões. No inverno o tráfego diário nos dias úteis (exceto aos sábados) alcança a 4 milhões e meio de passageiros, com mais de 600 mil na hora do pico.

As composições para atender a rede urbana, postas à disposição da exploração, são em número de 519 e são compostas de 2.405 veículos. A linha do Sceaux tem 88 automotrices.

O tráfego de cada estação depende essencialmente de sua situação geográfica.

Nas da periferia servida por linhas de ônibus suburbanos ou ligada diretamente a uma estação da estrada de ferro; seu tráfego é muito mais importante quanto maior o intercâmbio existente entre os subúrbios de Paris.

Na estação situada no centro comercial, o tráfego de passageiro que entra é o inverso do terminal. E caracteriza-se não mais na direção dos locais de trabalho, mas sim pelo regresso à zona de habitação.

A estação de zona de moradia, ou de pequena indústria, compreendida entre as duas zonas acima citadas, apresenta as sucessivas características da estação periférica e da zona central ou "Vangirar", apresenta um exemplo,

As instalações das estações compreendem:

- a) a venda de passagens;
- b) controle destas passagens;
- c) canalização dos passageiros em direção às plataformas da linha;
- d) idem, para as plataformas da linha das estações de correspondência;
- e) idem, em direção às saídas.

Os carros de passageiros têm 14,20 de comprimento, sendo a sua caixa inteiramente metálica. O carro-motor transporta 32 passageiro sentados e 82 de pé, e os reboques 34 sentados e 86 de pé. Possuem frenagem mecânica e automática, sistema Westinghouse. Graças a um sistema de circuitos elétricos, a

partida dos trens só é possível, quando a abertura de cada porta não ultrapasse de 20 centímetros; pois essa abertura não permite a passagem de viajante, tanto para embarcar, como para desembarcar.

O motor de tração é do tipo couraçado, não ventilado e completamente hermético contra poeira e umidade.

Ele é constituído para fornecer sob 350 vols (450 volts por mínimo) uma potência de 175 HP no eixo das rodas.

Cada linha possui sua pequena oficina de conservação, que assegura uma conserva diária e uma revisão semanal de todos os trens da linha.

Nestes locais processa-se a grande limpeza dos veículos, a verificação e ao engraxamento de órgãos essenciais e sua reparação.

Quando certas avarias não podem ser reparadas, nestas pequenas oficinas, o veículo avariado é conduzido para as grandes oficinas de reparos, em Choisy e Fontemay, que, também, fazem a revisão periódica dos veículos quando o percurso dos mesmos atinge a 750.000 quilômetros para os carros motores e 150.000 para os reboques.

O metropolitano é administrado pela R.A.T.P. (Régie Autonome des Transports Parisiens) que é um departamento público de caráter industrial e comercial, dotado de autonomia financeira. Ela está encarregada da exploração das linhas de transportes públicos de passageiros, concedida à Companhia do Metropolitano ou arrendada pela S.T.C.R.P. (Société des Transports em Comum de la Région Parisienne).

A "Regie" é composta de:

- 1 Diretor Geral.
- 10 Representantes das coletividades interessadas.
- 8 Representantes do pessoal;
- 5 Representantes da administração superior.
- 5 Personalidades designadas pela sua competência profissional.

Em 1951 o R.A.T.P. pôde atingir sensivelmente o equilíbrio da receita e despesa. Sua situação financeira apresenta-se relativamente boa.

O Metropolitano de Paris, em seu conjunto, é uma obra admirável de engenharia e serve em presteza e segurança aos passageiros que dêle se utilizarem.

Existe, é verdade, falhas, aliás justificáveis, atendendo a que sua instalação data de 1900, como, por exemplo, extensos corredores exigindo grandes caminhadas; deficiência de elevadores e escadas rolantes, maioria de plataformas de 75 metros, hoje insuficientes para atender o afluxo de passageiros; carros de passageiros com capacidade de abertura de portas, ainda insuficientes, que, melhorada, daria melhor conforto à entrada e saída de passageiros.

E' certo que já estão pondo em execução vários melhoramentos, que obivaria alguns dos inconvenientes apontados, como, por exemplo, dar aos acessos saídas idênticas em cada estação e tanto quanto possível distribuídas não mais nas extremidades, mas lateralmente de modo a assegurar uma repartição homogênea, tanto para a entrada nos carros como para a descida; aumento do número de portas dos trens distribuídos igualmente, pois os novos trens terão 21 portas de 1,20 metros de largura, que dá uma abertura para passagem de 25,20 m. para um trem de 73 metros de comprimento, com 5 carros, sendo que,

o atualmente existente, tem 75 metros, com portas irregularmente distribuídas, oferece apenas de 18 a 20 metros de largura, total de aberturas de portas.

Também estão em início de emprêgo do material articulado, equipadas de dispositivo de engate automático.

Cada elemento comporta 3 caixas (2 caixas extensas de 13 metros e uma central de 10 metros) apoiadas sobre 4 trucks.

Esses trens de um comprimento comparável aos atuais de 75 metros, serão constituídos por 2 elementos apenas, tendo uma aceleração máxima prevista de 0,80 metros por segundo, contra 0,70 da atual e uma deceleração de um metro por segundo contra 0,85 atual. Possuem, ainda, um sistema automático de ligação mecânica, elétrica e pneumática dos elementos, e iluminação de luz florescente.

Material rodante sobre pneumáticos

Outro importante melhoramento, já pôsto em serviço experimental, foi a aplicação do pneumático ao material rodante do Metropolitano.

Com o emprêgo do pneumático lograr-se-á: aumentar a comodidade dos passageiros, mediante uma suspensão melhorada e uma diminuição dos ruídos; diminuir o peso dos carros cujos órgãos mecânicos e elétricos, subtraídas as reações da via permanente, podem ser notavelmente leves; utilizar as qualidades de aderência do pneumático para melhorar o arranco e a freagem; empregar rampas mais fortes, devido às possibilidades oferecidas por um coeficiente de aderência melhorado, e, conseqüentemente, obter traçados mais econômicos; diminuir a altura dos túneis, devido à supressão dos trilhos, dormentes e lastro, quando fôr empregada a cimentação do leito de via, o que reduziria as despesas de primeiro estabelecimento.

Deixamos de oferecer os detalhes sobre construção dos carros; sobre aceleração e freagem e sinalização, a fim de não nos alongarmos mais, passando logo às conclusões finais sobre o emprêgo de pneumáticos, a saber:

1) O coeficiente de aderência obtido com o pneumático, permite ultrapassar a rampa limite de 40 milímetros por metro, máxima usada nas linhas férreas de tração elétrica. No novo material poder-se-á atingir rampa de 100 a 150 milímetros por metro.

2) A supressão dos trilhos, dormentes e lastro, e conseqüente diminuição da seção do túnel, permite economias apreciáveis, tanto nas despesas do primeiro estabelecimento, como nas de conservação.

3) Eliminação do rolamento das rédes de aço dos trens sobre os trilhos, e sendo assegurada, por outro lado, a guia do carro por pneumáticos horizontais sobre pistas de rolamento de concreto, todo contacto de metal sobre metal desaparece e os ruídos do rolamento ficam praticamente suprimidos.

4) Amortecendo os choques e vibrações, o pneumático permite uma leveza do material, permitindo diminuir o consumo de energia.

5) Empregando peças fabricadas em série pela indústria de motores de automóvel, estudados para equipagem de "trolleybus", permitirá obter preços de custo menos elevados para o material rodante.

6) O emprêgo dos pneumáticos admite melhorar a disposição interior dos carros, assentos, pisos, aumento de largura das portas, iluminação, etc.,

como se pode verificar nos novos carros da R. A. T. P., usados no trecho de Porte de Liles e Pré-Saint Germain.

O exame que fiz dos metropolitanos todos vem confirmar a minha opinião que tinha de que no caso do Rio de Janeiro, as linhas subterrâneas devem cruzar o centro urbano e se dirigirem para as concentrações de população das diferentes zonas residenciais.

Assim, julgo acertada a orientação tomada pela Comissão Executiva do Projeto do Metropolitano (C. E. P. M.), quando orientou as linhas do futuro metropolitano em Copacabana, Tijuca e São Cristóvão, possibilitando futuras ampliações em demanda de novas nucleações de população.

O sistema radial é, a meu ver, o mais aconselhável, levando em conta a topografia peculiar da cidade que indicou assim, obrigatoriamente, o caminho a seguir na escolha do traçado do futuro Metro.

A C.E.P.M., no seu anteprojeto, procurou, em sabedoria, corrigir as deficiências já demonstradas em outros metropolitanos do mundo, apresentando assim à consideração da cidade um trabalho valioso, que honra aqueles que o elaboraram.

A construção do Metro de Paris foi precedida de uma grande fase urbanística caracterizada pela abertura de largas e extensas avenidas, executadas pelo Barão de Hanssnani, que possibilitaram, posteriormente, na época oportuna, devido ao notável crescimento da cidade, que a sua execução se fizesse com o menor distúrbio possível do tráfego de superfície.

No caso do Rio de Janeiro estas duas fases estão superpostas porque, apesar do trabalho de Pereira Passos e de outros Prefeitos que o sucederam, não tem ainda a cidade a sua fisionomia definitiva.

Devemos construir o Metro do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo que devemos abrir, também, as grandes artérias de tráfego superficial, pois, como é sabido, a saturação do tráfego está próxima de ser atingida.

A realização simultânea dos dois empreendimentos traz grandes vantagens econômicas, evitando a onerosa construção das vias subterrâneas em logradouros estreitos, que deverão ser, posteriormente, alargadas pela existência dos planos de urbanização.

Coordenação dos transportes

A concorrência nos meios de transportes urbanos, apresenta problema mais complexo, que em qualquer outro gênero de transporte.

A dificuldade de obter-se somente percursos rendosos, não auxilia numa boa orientação.

Os exploradores têm uma tendência bem natural para procurar o trajeto de linhas, onde o concorrente antigo já atraiu, às vezes sem grande sacrifício, clientela remuneradora. Ao contrário, ninguém pensa em servir zona desabitada, precisamente onde se necessitaria atrair a população.

O desenvolvimento do automóvel acentua ainda a anarquia que reinava em várias cidades. Em Paris, quando os taxis atingiram a 21.000, já em 1923, a concorrência, notadamente entre os ônibus, era encarniçada em certos percursos e impediavam toda exploração. Em Buenos Aires, até 1936, era ainda

pior e os taxis coletivos faziam uma coleta vergonhosa de clientes, prejudicando as empresas sérias, que caminhavam para a falência.

Diante dessa situação quase geral ao mundo, os poderes públicos, após a crise de 1920 e 1930, procuraram agir. Mas, se na esfera nacional, procurava-se agir a fim de obter-se a coordenação, por via amigável, já na esfera urbana foi levada a realizar, em geral, a fusão ou unificação de todas as empresas interessadas.

Nas cidades, na verdade, é muito difícil a aplicação da coordenação. Com efeito, não se pode fazer acôrdo de tarifas preferenciais, sem o risco de levar toda a clientela de uma empresa para a outra: os acordos amigáveis são difíceis de se fazer e ainda mais de respeitá-los; é impossível obrigar uma das empresas com o fim de descentralizar a servir um novo bairro ou um, pouco produtivo, bem como diminuir o serviço num bairro rico onde ela terá todo o seu proveito.

Por isso foi que, em várias partes do mundo, após ensaiar-se a coordenação, partiu-se para a unificação dos transportes urbanos. Essa unificação, para obter seus frutos, deve ser total e englobar todos os meios de transporte, compreendendo as vias férreas e subterrâneas, os autocars à grande distância e os taxis.

A primeira cidade a fazer a unificação total e seus transportes foi Filadélfia em 1907 seguida de Boston em 1918, Londres em 1933, Buenos Aires em 1936, Berlim em 1939, Nova York e Chicago em 1940, e Paris, que em 1938, já cogitava de coordenar os transportes da região parisiense, instituindo o "Comitê de Transportes Parisienses", somente pela Lei de 26 de junho de 1941, foi que decidiu a fusão das duas explorações do Metropolitano e da S. T. C. R. P., conduzindo mais tarde a realização de uma organização única que é a R. A. P. T., atual, criada pela Lei de 21 de março de 1948 e que começou a funcionar em janeiro de 1949.

Os princípios diretores que nortearam o novo regime de transportes parisienses são essencialmente, os seguintes:

- 1) A exploração dos transportes parisienses é executada por intermédio de um "Regie" autônomo.
- 2) Na área da região parisiense os poderes de coordenação e sob certas reservas, de decisão em assunto de transporte são confiadas a um *office*.
- 3) O Estado, que é o interessado, sob diversos títulos, na organização e funcionamento dos transportes parisienses, é representado nas organizações diretoras e intervêm no controle da gestão e da exploração das redes.

Foram criados dois órgãos:

a) O "Office" Regional dos Transportes Parisienses, subordinado ao Ministério de Obras Públicas e de Transportes, está habilitado a tomar ou propor, nas condições definidas, pela Lei de 21 de março de 1948, todas as decisões dependentes de autoridade pública, concernentes aos transportes em comum de passageiros, na região compreendida:

— a totalidade do departamento do Seine;

— as comunas dos departamentos do Seine e Oise e Seine — et Marne, servidas pelas linhas concedidas ou arrendadas anteriormente a Companhia do Metropolitano ou a S. T. C. R. P.; e certas comunas dos Departamentos de Seine — e Oise, Seine — et Marne, Oise, designadas por decreto.

Os poderes reconhecidos a "Office" são exercidos por uma Assembléa Geral, composta de representantes do Estado e das coletividades locais interessadas. Esta assembléa possui um Comitê Técnico Consultivo.

O "Office" assegura a coordenação dos transportes em tôda a extensão da zona por êle controlada.

Êle está encarregado, principalmente, de decidir sôbre um plano das necessidades de transportes de passageiros, e, ainda, tendo em vista êste plano, determinar o plano de articulação e divisão dos transportes entre as diversas categorias de transportadores.

Decreta e modifica as tarifas aplicáveis às empresas de transportes.

O orçamento da R. A. T. P. lhe é submetido, antes de ser aprovado em definitivo pelo Conselho de Administração de "Regie".

b) O segundo órgão é R. A. T. P., cuja atuação já foi definida anteriormente.

Com o regime acima descrito, a rêde de transporte parisiense e seus subúrbios, desenvolveu-se consideravelmente e melhorou no curso dos últimos anos.

As coletividades parisienses e os poderes públicos tiveram o cuidado de unificar a exploração dos diferentes meios de transportes, unificação esta que permitiu assegurar uma coordenação racional entre os seus diferentes meios de transportes.

Sôbre a administração da R. A. T. P., que superintende a vasta rêde do Metropolitano de Paris e das 1.447 linhas de ônibus, atingiu o transporte de passageiros, em 1951, a importante cifra de 1.843.200.000, sendo 1.032 milhões no Metrô, 778 milhões na rêde de superfície e 332 milhões na rêde de Soeaux.

No Rio de Janeiro, a idéia da unificação de transporte coletivo surgiu pela primeira vez, em 1934, no govêrno Pedro Ernesto, em expedição do Decreto n.º 5.449, de 14 de julho, que foi precedido dos Decretos ns. 4.496, de 11 de novembro de 1933, e 4.528, de 30 do mesmo mês, que suspendiam provisoriamente a admissão de novas empresas de ônibus e lotações; e admissão de novos ônibus nas zonas central e urbana.

O Decreto n.º 5.049, autorizava o Chefe do Executivo Municipal entrar em acôrdo com as empresas que exploravam transportes coletivos de passageiros e cargas no Rio de Janeiro, e, além de outras providências, determinava que se traçasse um plano geral de coordenação.

Com as restrições impostas pelos Decretos de 1933, aplicadas durante cinco anos, resultou, atendendo ao crescimento natural da cidade, a insuficiência de transporte coletivo de passageiros.

Para resolver o que ocorria surgiu, na administração Henrique Dodsworth, o Decreto n.º 6.426, de 3 de março de 1939, que criou uma Comissão de Transporte Coletivo, a fim de estudar o problema do transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro e elaborar um anteprojeto de unificação e coordenação dos mesmos.

Esta comissão foi presidida pelo engenheiro Edison Passos, então Secretário Geral de Viação e Obras, que terminou seus estudos apresentando, em 30 de outubro de 1939, um anteprojeto do Decreto-lei, que autorizava o Prefeito organizar os serviços locais de transporte coletivo de passageiros, uma empresa única, sob sua jurisdição, devendo a Prefeitura participar da mesma, financeiramente.

No trabalho apresentado sôbre o anteprojeto do Metropolitano, pela Comissão do Metropolitano, pela Comissão Executiva do Projeto do Metropolitano, a necessidade de coordenação dos transportes está novamente ventilada, na Parte B, que trata da Cordenação da Rêde de Superfície com a Rêde do Metropolitano.

Na mensagem n.º 5, de 1952, o Sr. Prefeito pede que se regulamente os preços das passagens de ônibus e sugere outras providências. O problema do transporte coletivo de superfície está exigindo remédio, — que, me parece, terá de ser estudado no sentido de coordenar e unificar os transportes coletivos da cidade, aproveitando-se a experiência de outras grandes cidades.

E' um estudo demorado, envolvendo interêsses complexos e variados, que, protelado, aumentará, por certo, a desordem que rege os nossos atuais meios de transportes.

O Rio de Janeiro, em matéria de transporte coletivo é uma cidade que não progride, pois os poderes públicos responsáveis, perdem-se em paliativos quando o problema é sério e não admite protelações; encará-lo de frente, é medida de alto interêsse da cidade.

1 — Tendo em vista a observação do transporte nas grandes capitais visitadas e cujas características êste relatório procura resumir: pela análise da movimentação do grande volume de passageiros transportados em Madri e Paris, cidades que não poderiam ter sua vida organizada sem o indispensável meio de transporte subterrâneo que adotaram, chegamos à conclusão natural que a nossa cidade do Rio de Janeiro já se acha atrasada em proporcionar à sua população o confôrto que só poderá ser obtido com a construção do Metropolitano.

2 — Se atentarmos para a circunstância de que, em Paris, a construção do Metropolitano foi precedida da grande urbanização da cidade, abrindo-se largas avenidas e "boulevards" que tornaram a execução daquela monumental obra menos onerosa e mais rápida, verificamos como é necessário e indispensável, no caso de nossa cidade, proceder de igual modo, com a agravante de que, no Rio de Janeiro, teremos, inevitavelmente, a superposição no tempo, dos dois conjuntos de obras a realizar. A abertura de grandes avenidas para atender ao tráfego superficial é medida que se impõe, porque as características topográficas da cidade assim o exigem, porque a saturação do tráfego superficial está a ponto de se verificar e, com essas obras e, simultaneamente com elas, impõe-se a construção imediata e urgente do Metropolitano.

3 — A exemplo do que fizeram as grandes capitais do mundo que sentiram a necessidade de manter sob a mesma autoridade a exploração dos transportes urbanos, coordenando-os e unificando-os e de cujo processo e orientação

é São Paulo exemplo, em nosso próprio país o Rio de Janeiro deverá seguir exemplo igual.

Ao finalizar o presente relatório, espero ter-me desobrigado da honrosa incumbência que me foi delegada pela egrégia Câmara do Distrito Federal, e aproveito a oportunidade para, mais uma vez, expressar meus agradecimentos.

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1952. — *Amandino Ferreira de Carvalho.*

TRIBUNAL DE CONTAS DA PREFEITURA

ADIANTAMENTO

Regime de adiantamento na Prefeitura do Distrito Federal — Função do Tribunal de Contas — Aplicação dos arts. 20, item II, letra “c” e 44 da Lei Orgânica, arts. 764 e 765 do Regulamento do Código de Contabilidade Pública e art. 49 da Lei n.º 830, de 23 de setembro de 1949.

Voto do Sr. Ministro Ivan Lins no P. n.º 7.102.607/55; adiantamento de Cr\$ 9.023.432,00 (nove milhões, vinte e três mil quatrocentos e trinta e dois cruzeiros) para melhoramento do abastecimento d'água dos bairros oceânicos (Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon), publicado no “Diário Oficial”, Seção II, de 26-4-55, pág. 2.583.

Considerava Ramalho Ortigão o Tribunal de Contas “um pé de castelo tranqüilo e confortável, para aposentadoria de velhos estadistas dissidentes e resmungões”.

Pode ser que assim fôsse no remansoso Portugal do tempo em que escrevia o estilista das “Farpas”. No Brasil de nossos dias, porém, principalmente em se tratando de adiantamentos, mais são os Tribunais de Contas renhidos campos de batalha, onde se ateiam violentos incêndios que jamais se extinguem, porquanto se renovam, com redobrada temibilidade, sem que nunca se chegue a firmar, em tôrno de certos assuntos, uma doutrina pacífica. Nem esta é possível em Institutos colegiados em se tratando de matérias controvertíveis, porquanto a composição de tais Institutos varia com freqüência e o ponto de vista vitorioso numa assentada é vencido logo na seguinte, e vice-versa.

É o que ocorre com os adiantamentos neste Tribunal de Contas, no da União e nos dos Estados, tendo sido até, ao que me consta, julgada necessária, no Rio Grande do Sul, uma lei especial sôbre a matéria.

O artigo 44 da Lei Orgânica do Distrito Federal dispõe:

“Art. 44 — As obras e serviços da Prefeitura que não forem executados pela própria administração, assim como o fornecimento de materiais e artigos destinados à municipalidade, serão contratados ou adquiridos por concorrência pública ou administrativa na forma que a lei determinar.”