

**APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS ÔNIBUS ELÉTRICOS DO RIO DE JANEIRO**

**I — A LEI N.º 820, DE 22 DE JULHO DE 1955**

*Autoriza a emissão de títulos da dívida pública, dispõe sobre a arrecadação e a fiscalização de tributos, a criação da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, a criação do Calendário de cobrança dos tributos, concede abono especial, e dá outras providências.*

O Prefeito do Distrito Federal:

Faço saber que a Câmara dos Vereadores decreta e eu sanciono a seguinte lei e, ainda, que, nos termos do art. 14, § 5.º, da Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1948, tendo em vista a decisão do Senado Federal que deixou de aprovar o veto oposto aos arts. 77, 177, 178, 179, e ao parágrafo único do art. 80 do Projeto de Lei n.º 120-B-55, daquela Casa, promulgo esta lei fazendo-a republicar na conformidade do que determina a de n.º 541, de 30 de novembro de 1950.

Art. 176. Fica o Prefeito autorizado a executar as grandes obras, dentro do seguinte plano:

17) instalação de ônibus elétricos inclusive nas seguintes linhas: I — Avenida Brasil — desde a Avenida Rodrigues Alves à Parada de Lucas e Madureira. II — Campo Grande — Barra de Guaratiba e Campo Grande — Pedra de Guaratiba. III — Benfica — Del Castilho. IV — Pilares — Tomás Coelho — Cavalcanti — Cascadura. V — Madureira-Deodoro. VI — Piedade-Largo Campinho-Marechal Hermes — Realengo — Bangu. VII — Construção da estação de passageiros na praça Tiradentes.

Art. 182. Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, ressalvados os dispositivos com vigência expressa.

Distrito Federal, 22 de julho de 1955 — 67.º da República — Alim Pedro, Prefeito do Distrito Federal.

**II — A LEI N.º 826, DE 6 DE OUTUBRO DE 1955**

*Autoriza a abertura dos créditos adicionais que menciona, cria os serviços que determina e dá outras providências.*

O Prefeito do Distrito Federal:

Faço saber que a Câmara dos Vereadores decreta e eu sanciono a seguinte Lei e, ainda, que, nos termos do artigo 14, § 5.º, da Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1948, tendo em vista a decisão do Senado Federal que deixou de aprovar o veto oposto ao artigo 2.º, inciso IV, alínea "V"; artigo 6.º, inciso II; artigos 10 e 33 do Projeto de Lei n.º 65-A/55, daquela Casa, promulgo esta lei fazendo-a republicar na conformidade do que determina a de n.º 541, de 30 de novembro de 1950:

**CAPÍTULO IV**

Art. 18. Para execução parcial do que se contém no art. 176, inciso 17, da Lei 820, de 22 de julho de 1955, consoante a nova redação que passa a ter, pelo parágrafo único deste artigo, fica o Prefeito autorizado a abrir créditos especiais no valor de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), com vigência por 2 (dois) exercícios, destinados ao início do pagamento de obras que a Prefeitura do Distrito Federal venha a contratar, após concorrência pública, até o valor de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros).

Parágrafo único — O inciso 17 do art. 176, da Lei n.º 820, de 22 de julho de 1955, passa a ter a seguinte redação:

"Instalação de ônibus elétricos que cubram áreas mais dilatadas de regiões urbanas e suburbanas pela diversificação dos percursos de ida e volta, nas seguintes linhas:

I — Avenida Brasil — desde a Avenida Rodrigues Alves à Parada de Lucas e Madureira-Pavuna;

II — Campo Grande-Barra de Guaratiba e Campo Grande-Pedra de Guaratiba;

III — Usina-Alto da Boa-Vista;

IV — Benfica-Del Castilho-Inhaúma-Engenheiro Leal;

V — Pilares-Tomás Coelho-Cavalcanti-Cascadura-Rua Cândido Benício;

VI — Madureira-Osvaldo Cruz-Deodoro;

VII — Piedade-Largo do Campinho-Praça Professôra Camisão-Largo da Taquara e Pental de Sernambetiba e Barra da Tijuca-Marechal Hermes-Realengo-Bangu;

VIII — Estrada de Ferro-Leblon;

IX — Estrada de Ferro-Leme;

X — Estrada de Ferro-Gávea;

XI — Estrada de Ferro-Cosme Velho;

XII — Praça General Tibúrcio — Praia Vermelha — Estrada de Ferro Leopoldina — Av. Presidente Vargas — A. Passos — Praça Tiradentes — Rua da Carioca — Largo da Carioca — Rua Almirante Barroso — Av. Rio Branco — Praia do Flamengo — Praia de Botafogo — Av. Pasteur — Praça General Tibúrcio.

XIII — Madureira-Irajá; Madureira-Penha; Penha-Irajá;

XIV — No interior da Ilha do Governador e ligando a Ilha à Praça Mauá e à Esplanada do Castelo.

Art. 35. Os créditos constantes do Capítulo II, Título I, da presente lei, terão validade por dois exercícios, exceto o disposto no art. 2.º, item II, letra "f", entrando a presente lei em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Distrito Federal, de 1955. — 67.º da República. — ALIM PEDRO, Prefeito do Distrito Federal.

### III — CONSTITUIÇÃO DA 1.ª COMISSÃO

PORTARIA N.º 143, DE 24 DE JANEIRO DE 1956

O Prefeito do Distrito Federal,  
considerando que:

1) É notória, há cêrca de dois decênios, a crise de transportes coletivos no Distrito Federal, agravando-se sempre, de ano para ano, com o crescimento da população, e o desenvolvimento das atividades que lhe são conseqüentes;

2) As medidas clássicas até agora adotadas para melhoria do tráfego de superfície têm sido rapidamente superadas e a crise adquire um caráter permanente, exigindo providências radicais de reformas das condições atuais;

3) Entre essas providências há a considerar, em primeiro plano, como medidas de efeito imediato, a coordenação e a modernização dos meios de transporte de superfície, permitindo a êste maior rendimento e conforto, e, a seguir, como recurso de grande eficiência, mas só realizável em prazo longo, o tráfego subterrâneo ou "sistema metropolitano";

4) Nas primeiras medidas, de resultado imediato, aliás, da melhor utilização dos sistemas existentes, pela sua coordenação, recomenda-se a criação

de um novo sistema de autocarros elétricos com tomada aérea (trolley-bus), que tem para o Brasil, no momento, a vantagem preciosa de utilizar uma forma de energia produzida no País, pela mobilização de seu potencial hidráulico, dispensando a importação de combustível;

5) Sendo essa vantagem comum aos "bondes" atualmente em circulação, impõem-se providências para seu máximo aproveitamento, corrigindo-se as causas que produzem os vultosos "deficits" em sua exploração, a fim de assegurar que, sem prejuízos para as concessionárias, possam elas continuar a servir à população, avantajando-se, na massa transportada, a qualquer outro dos sistemas em uso;

6) Além disso, é inadmissível a paralisação do tráfego dos "bondes" pela repercussão calamitosa que essa medida teria sobre a vida e os interesses da população;

7) A substituição eventual dos "bondes" e outros veículos de transporte coletivo por autocarros elétricos de tomada aérea, só se poderá fazer gradualmente, tanto pelo vulto do capital a empregar como pelas responsabilidades das fábricas produtoras;

8) Estando prestes a findar os contratos para a exploração do "Serviço de Bondes" no Distrito Federal, não podem — como é justo reconhecer — as empresas concessionárias investir capitais na aquisição de novos veículos mais modernos ou mesmo despendar grandes quantias na transformação do material existente;

9) Não convindo, porém, à Prefeitura do Distrito Federal receber daquelas empresas, *ex-vi* da terminação de suas concessões, um acêrvo imprescritível para manter o tráfego;

10) Nem mesmo é admissível que por falta de recursos se permita a ruína completa do material em serviço;

11) Tão grande é a repercussão na vida da cidade do problema de transporte coletivo que tem o mesmo ficado em pauta na administração municipal dos últimos anos.

#### RESOLVE:

I — Ficam constituídas no Distrito Federal duas comissões, a saber:

- a) A Comissão de Estudos e Planejamento do Serviço de "Autocarros Elétricos" — CEPAE;
- b) A Comissão de Estudos e Planejamento do Serviço de "Bondes" — CEPB.

Uma e outra serão sucedidas por comissões técnicas especializadas que estudarão os detalhes e a efetivação das medidas propostas.

II — A CEPAE estudará a implantação no Distrito Federal, de um sistema de autocarros elétricos de tomada aérea.

Ao mesmo tempo examinará a eficiência dos sistemas de ônibus, micro-ônibus e lotações, atualmente em tráfego, fazendo seu estudo comparativo e indicando as substituições recomendáveis e progressivas de uns pelos outros.

III — A CEPB proporá as melhorias a introduzir no atual serviço de "bondes", segundo a ordem de importância, atendendo à comodidade e à segurança dos passageiros e dos recebedores da passagem, assim como o mais

eficiente arrecadação destas passagens. Examinará, também, e proporá ao Prefeito, os meios de constituir receita para execução das medidas que recomendar, visando à alta suficiência do serviço.

IV — A coordenação dos transportes de superfície entre si, e desta com o futuro metropolitano, constituirá o programa de uma das comissões técnicas especializadas referidas no item I.

V — A CEPAE — será composta dos seguintes membros:

1 — Professor Maurício Joppert da Silva, Presidente; 2 — Professor A. J. da Costa Nunes; 3 — Engenheiro Adalberto Cumplido de Sant'Anna; 4 — Engenheiro Antônio Russel Raposo de Almeida, Secretário; 5 — Advogado Nelson de Azevedo Branco.

VI — A CEPB será assim constituída:

1) Professor Maurício Joppert da Silva, Presidente; 2) Engenheiro Carlos Soares Pereira; 3) Engenheiro José de Oliveira Reis; 4) Engenheiro Darcy S. Muniz Guimarães, Secretário; 5) Advogado Nelson de Azevedo Branco.

VII — O Prefeito designará, quando requisitados, funcionários da Prefeitura para auxiliarem os Secretários das comissões acima, na feitura das atas e no expediente das comissões.

VIII — As comissões serão assessoradas, em suas reuniões e trabalhos, pelos representantes das emprêsas concessionárias.

IX — As atividades da CEPAE e da CEPB obedecerão às seguintes disposições:

a) os trabalhos serão abertos com a presença de 3 dos seus membros, entre êstes, pelo menos, o Presidente ou o Secretário efetivo;

b) na ausência do Presidente assumirá a presidência o secretário efetivo; na ausência dêste, o Presidente designará um secretário, "ad-hoc";

c) as deliberações serão tomadas por maioria de votos dos presentes, cabendo ao presidente o voto de qualidade, além do voto como membro da comissão;

d) as reuniões serão convocadas pelo Presidente em número compatível com a urgência da matéria, lavrando-se de cada uma delas, ata que contenha tôdas as deliberações tomadas e o resumo das discussões havidas;

e) os resultados dos estudos e as deliberações aprovadas serão comunicadas imediatamente ao Prefeito pelo Presidente.

Distrito Federal, 24 de janeiro de 1956. — *Francisco de Sá Lessa.*

#### IV — RELATÓRIO DA 1.<sup>a</sup> COMISSÃO (CEPAE)

A Comissão designada por V. Excia., pela Portaria n.º 143, de 24 de janeiro do corrente ano, para estudar a implantação, no Distrito Federal, de um sistema de autocarros elétricos (CEPAE), vem se desincumbir de sua missão com o presente relatório.

A sessão de instalação foi realizada no Gabinete de V. Exa., no Palácio Guanabara, com a posse de seus componentes, em 30 do mesmo mês.

Solicitado por outros afazeres, o Dr. Nélson de Azevedo Branco não pôde tomar parte nos trabalhos da Comissão e foi substituído pelo Dr. Roberto de Souza Pinto Filgueiras. Em 17 de fevereiro, V. Exa. honrou a Comissão, comparecendo a uma das sessões, havendo, então, recomendado que os trabalhos fôssem apressados, pois o Governo considerava o problema de transporte como o mais urgente da cidade, já que o da água se encontra em pleno andamento e próximo da conclusão.

A Comissão realizou 12 sessões ordinárias, havendo comparecido pessoas interessadas na solução do problema, quer da parte dos concessionários ou permissionários, quer da parte de firmas que projetam e fornecem equipamento.

Especialmente convocados pela Comissão, gentilmente compareceram técnicos especializados no assunto, tanto da própria Prefeitura, como estranhos a seus quadros.

Representantes do Legislativo carioca estiveram, também, atentos a diversas reuniões, tendo trazido espontânea e proveitosa colaboração aos trabalhos da Comissão.

As conclusões foram unânimes, razão por que seus membros, ao trazê-las ao conhecimento de V. Exa., estão certos de que suas sugestões representam, de fato, a melhor solução do assunto, dentro das atuais circunstâncias.

#### OBSERVAÇÕES PRELIMINARES

As dificuldades do transporte urbano crescem de magnitude, obviamente, em função do incremento da população.

A necessidade de levar aos locais de trabalho número crescente de pessoas e trazê-las, de volta, às suas residências, impõe o estudo de complexos problemas ligados ao conforto e rapidez dos meios de locomoção que devem ser projetados e, afinal, oferecidos à população.

Sem dúvida, cada cidade tem os seus problemas peculiares que exigem solução apropriada. Como quer que seja, entretanto, e isto é lógico, há um certo ponto comum a tôdas as soluções particulares ou seja, é indispensável que se conte com veículos coletivos de grande capacidade e velocidade.

É indubitável que nas grandes concentrações humanas os trens eletrificados e o metropolitano, em sub-solo ou elevado, devem constituir a base do transporte das grandes massas, coletadas pelos demais sistemas de transporte. O bonde moderno, em vias privadas, corresponde a êsses dois meios de transporte, embora com capacidade reduzida.

Logo abaixo do bonde com essas características, surge o ônibus elétrico, cuja capacidade e mobilidade permitem grande transporte nas vias normais de tráfego, em conjunto com outros veículos coletivos ou individuais.

Em seqüência registram-se os ônibus, micro-ônibus, os lotações e os táxis. Dêstes, e somente em alguns casos, apenas os ônibus podem ser considerados como capazes de atender a transporte de maior intensidade. A coexistência dêsses veículos nas mesmas vias utilizadas por aquêles destinados ao transporte das grandes massas constitui fator de congestionamento do tráfego.

## MEIOS DE TRANSPORTE NO DISTRITO FEDERAL

A cidade do Rio de Janeiro só dispõe de um dos meios indicados como satisfatórios para o transporte de grandes massas: os trens eletrificados da Estrada de Ferro Central do Brasil. Do seu reaparelhamento, já iniciado, muito se deve esperar para a solução do angustiante problema do transporte suburbano.

A Estrada de Ferro Leopoldina, com seu material rodante e via permanente obsoletos, está a exigir medidas imediatas que venham colocá-la, pelo menos, em paridade com a Estrada de Ferro Central do Brasil.

É verdade que o problema dos transportes constitui assunto de competência do Governo do Distrito Federal, mas, em face das circunstâncias peculiares da Administração da cidade, impõe-se uma colaboração íntima com a União Federal, que controla aquelas Estradas de Ferro. Muitas têm sido as iniciativas das administrações municipais no sentido de dar solução ao problema, com a construção do metropolitano, sendo de ressaltar que todos os projetos e estudos sempre consideraram, como convinha, a coexistência do transporte suburbano oferecido pelas estradas de ferro.

Depois de freqüentes tentativas e após providências do Legislativo e do Executivo municipais, a implantação do metropolitano está em sua fase mais positiva com a aprovação dos projetos definitivos e constituição de uma sociedade de economia mista, sob cuja responsabilidade deverão correr as obras pertinentes.

Entretanto, os efetivos meios de transporte com que conta, realmente, a população, além das estradas de ferro suburbanas, caracteriza-se, no momento, por uma inadequação absoluta às necessidades, seja pelo tipo do veículo em tráfego, seja pela deficiência de vias de comunicação, seja ainda, pela sua completa falta de entrosamento e coordenação.

### *Os bondes*

Os bondes, que dentro de modernas condições técnicas poderiam representar elemento de grande valia, constituem, na cidade do Rio de Janeiro, elemento perturbador do tráfego, pela inexistência de vias privadas e características antiquadas dos veículos em uso. Essas circunstâncias e mais o fato de trafegarem com "pingentes" muitíssimo numerosos, nas horas do "rush" reduzem-lhes a velocidade comercial, permitem grande evasão de renda, provocam excessivo desgaste do material rodante e eventuais indenizações por acidentes.

Atente-se ainda para o desinterêsse das concessionárias na manutenção do equipamento e via permanente, em face da proximidade do término dos prazos da concessão, e teremos um panorama do que realmente ocorre nos serviços de bondes.

### *O lotação e o micro-ônibus*

O lotação é, de todos, o veículo menos recomendado para o transporte coletivo urbano, em vias de tráfego intenso.

De pequena capacidade, sua dimensão pouco difere da de um ônibus. Inteiramente sem horário e às vezes sem itinerário, o lotação deixa, também, constantemente de ir ao fim do percurso, voltando em meio. Normalmente são veículos individuais, correndo à procura de passageiros, numa sofreguidão arriscada e perigosa.

O micro-ônibus apresenta os mesmos inconvenientes e desvantagens que o lotação, agravados com o desconforto causado pelo passageiros que viajam em pé.

### *Os ônibus*

O ônibus constitui, sem dúvida, transporte coletivo razoável em face das necessidades da população. Os veículos atualmente utilizados e que se acham em tráfego viajam, entretanto, superlotados nas horas de maior movimento e ressentem-se de adequada manutenção.

As empresas proprietárias alegam impossibilidade de aquisição de peças e baixa tarifa. Mesmo sem entrar no mérito da questão, não se pode deixar de reconhecer o precário estado da maioria dos ônibus, sendo de ressaltar-se, outrossim, a concorrência que sofrem dos pequenos coletivos denominados micro-ônibus e lotações. Pelo fato, ainda, da completa ausência de padronização dos veículos torna-se impossível organizar programa visando a adquirir peças e sobressalentes, o que vem agravar o custo da operação.

O combustível usado pelos ônibus também constitui fator de consumo de divisas, já escassas para atender às reais e urgentes necessidades do País.

## INDICAÇÕES GERAIS PARA SOLUÇÃO DO PROBLEMA DO TRANSPORTE

Em consequência da sua topografia, a cidade do Rio de Janeiro constitui-se de bairros populosos, separados por serras e morros que dificultam, enormemente, sua interligação. As vias de comunicação se estabelecem, desse modo, obrigatoriamente, por vales mais ou menos estreitos, acarretando seu consequente congestionamento.

Evidentemente, pouco se pode conseguir com simples alargamento dessas ruas e avenidas se não se tiver em conta o tipo de veículo que por elas deve trafegar, de forma a oferecer a maior capacidade de transporte com o menor espaço ocupado na via pública. A preocupação precípua deve ser a de oferecer meios de transporte e não, apenas, facilidade ao tráfego.

Dentro dessas considerações não podemos fugir à indicação preliminar da absoluta necessidade do imediato reaparelhamento das linhas de estrada de ferro suburbanas. É certo que as Estradas de Ferro Central do Brasil e Leopoldina escapam ao controle da Prefeitura; como quer que seja, e tendo em vista o que representam as linhas dessas estradas no transporte de grandes massas, é imperativo que a Prefeitura promova, junto ao Governo Federal, as iniciativas que possam levar à melhoria daqueles serviços.

### *Bondes*

Com referência aos atuais bondes, e reportando-nos às críticas anteriormente feitas, seriam de sugerir-se medidas que procurassem aproximá-los dos modernos veículos desse tipo, mundialmente utilizados. Como vimos, entretanto, há uma impossibilidade absoluta no estabelecimento de vias privadas, o que não permitirá a grande melhoria de sua capacidade de transporte com o efetivo aumento de sua velocidade comercial.

Os inconvenientes atinentes à segurança dos passageiros, podem ser afastados com o fechamento dos atuais veículos, o que, de alguma forma, possibilitará pequeno aumento de sua velocidade comercial evitando, ainda, no sentido de assegurar a recuperação desses veículos e a manutenção do equipamento, via permanente e edifícios, considerando, além do mais, sua próxima reversão à Prefeitura.

Acontece, porém, que em face da apontada impossibilidade de trafegarem esses veículos em linhas privadas não poderão eles representar, no Rio de Janeiro, uma solução satisfatória para o transporte.

### *Ônibus*

O ônibus a óleo ou gasolina, atualmente existente, representa, sem dúvida, uma contribuição muito grande para o transporte coletivo.

A Prefeitura deverá se empenhar junto às empresas e junto ao Governo Federal para que esses veículos venham a oferecer condições normais de operação, através de um plano de importação de peças e sobressalentes e fixação de tarifas compensadoras.

### *Micro-ônibus e lotações*

Os micro-ônibus e lotações cujos inconvenientes são manifestos e já foram ressaltados, devem ser, progressivamente, eliminados das zonas de tráfego congestionado. É possível e mesmo provável que sua utilidade ainda se possa fazer sentir nas zonas periféricas e nas de condições técnicas especiais.

### *Novos meios de transporte: ônibus elétricos e metropolitano*

Em razão do exposto tudo recomenda a imediata implantação dos ônibus elétricos.

Outra medida que se impõe é a construção do metropolitano, cujos projetos se encontram concluídos e aprovados, em condições de execução. Não é necessário frisar a grande significação do metropolitano na solução do transporte coletivo.

### *Áreas seletivas de transporte*

No que diz respeito aos atuais meios de transporte, grande melhoria poderá ser obtida com o estabelecimento de áreas seletivas de transporte. É, pois, recomendável o estudo, tão rápido quanto possível, dessas áreas, que visam a evitar o que atualmente ocorre com os passageiros de meio de linha, impossibilitados de conseguir lugar e obrigados a disputá-los com aqueles que vêm dos pontos iniciais.

A chamada operação Copacabana dever ser reexaminada procurando-se chegar a uma solução que, embora parcial, possa ser imediatamente posta em prática. Igual providência deverá ser estendida a todo o Distrito Federal, pois o problema é o mesmo nos demais bairros.

Nesses estudos ter-se-á, porém, sempre em conta a situação dos atuais permissionários que, em tal qualidade, deverão continuar a explorar o serviço de transporte, até sua solução definitiva.

### *Unificação dos Transportes*

É urgente e imperativa a unificação dos transportes coletivos da cidade do Rio de Janeiro. Parece, mesmo, que essa medida encontra eco no projeto de organização, em andamento, da Companhia do Metropolitano.

Somente com a unificação será possível oferecer à população o transporte mais indicado, considerando o tipo de veículo, a frequência de viagens, tudo tecnicamente estudado, de modo a oferecer o melhor, com tarifa mais baixa, compensando linhas deficitárias com outras de maior rendimento.

A unificação do transporte será obtida pelo monopólio de sua exploração e mediante a instituição de

1.º Repartição municipal de transporte com a variante de Departamento Autônomo à semelhança do atual Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF).

2.º Autarquia de transportes, entidade com personalidade jurídica própria, nos moldes do Montepio dos Empregados Municipais (MEM).

3.º Sociedade de Economia Mista, em que a Prefeitura participe com maioria de ações à semelhança do Banco da Prefeitura do Distrito Federal e da prevista companhia que deverá construir e explorar o metropolitano.

4.º Concessão a Companhia particular.

A Comissão deixou de lado a primeira e segunda soluções, por considerá-las impróprias para a exploração de serviços industriais.

A quarta solução foi considerada arcaica e também inconveniente. Quando o prazo de concessão se aproxima do término, os concessionários se desinteressam do serviço e da conservação do material, via de regra reversível. É do momento atual a situação do transporte em bondes onde, apesar de revisões periódicas de tarifas, a conservação do equipamento e das vias permanentes vem sendo feita de modo precário e apenas tendo em mira a não paralisação total do serviço.

Dessa rápida análise, resta a Sociedade de Economia Mista que é, assim, preconizada pela Comissão. Trata-se de organização maleável, pronta a atender às eventuais necessidades do serviço e que remanesce sob controle do Governo. Esse tipo de organização vem sendo aplicado no País, com reais vantagens.

Mas aquele fato, bem como a extensão da tarefa referente a unificação dos transportes de superfície, agravada pela deficiência de sua organização atual, leva a Comissão a sugerir a instituição de uma entidade daquele tipo, aconselhando, entretanto, a fusão das duas companhias, uma vez atingido o seu objetivo imediato e ultimada a construção da primeira linha do metro-

politano. A lei que criasse essa companhia deveria isentá-la dos impostos municipais, que recaíssem sobre o ato da fusão.

Tendo em conta a necessária unificação dos transportes, seria outorgada à companhia a exclusividade para todo o transporte coletivo de superfície (excluídas as estradas de ferro exploradas pela União e os bondes do grupo Light enquanto não revertessem à Prefeitura).

Dessa forma ser-lhe-ia imediatamente entregue a exploração dos bondes de Campo Grande e Ilha do Governador, e, progressivamente, a dos demais bondes da cidade, na medida de sua reversão à Prefeitura.

Ficaria desde logo prevista a revisão das atuais permissões de linhas de ônibus, micro-ônibus e lotações, com a finalidade de programar a encampação dessas empresas ou seu eventual deslocamento para atender outras zonas, sempre sob o regime de permissonárias.

Essa sociedade de economia mista poderá estudar a padronização dos veículos, incentivando sua produção no País em face do mercado que virá oferecer, trazendo, dêsse modo, apreciável economia de divisas. A padronização acarretará, obviamente, redução nos gastos de manutenção e garantia de funcionamento dos veículos, possibilitando o armazenamento de peças e sobressalentes.

Ficaria, ainda, a companhia, autorizada a comprar, mediante avaliação e a seu inteiro critério, os veículos e instalações atualmente empregados naquele transporte, permitindo-se também a desapropriação, por iniciativa da mesma companhia. A compra por acôrdo poderia ser feita a dinheiro ou mediante cessão de ações a seus atuais proprietários.

#### *Convênio de tráfego*

Dentro dêsse mesmo ponto de vista seria de todo o interesse a imediata aprovação do convênio de tráfego, já assinado entre a Prefeitura e a Inspeção de Veículos. A criação do Departamento de Engenharia de Tráfego, em muito virá facilitar a perfeita coordenação entre aqueles que projetam as vias e aqueles que programam sua utilização.

#### PROVIDÊNCIAS IMEDIATAS

Providências deverão ser tomadas, de imediato, para melhoria do sistema de transporte.

É, assim, indicada a instalação de ônibus elétricos, e progressiva retirada dos bondes, dos pontos mais congestionados da cidade.

Três grandes zonas deverão, de imediato, ser atendidas pelos ônibus elétricos: a da Tijuca, a do Centro e a zona sul. A retirada progressiva dos bondes dessas zonas virá beneficiar as demais, atendidas pelos trens suburbanos.

Assim examinada a questão e fixada a circunstância de que a administração se empenha em instalar o metropolitano, cuja primeira linha virá servir à zona da Tijuca, a Comissão recomenda a instalação dos ônibus elétricos no centro da cidade e na zona sul.

O centro, embora também atendido pela primeira linha do metropolitano, constitui o ponto de convergência das demais zonas. A melhoria de suas

condições virá beneficiar as demais. Além disso, apresenta êle problemas próprios, conseqüentes da concentração do comércio, e o seu congestionamento causa grandes prejuízos à população em geral.

A zona sul poderá, a rigor, ser dividida em três, uma constituída dos bairros de Ipanema, Copacabana, e Leme, ligados ao centro, outra dos bairros do Leblon, Gávea, Jardim Botânico, também ligados ao centro e a última, finalmente, dos bairros de Botafogo, Catete e Flamengo com um ramal para Cosme Velho.

Destas a que oferece problemas mais graves, é, indubitavelmente, a de Ipanema, Copacabana e Leme.

As possibilidades financeiras da Prefeitura em estudo aprofundado, indicarão, certamente, quais as zonas que deverão ser, inicialmente, beneficiadas com a instalação dos ônibus elétricos.

É necessário não perder de vista, entretanto, que a instalação dos ônibus elétricos deve cobrir a totalidade da zona que vier a ser beneficiada.

Valha esclarecer que como "Centro" a Comissão entendeu o centro da cidade e a interligação das estações terminais dos demais sistemas de transporte, inclusive estradas de ferro, barcas, e Aeroporto Santos Dumont.

Assunto a ser estabelecido pelo projeto definitivo é o da utilização das diferentes pistas das praias de Botafogo e Flamengo. Não obstante, a Comissão sugere o uso das pistas internas de Botafogo e atuais externas do Flamengo, pelos ônibus elétricos provenientes de Ipanema, Copacabana, e Leme e ainda de Leblon, Gávea e Jardim Botânico. A rua do Catete seria utilizada pelos bondes, até implantação dos ônibus elétricos em Botafogo, Cosme Velho e Catete.

A Comissão também recomenda a imediata implantação de ônibus elétricos na linha Madureira-Penha-Irajá por ser solução há muito indicada e que permitirá a complementação do calçamento da Avenida Marechal Rangel.

A Comissão que fôr incumbida de estudar o projeto deverá definir-se, em relação à rede aérea, por um dos sistemas, rígido, flexível ou misto, êste constituído do sistema flexível com chaves e desvios do sistema rígido.

Essa mesma Comissão deverá estudar a possibilidade de obtenção, no mercado interno, de postes metálicos, a menos que se venha a inclinar pela posteação de concreto, normalmente de diâmetro relativamente grande e já que, pelas informações que foram trazidas à Comissão os atuais postes da rede aérea da Light não comportam a linha dos ônibus elétricos.

Essa comissão deverá entrar em entendimentos com as companhias do grupo Light no sentido de possibilitar a progressiva retirada dos bondes. Em virtude de cláusula contratual, a retirada da maioria das linhas de bondes deverá ser precedida de autorização legislativa.

Na concorrência pública que certamente será aberta para instalação dos ônibus elétricos, os fornecedores deverão ser obrigados a prestar assistência técnica e, eventualmente, assistência administrativa, visando neste caso a perfeita organização do serviço. Deverá ser previsto que, no período inicial o equipamento será operado com a responsabilidade de seus fornecedores que, inclusive, deverão auxiliar a seleção do pessoal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para melhoria efetiva, a longo prazo, dos transportes de superfície, é imprescindível o estabelecimento de amplas vias de comunicação, recomendando-se um programa de obras para o estabelecimento de vias expressas e abertura de túneis.

O ônibus elétrico, porém, trará alívio ao tráfego, em qualquer zona onde seja instalado em substituição ao atual bonde, especialmente se adotadas medidas complementares, que se impõem, como sua conexão e coordenação com os outros meios de transporte de superfície, bem como metropolitano e trens suburbanos. Sua extrema mobilidade, grande capacidade de transporte, inteira segurança, baixo custo relativo dos veículos, mínima exigência na conservação dos motores elétricos, possibilidade de rápido início de sua fabricação no País e, ainda economia de divisas na aquisição de combustíveis, tornam imperiosa a sua instalação na cidade.

Recomendam-se três importantes medidas administrativas complementares, uma referente à fixação das áreas seletivas de transporte em todo o Distrito Federal; outra a da instituição de uma Comissão executiva para estudos dos projetos, fixação das linhas, atendidas tôdas as circunstâncias, inclusive as financeiras e para promover os atos e providências tendentes ao estabelecimento do sistema de transporte por ônibus elétricos; e, finalmente, a constituição de sociedade de economia mista, que, sob contróle da Prefeitura, terá a seu cargo o transporte de superfície, no Distrito Federal em caráter de exclusividade.

A Comissão anexa ao relatório as atas das Sessões realizadas além de tôda a documentação nelas mencionadas, assim como os anteprojetos referentes às linhas de ônibus elétricos apresentados para as zonas centro e sul da cidade e ainda para a linha Madureira-Penha-Irajá. A Comissão contou com a presença e os esclarecimentos de técnicos experimentados, tendo tido oportunidade de assistir filmes especializados e havendo compulsado catálogos de companhias fornecedoras.

Ao concluir seus trabalhos a Comissão sente-se na obrigação de agradecer a V. Exa. a honra com que foi distinguida e vale-se da oportunidade para reiterar os protestos de respeitosa estima e elevada consideração.

Rio de Janeiro, 21 de março de 1956. — *Maurício Joppert da Silva* — *Antônio Russel Raposo de Almeida* — *Adalberto Cumplido Sant'Ana* — *Antônio José da Costa Nunes* e *Roberto de Souza Pinto Filgueiras*.

## V — CONSTITUIÇÃO DA 2.ª COMISSÃO

PORTARIA N.º 397, DE 24 DE MAIO DE 1956

O Prefeito do Distrito Federal

tendo em vista o relatório da Comissão de Estudos e Planejamento do Serviço de Autocarros Elétricos, constituída pela Portaria n.º 143, de 24 de janeiro do corrente ano,

RESOLVE atribuir a uma Comissão Organizadora dos referidos serviços os seguintes encargos:

1. Definir os itinerários das linhas de "trolley-bus", em articulação com o atual serviço das companhias concessionárias de carris urbanos da cidade;
2. Estimar a inversão necessária para a implantação do sistema;
3. Realizar uma concorrência pública para fornecimento de material, montagem das linhas e aquisição do equipamento destinado à execução dos serviços, inclusive veículos;
4. Organizar, fixar o capital, e propor os estatutos de uma Sociedade de Economia Mista que deverá assumir os encargos da operação do sistema e planejar a coordenação dos transportes coletivos de superfície no Distrito Federal.

Esta Comissão, que terá sede no Palácio Guanabara, será constituída dos Engenheiros Márcio de Mello Franco Alves, Humberto Berutti Augusto Moreira, José de Oliveira Reis, Hugo Thompson Nogueira, Hilton Jesus Gadret, bacharéis Roberto de Souza Pinto Filgueiras e Abellard José de França e de um representante da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, podendo, para desempenho de sua missão, requisitar funcionários e solicitar a assessoria técnica de órgãos públicos ou entidades particulares especializados no assunto.

Distrito Federal, 24 de maio de 1956. — *Francisco Negrão de Lima*.

## VI — DESIGNAÇÃO DE REPRESENTANTE DO CLUBE DE ENGENHARIA

PORTARIA N.º 494, DE 23 DE JULHO DE 1956

O Prefeito do Distrito Federal

RESOLVE designar o Engenheiro e Professor César Reis de Cantanhede Almeida para, como representante indicado pelo Clube de Engenharia, integrar a Comissão instituída pela Portaria n.º 397, de 24 de maio do corrente ano, com as incumbências nela definidas, relativas ao problema dos transportes coletivos de superfície no Distrito Federal.

Distrito Federal, 23 de julho de 1956. — *Francisco Negrão de Lima*.

## VII — RELATÓRIO DA COMISSÃO ENCAMINHANDO ANTE-PROJETO E MINUTA DO EDITAL DE CONCORRÊNCIA

Senhor Prefeito:

A Comissão Organizadora do Serviço de Transporte por Ônibus Elétricos, instituída pela Portaria N.º 397, de 24 de maio de 1956, vem apresentar a

Vossa Excelência relatório parcial de suas atividades, no que concerne à definição dos itinerários das linhas de ônibus elétricos, à estimativa da inversão necessária para a implantação inicial do sistema, bem como à elaboração do edital de concorrência pública, prevista para dita implantação.

I. *Itinerários* — Os itinerários sugeridos cobrem todos os bairros da área servida pelos bondes da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico, ou seja, toda a zona sul.

A fixação de tal critério inicial, que se baseou em parte, nos estudos anteriormente procedidos pela Comissão constituída pela Portaria n.º 143, de 24 de janeiro do corrente ano, levou em consideração os fatos seguintes:

1.º — a expiração, em 1960, do prazo contratual que liga a Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico à exploração do serviço de bondes, devendo, de conseqüência, operar-se naquele ano a reversão total do sistema;

2.º — as precárias condições atuais de operação desse serviço, em face dos elevados custos de manutenção, devidos à obsolescência do material;

3.º — as condições gerais das vias públicas, com pistas de rolamento saturadas e impossibilidade de estabelecimento de "free-ways";

4.º — o planejamento das obras do "Metropolitano", cuja primeira etapa de execução está fixada no tronco Lapa-Saens Peña, o que significa:

a) — que a zona sul só em data relativamente remota poderá vir a contar com esse tipo altamente eficiente de transporte coletivo;

b) — que o sistema de transporte de superfície deverá ser substancialmente alterado em toda a zona servida pelo "Metropolitano".

A fixação final dos itinerários obedeceu à necessidade de suprir todas as linhas atuais de bondes, mas diversificou as diferentes zonas em áreas seletivas de forma a conseguir o maior rendimento possível do sistema.

A justificação dos itinerários, o cálculo do tráfego e da renda, a relação das linhas com as suas extensões, encontram-se nos anexos I e II, e o traçado, na planta sob anexo III.

II. *Estimativa* — A estimativa da inversão situa-a dentro da autorização legal, contida no artigo 18 da Lei n.º 826, de outubro de 1955, e que é igual a Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros).

Tal estimativa, na verdade, deverá ascender, praticamente, àquele total, compondo-se das seguintes parcelas:

	Cr\$
a) — aquisição de 200 ônibus elétricos .....	340.000.000,00
b) — fornecimento do material de rede aérea e montagem .....	95.000.000,00
c) — subestações — fornecimento e montagem .....	20.000.000,00
d) — imprevistos .....	45.000.000,00

TOTAL ..... 500.000.000,00

Não foram considerados os encargos correspondentes ao financiamento, nem os atinentes aos itens V e VI do edital, que se referem, respectivamente, à assistência e supervisão técnico-administrativa e à manutenção e reparação do sistema.

Em relação a estes itens cabe esclarecer que o contrato relativo à execução dos serviços nêles previstos, poderá vir a ser assinado diretamente com

a Companhia a ser constituída para a exploração do transporte, a qual, outrossim, se responsabilizará pelos juros do financiamento.

Cabe, ainda, esclarecer que o preço definitivo dos ônibus está condicionado às facilidades de importação, podendo oscilar entre Cr\$ 1.500.000,00 e Cr\$ 2.000.000,00, por unidade, variando entre o primeiro e o segundo, na proporção em que sejam efetivas as restrições de importação pela exigência de fornecimento de maior percentagem de material de procedência nacional.

III. *Edital* — O edital de concorrência foi elaborado, tendo por base as melhores informações técnicas que nos foi possível recolher.

A complexidade da matéria obrigou a uma exaustiva comparação de todos os elementos coligidos pela Comissão, inclusive em audiências freqüentes e prolongadas com fornecedores de material especializado, assim como através de catálogos, listas, plantas, etc.

Para chegar ao resultado que se consubstancia no edital, oferecemos, também, a todos os interessados que nos vieram procurar (cêrca de uma dezena), cópias da redação inicial, de modo a receber sugestões que se incorporassem ao texto definitivo.

A pesquisa demorada, o debate constante, levaram a Comissão, afinal, a adotar a sugestão que ora apresenta a Vossa Excelência, e que sofreu, também, a análise do Dr. César Cantanhede, a quem o digno Presidente do Clube de Engenharia houve por bem designar, para tal fim, em atenção ao convite de Vossa Excelência.

Este relatório, assim, tem por finalidade imediata submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o Edital junto, complementado pelos anexos I e II.

Caso entenda Vossa Excelência de aprová-lo, dignar-se-á, outrossim, de autorizar a abertura da respectiva concorrência pública, designando, ainda, quem a presidirá, tendo em vista o bom cumprimento das disposições do Regulamento Geral de Contabilidade Pública.

É de nosso dever consignar, finalmente, a eficiente colaboração do Serviço de Trânsito do Departamento Federal de Segurança Pública, e assim, também, a prestante cooperação do Dr. Lélío Telmo de Carvalho, credenciado junto à Comissão como representante de Sua Excelência, o Prefeito de Pôrto Alegre, Dr. Leonel de Moura Brizola.

Rio de Janeiro, 25 de julho de 1956. — *Márcio de Mello Franco Alves, José de Oliveira Reis, César Cantanhede, Roberto de Souza Pinto Filgueiras, Luiz Thompson Nogueira, Hilton Jesus Gadret, Abellard José de França e Humberto Berutti Augusto Moreira.*

## ANEXO I

### *Justificativa dos itinerários*

Afixação do número de linhas e respectivos itinerários foi resultante dos seguintes propósitos fundamentais:



1. o respeito à tradição dos logradouros até hoje percorridos por linhas de carris, as quais serão substituídas por linhas de ônibus elétricos.

A fim de facilitar o escoamento, foram projetadas rédes também nas pistas litorâneas das avenidas Beira Mar, praia do Flamengo e em uma das da praia de Botafogo, que até hoje não foram utilizadas para carris. Outrossim, foi escolhida a avenida Epitácio Pessoa (margens leste e sul da Lagoa Rodrigo de Freitas) para estabelecer uma ligação útil Ipanema-Humaitá e possibilitar mais um itinerário diversificado.

2. o escoamento da população de áreas através de itinerários o mais possível diferenciados, de modo a evitar que, na ida para o centro, veículos provenientes de determinadas zonas trafeguem lotados ao longo de logradouros densamente povoados de outras zonas e vice-versa, que, na volta do centro, os veículos transportem uma grande percentagem de passageiros de meio de caminho, trafegando com baixo coeficiente de ocupação os trechos finais da linha.

Assim, por exemplo, no eixo Leme-Leblon foram escolhidas as terminais Leme, Praça Serzedelo Correia, Praça General Osório, Praça Antero de Quental e Praça Azevedo Sodré, tôdas com itinerários diversificados para saída da faixa litorânea-oceânica: a de maior densidade demográfica e, conseqüentemente, de maior demanda.

3. o enfeixamento de tôdas as linhas em dois sistemas de aproximação da terminal do centro da cidade, sistemas êstes independentes, sem superposição e com terminais também independentes, embora no mesmo local. Assim, as linhas 1 — 2 — 3 e 4 são encaminhadas, entre o Mourisco e o Castelo, ao longo das pistas internas de ônibus da praia do Flamengo e das externas em cada par unidirecional da praça Paris e finalmente avenida Antônio Carlos, ao passo que as demais se servirão das ruas do Catete, Augusto Severo, Teixeira de Freitas, Passeio, Avenida Graça Aranha, até à terminal do Centro, retornando via avenida Antônio Carlos (em outra pista), avenida Pres. Wilson, praça Paris (na pista interna) e novamente rua do Catete, em direção a cada bairro servido.

Com relação à zona de aproximação do Centro e ao próprio Centro, deve ser ressaltado que são as condições peculiares da Cidade que obrigam a superposição de tôdas as linhas em dois eixos únicos, limitando-se, assim, a capacidade de escoamento com relação às possibilidades que se apresentariam se novas vias de penetração fôsse criadas. As três pistas unidirecionais que existem na praça Paris, por exemplo, se reduzem a duas na praia do Flamengo para se restabelecerem novamente as três na praia de Botafogo. Acresce a circunstância de que, na transição da praça Paris para o Flamengo, a transposição da garganta da Glória pelo fluxo de tráfego que a primeira permite escoar só pode ser feita — e mal feita — mercê da ajuda da rua do Russel, que oferece condições técnicas defeituosas, de rampa, traçado sinuoso e estrangulamento de seção à altura do Hotel Glória.

Torna-se mister, pois, lançar mão da rua do Catete, que, normalmente, deveria funcionar conjugada com a rua da Lapa e, no máximo, admitindo também uma parte do tráfego da avenida Augusto Severo. Eis por que a rua do Catete ficará sobrecarregada com um número maior de linhas do que

seria aconselhável, embora o sistema projetado não tivesse em mira senão substituir apenas os carris, reconhecendo, como indispensável, por enquanto, o concurso dos ônibus diesel e dos lotações.

O mesmo fenômeno de falta de vias de escoamento se dá na chamada garganta do Humaitá (entre a rua Voluntários e o início da rua Jardim Botânico). Mas é em Copacabana que a falta de chão para rolamento se acentua mais gravemente, como é do consenso geral.

Tais deficiências de condições urbanísticas da zona Sul limitam a capacidade do sistema de ônibus elétricos, os quais, embora mais maleáveis que os bondes, têm, contudo, de submeter-se, em condições normais, às limitações de uma réde aérea de contato, obrigando os veículos à fila indiana na mesma direção, o que não deixa, aliás, de certo modo, de constituir uma circunstância disciplinadora do tráfego.

Asseguramos que a extensão do serviço até limites muito mais avançados, de modo a servir uma percentagem muito maior da população, será possível desde que os seguintes melhoramentos urbanísticos já projetados sejam executados: a) — atêrro do Flamengo, perfeitamente possível em prazo curto com a aceleração das obras do Sto. Antônio; b) — alargamento da rua do Catete (remoto); c) — alargamento da rua Humaitá (dependendo de poucas desapropriações); d) — abertura dos túneis de Copacabana (obra de envergadura, cuja realização dependerá de um plano financeiro abrangendo os demais túneis da Cidade).

4. A adoção de um esquema novo de tráfego no centro da Cidade possibilitada pela retirada dos bondes e consistindo, principalmente na inversão da mão da avenida Rio Branco entre a avenida Beira Mar e avenida Nilo Peçanha bem como a das ruas Treze de Maio, México e praça Floriano. Aquêles trecho da Avenida Rio Branco passando a destinar-se à entrada no Centro, permitirá o desfêgo da avenida Graça Aranha, propiciando assim o mais fácil escoamento dos coletivos elétricos que nesta circularão (aliás em duas rédes no mesmo sentido).

O esquema foi proposto pelo Departamento Federal de Segurança Pública e visava originalmente a melhoria do tráfego no Centro com o recuo da terminal dos bondes no Largo da Carioca para o Passeio Público. Implicava, portanto, no sacrifício da população transportada por aquêles veículos, que teria de se locomover a pé do Passeio Público até o seu ponto de destino no Centro ou vice-versa, para tomar condução para o bairro.

A adaptação do sistema de ônibus elétricos absorve as vantagens do plano e elimina o seu principal inconveniente, acima apontado, pois os veículos coletivos sucedâneos do bonde transportarão os passageiros até a praça Antônio José de Almeida, ponto bastante central e aí os recolherão na volta às residências, utilizando os abrigos recentemente construídos e imprópriamente destinados aos ônibus da zona norte. Êstes últimos passarão a servir-se do Tabuleiro da Baiana e de outros abrigos a serem construídos no Largo da Carioca. Os ônibus da zona norte deixarão de cruzar a avenida Rio Branco como o fazem atualmente, incorporando-se, porém, à sua corrente de tráfego, ao saírem do Largo da Carioca, via Bittencourt da Silva, em demanda aos respectivos terminais dos bairros.

Salientadas as vantagens do novo esquema de tráfego e as que provêm da maior mobilidade que têm os ônibus elétricos em relação aos bondes, ficará patente a grande melhoria do tempo de escoamento dos passageiros.

Hoje em dia, os bondes consomem cêrca de quarenta minutos nas horas do "rush" da praça Paris até o Centro e de volta à praça Paris; durante êsse período crítico é justamente que o sistema de carris oferece um menor número de lugares, quando deveria triplicar a oferta. Com o sistema de ônibus elétricos haverá, pelo menos, a manutenção do mesmo ritmo, pois parte dos veículos chegará à terminal do centro pela via desimpedida do litoral (avenida Beira Mar) e a outra parte via avenida Graça Aranha descongestionada, graças à inversão de mão do trecho inicial da avenida Rio Branco. As limitações são, como foi dito, os conjuntos Flamengo-garganta da Glória e Catete-Augusto Severo-Passeio.

5. O estabelecimento de duas linhas extraordinárias, com retôrno em ponto intermediário das respectivas linhas efetivas, para funcionarem sòmente na hora do "rush", assegurando vagas nos veículos aos passageiros de meio do caminho e tornando mais econômica a operação. Estas duas linhas são a de n.º 5 (praça Gen. Alcio Souto), para servir aos passageiros dêsse núcleo e do eixo Humaitá-Voluntários e a linha 11 (Laranjeiras), encurtamento da linha 12 (Cosme Velho), cujo trecho final é fracamente povoado. Ambas as linhas extraordinárias, por isso que trafegarão nas horas do "rush" exclusivamente, deixarão de ir à terminal no Castelo, podendo retornar do Passeio Público, sem maiores inconvenientes. É de se supor que neste ponto e para êste ponto encontrarão número suficiente de passageiros de modo a trafegarem com um coeficiente de aproveitamento vizinho de 100%.

À primeira destas linhas foi indicado um itinerário diferente das demais, que consiste no aproveitamento da rêde estabelecida como "by-pass" na rua do Russel e na atual pista de bondes do Flamengo até as ruas Dois de Dezembro e Machado de Assis. Conforme o resultado da experiência, uma outra linha ordinária talvez possa ser desviada por êsse itinerário para desafogar a rua do Catete e estabelecer uma união regular entre o Flamengo e o largo do Machado.

6. Finalmente, sempre que possível, a preferência pelo logradouro que constitua eixo de gravidade da zona a servir; assim em Copacabana foi escolhida a avenida N. S. Copacabana com mãos nos dois sentidos, ao invés da rua Barata Ribeiro; em Ipanema, a rua Visconde de Pirajá e no Leblon a avenida Ataulfo de Paiva embora êstes dois últimos logradouros, pavimentados a paralelepípedos ofereçam piores condições à conservação dos veículos.

Eis porque julgamos oportuno encarecer a conveniência de ser posta em ordem do dia a reforma da pavimentação para asfalto, dessas duas importantes vias de penetração e distribuição.

As conclusões do capítulo a seguir, relativo ao cálculo do tráfego corroborarão o afirmado acima, acêrca do grau de eficiência que pode ser esperado do sistema de ônibus elétricos com relação ao número de passageiros a transportar.

## ANEXO II

### *Cálculo do tráfego e da renda*

Estabelecido em planta, em linhas gerais, o traçado possível, tendo em vista as condições topográficas e viárias da zona sul da Cidade, procuramos determinar, inicialmente, o número de passageiros a transportar, dos diversos bairros, baseando-nos nos dados fornecidos pela Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico.

Os números oferecidos correspondiam, entretanto, a passagens pagas e não a passageiros efetivamente transportados pois, na maioria, as linhas de carris compreendem duas seções.

Mediante o estabelecimento de coeficientes corretivos, foi levada em conta aquela circunstância, assim como a evasão de renda, de alta significação nos veículos abertos. Comparando-se os itinerários e os núcleos terminais servidos, distribuimos o montante a transportar pelas diversas linhas projetadas, e fixamos, por fim, os números de passageiros em cada linha.

Mas, visto que a demanda varia substancialmente no decurso das 24 horas do dia, dividimos êsse prazo em três períodos, respectivamente de 5 às 21; de 21 à 1 e de 1 às 5, atribuindo ao primeiro 80% do número total de passageiros a transportar; 14% ao segundo e 6% ao terceiro. Concomitantemente varia, também, a velocidade comercial, para a qual foram estabelecidos índices oscilando entre 14 e 25 km/h, conforme o período da operação e as condições de alguns logradouros incluídos nos respectivos itinerários.

Para cada um dos períodos foram calculados os demais elementos partindo-se do tempo da operação, da velocidade comercial, do número de passageiros a transportar, do comprimento da linha, da lotação do veículo e do coeficiente médio de aproveitamento dos lugares oferecidos.

Êste último é um dado estatístico que deve ser extraído da experiência com bondes e ônibus comuns. Embora êsse índice fôsse fixado em valores vizinhos de 65%, é de se esperar que as excelências do meio de transporte oferecido atraíam um número de passageiros superior ao atualmente conduzido pelos bondes; neste caso a rentabilidade da operação do sistema só terá a lucrar com o melhor aproveitamento.

O cálculo do tráfego na primeira etapa (5 às 21 horas) serve para fixar o número máximo de veículos a circular em cada linha, o que constitui um dado imprescindível para o cálculo de alimentação da rêde de contato. Outras grandezas intermediárias de cálculo permitem obter-se o percurso total trafegado, em cada etapa. Fazendo-se intervir, a seguir, a tarifa e, portanto, a renda bruta, se alcança por fim o rendimento do sistema.

Os quadros anexos 1, 2 e 4 demonstram em detalhe a distribuição dêsses diferentes dados e resultados e o quadro 5 o resumo final.

É de nosso dever, entretanto, assinalar uma restrição muito importante com relação ao cálculo da rentabilidade. É que êste se baseia essencialmente no custo da operação, da qual resulta a tarifa. O cálculo dêsse custo exige um número de dados que só podem ser obtidos com segurança, da experiência mediante um contrôle bem organizado de tôdas as operações e custos elementares.

A falta de experiência própria pode ser suprida, com certa aproximação, por informações colhidas em outros organismos industriais de transporte coletivo, como sejam as empresas de carris e de ônibus diesel no Rio de Janeiro e, com menor precisão em empresas que já operam os ônibus elétricos em outras cidades do Brasil: Niterói, São Paulo e Belo Horizonte.

Com elementos que classificamos de aceitáveis com as devidas e prudentes restrições, chegamos ao custo de operação de Cr\$ 15,00 por veículo-quilômetro, base de todo o cálculo econômico, que redundou na alta rentabilidade encontrada.

Para um custo de estabelecimento da ordem de Cr\$ 550.000.000,00 (quinhento e cinquenta milhões de cruzeiros), a renda líquida anual de ..... Cr\$ 174.000.000,00 (cento e setenta e quatro milhões de cruzeiros) será de tal modo compensadora que permitirá esperar-se a estabilidade da mesma tarifa por alguns anos, mesmo porventura que se deixasse de admitir como perfeitamente exequível a próxima sustação do surto inflacionário anunciado com a maior segurança pelo nosso Governo.

### VIII — EDITAL DE CONCORRÊNCIA

*Edital de concorrência pública para instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos, no Distrito Federal, com aproximadamente 110.000 metros de rede aérea bifilar e fornecimento de 200 veículos, com financiamento e outras condições.*

Na conformidade da autorização do Senhor Prefeito em 31 de julho de 1956, no processo n.º GP-4.699-56 fica aberta concorrência pública para as obras de implantação de um sistema de transporte coletivo no Distrito Federal, por ônibus elétricos, para servir às seguintes linhas:

- I — Castelo-Urca (via Flamengo);
- II — Castelo-Leme (via Flamengo Passagem);
- III — Castelo-Praça Serzedelo Correia (via Av. Pasteur);
- IV — Castelo-Praça General Osório (via Flamengo-General Polidoro);
- V — Castelo-Praça Antero de Quental (via Catete-Voluntários-Lagoa);
- VI — Passeio Público-Praça General Alcio Souto;
- VII — Castelo-Bairro Peixoto (via Catete-Bambina-Real Grandeza);
- VIII — Castelo-Praça Azevedo Sodré (via Catete-São Clemente-Jardim Botânico);
- IX — Castelo-Rua Marquês de São Vicente (via Catete-São Clemente-Jardim Botânico);
- X — Castelo-Cosme Velho (via Bento Lisboa);
- XI — Passeio Público-Laranjeiras (via Bento Lisboa);
- XII — Leme-Leblon.

A presente concorrência abrangerá:

I — Fornecimento de todo material necessário à rede de contato, subestações e rede de alimentação.

II — Montagem completa da rede aérea de contato, subestações e rede de alimentação com aproximadamente 110.000 metros de rede aérea simples bifilar.

III — Fornecimento de 200 (duzentos) ônibus elétricos para o dito sistema, e respectivas peças sobressalentes, com opção à Prefeitura para a aquisição de mais outras 50 (cinquenta) unidades, no prazo do contrato.

IV — Financiamento total ou parcial de todo o material da rede aérea de contato, da rede de alimentação, das subestações, dos veículos e da montagem.

V — Assistência e supervisão técnica e administrativa da operação do sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos.

VI — Manutenção e reparação do sistema de ônibus elétricos.

#### *Da inscrição*

1.1 — As propostas serão recebidas no dia 8 de outubro de 1956, no Palácio Guanabara, de 13 horas até às 15 horas, pela Comissão Organizadora dos referidos serviços, instituída pela Portaria n.º 397, de 24 de maio de 1956, do Senhor Prefeito.

1.2 — As propostas poderão ser apresentadas por uma única firma comercial, ou por consórcio de firmas, devidamente comprovado, caso em que será uma delas designada como responsável (“líder”), devendo preencher as condições deste Edital.

1.3 — Os concorrentes deverão apresentar dois invólucros fechados e lacrados, contendo ambos, na parte externa, o nome do concorrente e, um deles, a legenda “Documentos exigidos pelo Edital de Concorrência relativo aos ônibus elétricos” — e o outro, os dizeres — “Proposta para a concorrência dos ônibus elétricos”.

1.4 — O invólucro “Documentos” conterá, em original ou fotocópia autenticada, os seguintes documentos:

a) Prova de que o proponente está legalmente constituído como pessoa jurídica registrada no Departamento Nacional de Indústria e Comércio, em data anterior à primeira publicação deste Edital;

b) Certidões de quitação com os impostos devidos às Fazendas Municipal, Estadual e Federal, passadas na cidade onde tiver sede a firma proponente;

c) Prova de quitação com o imposto sindical, abrangendo empregados e empregadores;

d) Certidões da Delegacia Regional do Trabalho ou Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, de observância ao artigo 362, parágrafo 1.º da Consolidação das Leis do Trabalho;

e) Talão comprovante do depósito efetuado na Secretaria-Geral de Finanças (Departamento de Contabilidade) da Prefeitura do Distrito Federal, da caução para garantia de assinatura do contrato, que é orçado em ..... Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), importando dita caução em Cr\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de cruzeiros) em moeda corrente do país ou em títulos da dívida pública Federal ou da Prefeitura do Distrito Federal, devendo a caução ser efetivada até 72 horas antes do dia fixado para o recebimento das propostas;

f) Declaração de idoneidade e capacidade financeira e comercial do proponente, firmada por estabelecimento bancário de capital igual ou superior.

a Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros) e que se refira expressamente, à presente concorrência;

g) Prova de que o proponente está devidamente autorizado, pelos fabricantes, firmas e bancos, nacionais ou estrangeiros, a assumir os compromissos constantes de sua proposta;

h) Prova de que o proponente possui, na data da publicação do presente edital, capital registrado e integralizado igual ou superior a ..... Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros);

i) Prova de possuir, no quadro de seus diretores ou auxiliares, técnicos devidamente habilitados, com capacidade comprovada na execução de trabalhos da mesma natureza dos que se acham em concorrência;

j) Prova de haver realizado no país ou no estrangeiro montagens completas de redes aéreas, subestações e redes de alimentação para sistema de tração;

k) Relação do equipamento a ser usado na execução das obras;

l) Declaração de inteira submissão às condições do presente Edital.

Da proposta:

2.01 — O envelope "Proposta" conterá a proposta do concorrente, escrita em papel formato officio e redigida em vernáculo, em três vias datilografadas, sem emendas, rasuras ou entrelinhas e acompanhada de anteprojeto de toda a rede de contato e alimentação em escala de 1/2 000, dêle constando as soluções adotadas com relação à distribuição da posteação, localização das subestações e dos serviços de manutenção bem como indicação dos esforços no tampo de cada poste.

As propostas obedecerão à discriminação seguinte:

#### ITEM I

(Fornecimento de todo o material necessário à rede aérea de contato, subestações e rede de alimentação).

Deverá o proponente juntar:

a) especificações e relação detalhada de todo o material oferecido para a rede aérea de contato, de conformidade com o anteprojeto de que trata o número 2.01, observadas as especificações gerais dos números 2.05 e 2.09;

b) especificações e relação detalhada do material destinado à alimentação, deduzida do anteprojeto de que trata o número 2.01 bem como da quantidade total de subestações necessárias, de acordo com o cálculo e esquemas de alimentação apresentados;

c) fotografias, esquemas, plantas, catálogos, desenhos e demais elementos informativos dos materiais oferecidos;

d) relação das empresas de transporte coletivo que utilizem material semelhante em suas instalações, no país ou no estrangeiro.

#### 2.02 — Validade da proposta

O proponente deverá oferecer preços válidos para prazo não inferior a 60 dias da data da concorrência.

#### 2.03 — Prazo de entrega

O proponente deverá indicar o prazo de entrega, tendo em vista a programação prevista no n.º 2.07.

#### 2.04 — Preços

1) O proponente deverá indicar os preços globais e unitários de todo o material oferecido, CIF Rio.

2) O preço dos equipamentos suplementares e de automatismo das subestações deverá ser cotado à parte.

3. Os concorrentes poderão apresentar alternativas de preços para subestações automáticas e semi-automáticas, bem como para subestações de superfície e subterrâneas.

#### 2.05 — Especificações

1) Posteação: Os postes de sustentação das redes aérea e de alimentação serão tronônicos, de concreto ou de aço.

Nota: Deverá o proponente fornecer o cálculo de um poste característico para suspensão da rede nos seguintes casos: — suspensão em reta com transversal, suspensão em curva com braço, suspensão em reta com braço.

#### 2) Fio trolley:

a) o fio trolley deverá ser de cobre eletrolítico, cobre-cádmio ou bronze ranhurado n.º 00 ou 000 AWS, a critério do proponente, com apresentação de justificativa técnica.

b) tensão admissível para o fio de cobre — 12kg mm<sup>2</sup> a 10° centígrados.

3) Alimentadores de cobre nu;

4) Subestações:

As subestações oferecidas deverão ser compostas de unidades cuja potência esteja dentro dos padrões mundiais adotados pelos países de origem, porém não superior a 500 kw e com as seguintes características:

sobrecarga mínima de 50% para 2 horas.

sobrecarga mínima de 100% para 1 minuto.

As potências nominais deverão ser referidas a uma temperatura ambiente de 40° C.

A) Cada subestação deverá conter especificamente os elementos abaixo discriminados:

a) 2 transformadores trifásicos, adaptados para alimentar um retificador de que trata a alínea b com as seguintes características:

— potência necessária para alimentar o retificador.

— tensão primária de alimentação 6.6 ou 13.2 kv com tomadas suplementares primárias + 2,5% da tensão de alimentação.

— tensão secundária; correspondente a 600 V a plena carga no lado c.c.

— frequência 50 cps.

— ligação do primário em triângulo.

— ligação do secundário: a dupla estrela com bobina de absorção.

— sobrecargas correspondentes às especificadas, para o retificador.

— resfriamento natural em óleo para instalação interna.

Serão especificadas:

- perda correspondente à potência especificada no lado c.c.
- dimensões, peso total, peso do óleo.
- garantias e tolerâncias.
- acessórios: — jôgo de rolos para o desligamento.
- 1 bocal para descarga do óleo.
- 1 nível de óleo, etc.

b) 2 cilindros retificadores a vapor de mercúrio de caixa única em ferro com resfriamento forçado a ar, com as seguintes características:

- 6 anódios.
- potência nominal, lado c. c.
- tensão retificada à potência nominal 600 V.
- corrente retificada correspondente à potência oferecida.
- sobrecarga mínima:
  - 50% por 2 horas.
  - 100% por 1 minuto.

Deverão ser indicados:

- rendimento do conjunto transformador-retificador em função da carga, expresso em percentagem da potência nominal.
- tipo de construção.
- peso.
- acessórios de cada cilindro: quadros de proteção, comando, medidas, etc.

c) Conjunto de aparelhos para montagem dos grupos transformadores-retificadores:

- 3 chaves de faca seccionadoras, lado c. a.
- 1 interruptor, tripolar a óleo 15 kv.
- 2 seccionadores unipolares (um para o positivo outro para o negativo).
- interruptor ultra-rápido a ar, com elevado poder de ruptura — 1.200 a 600 V com os respectivos relés magnéticos e térmicos, bobina de mínima tensão e comando à distância.
- condutores e materiais de montagem.

d) Comando automático para dois grupos "transformador-retificador" — com as seguintes características:

- os interruptores de proteção dos grupos (em óleo no lado c. a. e o extra-rápido no lado c. c.) deverão possuir fechamento automático, de modo que, se por uma qualquer razão fôr provocada sua abertura, um relé de tempo promova, após certo tempo, a manobra de refechação e conseqüentemente a reinserção do grupo na linha.

Se, porventura, após a reinserção do grupo os interruptores abrirem novamente, a tentativa de refechação se produzirá ainda duas vezes, permanecendo bloqueados após a última prova.

Mediante manobra de um comutador apropriado, deve-se obter a exclusão do mecanismo de relojoaria dos grupos retificadores, com possibilidade de inserí-los a mão.

Os relés necessários deverão ser montados no quadro geral de manobras. Para o conjunto de dois grupos, o automatismo será assim concebido:

- entrada em serviço da subestação com um grupo retificador prefixado, mediante interruptor com mecanismo de relojoaria.

— retirada de serviço, quando prefixado mediante ação do mesmo interruptor supracitado.

— entrada automática em serviço do 2.º grupo em auxílio do 1.º, quando a carga da subestação superar a admissível para um único grupo.

— exclusão do 2.º grupo, tão logo a carga se torne normal para um grupo.

— reinserção automática de cada grupo, no caso de abertura do interruptor a óleo ou o extra-rápido, com bloqueio sucessivo para o caso de insucesso, após um certo número de tentativas e reinício do ciclo para o caso de fechamento.

— inserção automática do grupo de reserva no caso de parada de um grupo, por defeito.

— possibilidade de um qualquer grupo ser preferido para a entrada em funcionamento.

B) Transformadores para serviço auxiliar e equipamentos de linha de chegada.

a) 1 transformador trifásico com as seguintes características:

- potência 10 kva.
- tensão primária 6.6. ou 13.2 kv.
- tensão secundária 220/127.
- frequência 50 cps.
- ligação do primário, em estrêla.
- ligação do secundário em estrêla com neutro acessível.

— 3 Seccionadores fusíveis para proteção do transformador acima.

— 1 série de aparelhos da medida, montados sobre o quadro de manobra (voltômetro eletromagnético 0 — 300 V, com comutador, série de aparelhos para proteção dos circuitos do comando, etc).

b) Chegada de linha A.T. e equipamentos para c.a.

1 chave de faca tripolar 15 kv e 400 A (comando manual).

2 redutores de corrente, com isolamento em óleo com dupla relação de redução, corrente secundária 5A.

2 redutores de tensão, com isolamento em óleo.

3 fusíveis 15 kv para os redutores acima.

1 série de aparelhos a serem montados sobre o quadro geral de manobras, contendo:

- 1 voltômetro eletromagnético p/c.a.
- 1 comutador para o supra dito.
- 1 amperômetro eletromagnético para c.a.
- 1 grupo de dois Wattômetros registradores monofásicos.

Materiais vários para a montagem tais como barras, cabos, isoladores, etc.

C) Alimentadores de corrente contínua 600 V — 1.000 A cada. O número deles será deduzido do cálculo de alimentação apresentado pelo proponente.

Cada alimentador deverá conter o seguinte:

— 2 chaves de faca unipolares 600 V. 1.000 A.

— 1 interruptor unipolar extra-rápido, a ar, 1.200A, 600V com relé magnético, bobina de mínima tensão e comando elétrico à distância.

— pára-raios.

— 1 chave de faca separadora unipolar para o pára-raios supra dito.

— 1 série de aparelhos a serem montados sobre o quadro geral de manobras com: 1 amperômetro a magneto permanente, 2 botões para manobra de abertura e fechamento do interruptor, fusíveis, lâmpadas, etc.

— Materiais vários para a montagem, assim como: barras, cabos, isoladores, etc.

Os interruptores extra-rápidos serão do tipo de comando automático com fechamentos sucessivos com prévia prova de isolamento da linha de contato, com número de tentativas e intervalos prefixados e bloqueio definitivo.

## ITEM II

(Montagem completa da rede aérea de contato, subestações e rede de alimentação, com aproximadamente 110.000 metros de rede aérea simples-bifilar).

O proponente deverá juntar fotografias, plantas e informações sobre montagens de redes e subestações, já realizadas no país ou no estrangeiro, pelo próprio, ou por organização associada na proposta.

### 2.06 — *Validade da proposta:*

O proponente deverá oferecer preços válidos para prazo não inferior a 60 dias da data da concorrência.

### 2.07 — *Prazo de entrega:*

O proponente deverá fixar os prazos de montagem, entrega e entrada em funcionamento das linhas, dentro da seguinte programação:

1.<sup>a</sup> etapa — Linhas 1 (Urca), 2 (Leme) e 3 (Serzedelo Correia) completas.

2.<sup>a</sup> etapa — Linha 4 (Praça General Osório) completas e trecho final da linha 7 (Bairro Peixoto) entre o Túnel Alaor Prata e o Bairro Peixoto, utilizando-se o restante da linha 4, como itinerário provisório para os veículos da linha 7.

3.<sup>a</sup> etapa — Linha 12, completa. Rua Voluntários da Pátria e trechos finais das linhas 5, 8 e 9, da Rua Humaitá, esquina de Voluntários da Pátria, em diante, servindo-se as mesmas, entre a Praia de Botafogo e a terminal do centro, do mesmo itinerário das linhas anteriormente mencionadas, já em funcionamento.

4.<sup>a</sup> etapa — As linhas e trechos restantes.

### 2.08 — *Preços:*

O proponente deverá indicar:

1 — O preço para a montagem de um quilômetro de linha simples bifilar, nele incluindo todos os fatores inerentes à construção, tais como suspensões de reta e de curvas, pontos especiais, serviços de carros-tôres, carros-bobinas, etc.

2 — O preço para a montagem de um quilômetro de alimentador bipolar, nele incluindo todos os fatores inerentes à construção, tais como curvas, pontos especiais, serviços de carros-tôres, carros-bobinas, etc.

3 — O preço para a montagem de cada subestação, nele incluindo:

a) obras civis completas, de acordo com cada tipo de subestação (incluindo o fornecimento dos materiais);

b) montagem elétrica, desde a tomada de alta tensão, até a saída dos alimentadores.

4 — O preço total para cada montagem, ou seja:

a) o preço total da montagem de toda a rede aérea;

b) o preço total da montagem dos alimentadores de acordo com o esquema de alimentação apresentado;

c) o preço total de montagem de todas as subestações, inclusive obras civis.

### 2.09 — *Especificações:*

1 — rede aérea de contato:

a) tensão de operação: 600 V (nominal c. c.);

b) distância horizontal entre os fios *trolley*: 61 cms;

c) distância vertical aproximada do fio *trolley* ao pavimento no ponto de suspensão: 5m 75 cm;

d) posteação: deverá ser prevista a posteação total para a rede aérea e de alimentação e fundações de concreto para todos os postes, devendo o proponente juntar os respectivos cálculos das fundações.

e) ação do vento: 100 km/h, considerada sobre postes e condutores.

Nota: — A montagem da rede aérea de contato e alimentação, deverá ser executada, sem prejuízo do tráfego normal dos bondes. Em face dessa condição essencial, o proponente apresentará em exposição detalhada a solução técnica para o caso, bem como fornecerá relação do equipamento que empregará nessa montagem.

2 — Alimentadores:

a) os alimentadores deverão ser de cobre nu;

b) deverá o proponente juntar um esquema elétrico relativo à alimentação e seccionamento da rede bem como os cálculos respectivos;

c) o proponente deverá fornecer os cálculos de queda de tensão nos pontos singulares das linhas, tendo por base o esquema acima citado. Especifica-se para esse caso que:

— de cada 4 ônibus em serviço, um esteja em arranque, isto é, absorvendo 220 A da rede enquanto os demais 70 A.

— a máxima queda de tensão admitida é de 20% da tensão nominal.

3 — Subestações:

— anteprojetos das obras civis a serem executadas para a instalação das subestações.

## ITEM III

(Fornecimento de 200 (duzentos) ônibus elétricos para o dito sistema, e respectivas peças sobressalentes com opção à Prefeitura para a aquisição de mais outras 50 (cinquenta) unidades, no prazo do contrato).

O proponente deverá juntar:

a) fotografias, esquemas, desenhos, plantas e catálogos informativos do tipo de veículo proposto;

b) especificação detalhada do veículo e, em particular, do seu equipamento mecânico e elétrico;

c) relação das empresas de transporte coletivo, que utilizem material semelhante, no país ou no estrangeiro.

2.10 — Validade da proposta:

O proponente deverá oferecer preços válidos para o prazo não inferior a 60 (sessenta) dias da data da concorrência (compreendendo os ônibus completos, acessórios e sobressalentes).

2.11 — Prazo de entrega:

O proponente deverá indicar o prazo de entrega, tendo em vista a programação prevista no n.º 2.07.

Nota: — As peças sobressalentes de cada veículo deverão ser fornecidas juntamente com os mesmos, devendo o proponente oferecer relação das ditas peças, consideradas necessárias à manutenção pelo prazo de 2 (dois) anos.

2.12 — Preços:

1) O proponente deverá indicar o preço total de cada veículo (com todos os acessórios previstos) e o preço global do fornecimento de 200 (duzentas) unidades, CIF Rio.

2) o preço das peças sobressalentes deverá ser cotado à parte, em valores unitários e globais, CIF Rio.

2.13 — Especificações:

1 — Gerais.

a) comprimento — mínimo 11 mts. — máximo 12,50 mts.

b) largura — de 2,50 mts. a 2,60 mts.;

c) número total de lugares oferecidos, em pé e sentados, observadas as melhores condições de comodidade.

Nota: — O proponente deverá apresentar uma planta em escala conveniente, mostrando o arranjo do assentos.

d) raio de curva — a ser indicado pelo proponente, tendo em vista a condição mais desfavorável existente no seu anteprojeto;

e) potência específica — deverá ser indicada e justificada pelo proponente.

Nota: — Para o cálculo da potência específica deverá, o proponente, apresentar os seguintes dados: A = potência uni-horária; B = peso do veículo, em quilos e C = peso total de passageiros, considerando-se para cada passageiro o peso de 65 quilos ou seja:

$$\text{Potência específica} = \frac{A}{B + C}$$

2) — Especiais:

a) carroçaria — inteiramente metálica, com perfilados em chapas de aço. Todos os elementos devem ser estudados de modo tal que um pneu completamente vazio não permita que nenhuma parte do veículo diste do solo menos de 15 centímetros. Todos os vidros das portas e janelas deverão ser

de material inestilhaçável. Os veículos deverão ser providos de gancho anterior para reboque;

b) portas — serão previstas três portas; duas de serviço no lado direito e uma de emergência no lado esquerdo, com comando pneumático;

c) pavimento — será constituído de uma robusta estrutura de perfilados de aço sobre a qual será montado um piso de madeira tratada com tinta impermeabilizante e anti-deteriorante e coberto com uma camada de linoleum. A estrutura deverá permitir no mínimo uma carga de 500 kg/m<sup>2</sup>;

d) teto — em estrutura de perfilados de aço e recoberto externamente por uma chapa de aço ou alumínio e internamente por chapas de liga leve. O teto será acessível por meio de degraus ocultáveis. São exigidas passadeiras para acesso à base das hastes. Internamente, correspondendo aos lados do corredor, serão dispostos, presos ao teto, robustos corrimãos;

e) janelas — abrir-se-ão de cima para baixo e sobre estas serão dispostas outras janelas fixas de vidro a fim de permitir boa visibilidade para o exterior aos passageiros em pé. As janelas serão providas de cortinas enroláveis com possibilidade de parada em qualquer posição;

f) assentos — o esqueleto será de tubo de aço pintado, a almofada e o encôsto serão embutidos de borracha-pluma, com revestimento de material plástico lavável.

g) assento do motorista — será situado na parte anterior esquerda do veículo, devidamente isolado do espaço reservado aos passageiros, permitindo ao motorista completa liberdade de direção. O assento deverá ser regulável em altura e longitudinalmente. O para-brisa será dotado de limpadores e para-sóis reguláveis. Na parte trazeira do assento do motorista será colocada uma cortina móvel para impedir reflexos da iluminação interna sobre o para-brisa. No painel serão montados todos os elementos necessários para a condução do veículo;

h) corrimão — os corrimãos de entrada e saída serão de tubo de aço revestidos com uma camada de material isolante;

i) indicadores — na parte superior fronteira é aplicado o indicador de percurso, em fita enrolável, com as dimensões mínimas de 1,20x0,25m.

No costado lateral direito será colocado um outro indicador de largura igual à de uma janela e altura mínima de 12cm;

j) proteções — deverão ser previstas ao longo dos costados externos do veículo a 1 metro aproximadamente do chão, em perfilado de aço a fim de evitar danos por eventual raspamento contra outros veículos. Os para-choques serão ligados à estrutura mediante suportes elásticos e deverão permitir a eventual manobra de puxar e empurrar;

k) ventilação — deverá ser previsto um sistema de ventilação estudado. O concorrente deverá comprovar de modo tal a evitar qualquer incômodo aos passageiros, sejam os sentados como os de pé;

l) freiagem — deverão ser previstos três sistemas de freiagem; — por meio do sistema pneumático tipo — Westinghouse; — elétrico, agindo sobre as rodas posteriores; — mecânicos de retenção manual, agindo sobre as rodas posteriores;

m) lubrificação — os veículos serão providos de instalação para lubrificação centralizada automática;

n) acumuladores — serão previstos acumuladores para instalação do B. T. do tipo Fe-Ni-Cd — da capacidade adequada ao serviço solicitado;

o) iluminação — a iluminação será prevista para uma intensidade luminosa de, aproximadamente, 60 lux;

p) pintura — tanto a interna como a externa obedecerá às normas ditadas pela Prefeitura;

q) equipamento elétrico — o equipamento elétrico será do tipo a comando automático de aceleração seletiva. Em caso de necessidade deverá poder-se dispor também de comando não automático;

r) motor — deverá ser especificada potência horária contínua do motor. Deverão ser apresentados os diagramas característicos;

s) borboleta contadora — deverão os proponentes prever como acessórios, borboletas para contagem automática dos passageiros, bem como assento e mesa para o cobrador.

*Nota:* — o proponente deverá prever, a seu critério o fornecimento de peças sobressalentes, para dois anos, indicando os preços unitários de cada peça.

#### ITEM IV

(Financiamento total ou parcial de todo o material da rede aérea de contato, da rede de alimentação das subestações dos veículos e da montagem).

##### 2.14 — Condições de pagamento:

O Plano de financiamento (total ou parcial) será proposto pelo concorrente, com a indicação precisa das datas de vencimento das prestações e cálculo detalhado dos juros.

2.15 — O concorrente terá liberdade de propor condições de pagamento as quais poderão ser diferentes, em relação a cada item.

#### ITEM V

(Assistência e supervisão técnica e administrativa de operação do sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos).

O concorrente deverá comprovar sua própria experiência na exploração de transportes coletivos, ou de técnicos especializados na operação do sistema, por ele previamente contratados.

##### 2.16 — Plano:

O proponente deverá apresentar plano de assistência e supervisão técnico-administrativa da exploração do sistema, abrangendo a organização dos serviços de manutenção, reparação, tráfego, contabilidade, pessoal, inclusive seleção e aperfeiçoamento.

##### 2.17 — Preço:

Deverá o proponente indicar o preço da referida assistência e supervisão técnico-administrativa, tomando por base o período de um ano.

*Nota:* — O contrato de assistência e supervisão técnica e administrativa será assinado com a Prefeitura, ou entidade a que vier a ser concedida a exploração do serviço.

#### ITEM VI

(Manutenção e reparação do sistema de ônibus elétricos). Deverá o proponente juntar relação completa dos equipamentos destinados ao referido serviço.

##### 2.18 — Plano:

O proponente deverá apresentar plano detalhado do serviço de manutenção e reparação do sistema.

##### 2.19 — Preço:

O preço do serviço de manutenção e reparação será indicado pelo proponente, tomando por base o período de um ano.

*Nota 1.<sup>a</sup>* — Nos preços indicados não devem ser incluídos os materiais de substituição.

*Nota 2.<sup>a</sup>* — As obrigações correspondentes ao presente item não dispensam as garantias a que se refere o número 3.1.

*Nota 3.<sup>a</sup>* — O contrato de manutenção e reparação do sistema, será assinado com a Prefeitura ou entidade a que vier a ser concedida a exploração do serviço.

#### CONDIÇÕES GERAIS

##### 3.1 — Garantias:

1) Todos os materiais, inclusive subestações e veículos, devem ser garantidos contra defeitos de fabricação pelo prazo mínimo de um ano, a contar da data de entrada em serviço, da última etapa (ver 2.07).

2) O funcionamento de todo o sistema deverá ser garantido pelo prazo de um ano.

*Nota:* — Somente findo o prazo a que se refere o número 2, serão recebidos o material e instalações.

##### 3.2 — Alternativas:

1) O proponente poderá oferecer alternativas em relação ao material especificado no presente Edital e as soluções técnicas nele previstas, mediante justificativa detalhada, acompanhada dos respectivos cálculos, que ficarão fazendo parte integrante da proposta.

2) O concorrente deverá apresentar alternativas de preços para os materiais e equipamentos fabricados no país, reservando-se a Prefeitura o direito de opção, em face de eventuais e prévias recomendações do Governo Federal.

##### 3.3 — Especificações dos preços:

1) Os preços relativos aos materiais de procedência estrangeira deverão ser apresentados também em cruzeiros, considerando-se o valor de 1 (um) dólar americano (US\$ 1,00), ou moeda equivalente à base de Cr\$ 45,00 (quarenta e cinco cruzeiros).

2) Para os materiais de procedência nacional, o proponente deverá consignar os respectivos preços, postos no Rio de Janeiro.

##### 3.4 Ampliação dos serviços:

A Prefeitura poderá contratar com o vencedor da presente concorrência a ampliação do serviço previsto neste Edital, desde que sejam mantidos os mesmos preços e condições apresentados em sua proposta.



3.5 — Outras condições:

a) O proponente é obrigado a oferecer todo o material necessário à construção, montagem e operação do sistema, inclusive posteação; a Prefeitura, entretanto, a seu critério, na execução da obra, poderá determinar o aproveitamento de materiais de sua propriedade ou que venha a incorporar ao seu patrimônio. Neste caso, será deduzido do orçamento do proponente o valor dos materiais não fornecidos.

b) ressalvado o caso de força maior, o descumprimento dos prazos de execução dos serviços implicará na perda do depósito e na multa correspondente a 1% do valor total da parte não entregue no devido prazo, por mês de atraso, sem prejuízo das ações cabíveis para o ressarcimento de perdas e danos que tal inadimplemento causar à Prefeitura;

c) o proponente deverá definir as garantias que exigirá por parte da Municipalidade, referentes aos pagamentos, tanto do total do contrato como de itens em separado;

d) o contrato não terá validade sem o competente registro no Tribunal de Contas;

e) o vencedor da concorrência, antes de assinar o contrato, fará prova de haver efetuado a caução para garantia do mesmo;

f) os documentos, bem como a caução, serão devolvidos mediante requerimento ao Excelentíssimo Senhor Prefeito, após o julgamento da concorrência;

g) a Prefeitura fornecerá plantas, em escala 1:5000, com os itinerários completos das linhas, mediante os emolumentos legais e bem assim discriminação das mesmas, com as respectivas extensões e número de veículos, bem como a indicação dos locais destinados às garagens, tudo mediante solicitação por escrito à Comissão Organizadora de Transportes (Palácio Guanabara);

h) a Comissão Organizadora prestará aos interessados tôdas as informações complementares, diariamente, das 14 às 17,30 horas, na sua sede, no Palácio Guanabara.

4.1 — Julgamento das propostas:

Findo o prazo para o recebimento de propostas, a Comissão abrirá os invólucros n.º 1: "Documentos", e passará à apreciação da documentação nêles contida.

Julgada satisfatória a documentação, a Comissão procederá à leitura das propostas.

1) As propostas serão abertas, examinadas pela Comissão e rubricadas pelos concorrentes presentes. Não terão direito a reclamações ou recursos posteriores, os proponentes que não comparecerem ou que não tenham satisfeito as condições do Edital.

2) Serão desclassificados os proponentes que não apresentarem proposta completa para todos os itens constantes deste Edital, prevendo o funcionamento conjunto de toda a instalação.

3) O julgamento das propostas terá por base o seguinte:

a) preço total dos serviços mencionados nos itens I, II e III.

Nota: — Os valores relativos aos itens V e VI do presente Edital, não serão computados no preço total para o julgamento final das propostas.

b) prazo para entrega dos materiais, sua montagem até o completo funcionamento do sistema e condições de financiamento. Tanto o prazo como o financiamento serão fatores preponderantes no julgamento da proposta.

c) qualidade, tipo e condições técnicas dos materiais;

d) capacidade técnica e financeira do concorrente. Na apreciação da capacidade técnica serão especialmente considerados os planos a que se referem os itens V e VI.

4) Dentro do prazo de 30 dias as propostas devidamente classificadas deverão ser submetidas ao Prefeito, que proferirá sua decisão nos 15 dias seguintes, devendo ser o contrato adjudicado dentro da quinzena subsequente.

Distrito Federal, em 31 de Julho de 1956. *Márcio Honorato de Mello Franco Alves, Hilton Jesus Gadret e Roberto de Souza Pinto Figueiras.*

## IX — ATA DA ABERTURA DA CONCORRÊNCIA

*Concorrência Pública para instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos no Distrito Federal, com aproximadamente, 110.000 metros de rede aérea bifilar e fornecimento de 200 veículos com financiamento e outras condições.*

Processo n.º GP.-4.699/56.

Aos oito dias do mês de novembro de mil novecentos e cinquenta e seis, no Palácio Guanabara, reuniu-se a Comissão designada pelo Sr. Prefeito pela Portaria n.º 397, de 24 de maio de 1956, a fim de receber propostas para instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos, acima citado. Às treze horas, de acôrdo com o Edital publicado no "Diário Oficial", foi declarada aberta a concorrência, verificando-se a presença das seguintes firmas:

"Auto Motor Limitada", representada pelo seu Sócio-Gerente, Manio Piota, italiano, casado, residente à rua Rio de Janeiro, número 280, São Paulo;

"SADE — Sul Americana de Eletrificação S. A.", representada pelo seu Procurador, Sócrate Mattoli, italiano, casado, residente à rua Barão de Itapetininga, número 124, nono andar;

"Materiais Equipamentos e Engenharia S. A.", representada pelo seu Presidente, Embaixador José Joaquim Moniz de Aragão, brasileiro, casado, residente à avenida Atlântica, número 1.136, nono andar;

"Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares", representada pelo seu Diretor, Engenheiro João Saldanha da Gama, brasileiro, casado, residente à rua Cosme Velho, número 1.006, e

"Berliet do Brasil" — Indústria e Comércio, representada pelo seu Gerente, Alexandre Mendin, brasileiro, casado, residente à rua General Glicério, número 407, apartamento 703.

As firmas concorrentes apresentaram os talões de caução números 25.351 e 20.134, 20.135, 20.132, 20.137 e 25.351, 20.130, respectivamente. Procedendo-se à abertura dos invólucros com a legenda "documentos exigidos pelo Edital de concorrência relativo aos ônibus elétricos", foram os documentos nêles contidos examinados pela Comissão e pelos representantes das firmas concorrentes, um a um, e por ordem de entrega das respectivas propostas. O primeiro invólucro aberto correspondente à firma "Auto Motor Limitada", provocou a impugnação reduzida a escrito do concorrente "Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares", impugnação essa que vai junto à presente ata e dela passa a fazer parte integrante. Esse mesmo Consórcio, ainda em relação aos documentos apresentados por "Auto Motor Limitada", levantou dúvidas quanto ao capital do Banco Auxiliar de São Paulo. O segundo invólucro a ser examinado relativamente à "SADE — Sul Americana de Eletrificação S. A.", foi examinado sem provocar quaisquer dúvidas ou impugnações o que ocorreu também com referência à documentação apresentada pelos terceiro e quarto concorrentes, ou seja, respectivamente, as firmas "Materiais Equipamentos e Engenharia S. A." e "Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares". O quinto e último invólucro, referente ao concorrente "Berliet do Brasil S. A." — Indústria e Comércio, provocou impugnação e dúvidas, a saber: omissão na declaração do Banco Francês-Brasileiro S. A., no que se refere à concorrência presente, de vez que, em tal declaração, de acordo com o Edital, deveria constar referência expressa à mesma concorrência. A dúvida foi levantada pelos concorrentes "Auto Motor Limitada" e "SADE — Sul Americana de Eletrificação S. A.". Pelo terceiro concorrente "Materiais Equipamentos e Engenharia S. A.", foi levantada dúvida quanto ao capital do Banco Andrade Arnaud S. A., que ainda impugnou a falta de comprovação do registro de Engenheiros responsáveis na CREA, no que foi acompanhado pelos concorrentes "Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares" e "SADE — Sul Americana de Eletrificação S. A." A Comissão, tomando conhecimento das impugnações acima especificadas e pelo exame que fez das mesmas e da documentação apresentada pelos concorrentes, decidiu levantar a reunião por alguns minutos, às dezoito horas e após debater cada uma das dúvidas e impugnações, depois de ouvir em público e na presença uns dos outros, todos os concorrentes resolveu, por unanimidade, o seguinte:

Não abrir a proposta do primeiro concorrente "Auto Motor Limitada" por entender que a documentação da mesma firma não atendia às condições constantes das letras "F" e "I" do item um, ponto quatro, do Edital. Adotar igual procedimento em relação ao quinto concorrente "Berliet do Brasil S.A. — Indústria e Comércio", por achar que a documentação apresentada não satisfaz, em parte, à letra "F", do item um, ponto quatro do Edital, bem como, no que se refere à prova de execução de rês de alimentação para sistema de tração, a que dispõe a letra "J" do mesmo item um do ponto quatro. As demais impugnações e dúvidas foram pela Comissão julgadas não procedentes. A seguir, determinou o Presidente da Comissão se procedesse à abertura das propostas dos demais concorrentes, na conformidade do decidido pela Comissão, o que foi feito, passando o Sr.

Presidente e todos os concorrentes a rubricar as folhas das mesmas propostas uma a uma já que, de acordo com todos os membros da Comissão e de cada um dos concorrentes, foi dispensada a leitura das referidas propostas em face do seu volume e das numerosas folhas em que se desdobram. O Presidente da Comissão, após terem todos rubricado as propostas, convocou a Comissão para reunião permanente e comunicou a todos os concorrentes que as propostas apresentadas ficariam à disposição dos mesmos para exame que cada um quisesse fazer em dias e horas a serem marcados e oportunamente comunicado a todos. Foi entregue ao Presidente da Comissão, pelo representante da firma "Svacina Comércio Importação e Representações S. A.", uma carta em que a mesma por si e na qualidade de representante das firmas "Canadian Car and Foundry Co. Ltda.", "Magirres" e "Osterreichische", excusando-se por não comparecer à concorrência, agradecendo as gentilezas e atenções da Comissão durante o prazo aberto para concorrência. A seguir, o representante do Consórcio "Cobrazil-Siemens-Villares" propôs um voto de louvor à Comissão pelo modo como foram conduzidos os trabalhos, sempre em ordem e com urbanidade. A firma "Auto Motor Limitada", após rubricar todas as propostas apresentadas, solicitou constasse da ata o protesto que fazia referente à sua exclusão e protesto esse que também compreende apresentação de recurso contra aquela decisão. O Sr. Presidente facultou a palavra a todos os presentes, que nada mais desejaram acrescentar nem tiveram mais qualquer consideração a fazer. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a concorrência, lavrando-se para constar a presente ata que lida e achada conforme, será assinada pelos membros da Comissão, Presidente Engenheiro José de Oliveira Reis, designado por despacho do Sr. Prefeito em 5-11-56, Márcio de Mello Franco Alves, Humberto Berutti Augusto Moreira, Hugo Thompson Nogueira e Hilton Jesus Gadret, Engenheiros, e Advogados Roberto de Souza Pinto Filgueiras e Abellard José de França e pelo Professor César Cantanhede, representante do Clube de Engenharia, por mim, Erothilde Pinheiro de Faria, oficial administrativo que o escrevi e pelos Srs. proponentes que o desejarem assinar. Gabinete do Prefeito, oito de novembro de 1956. José de Oliveira Reis, Márcio de Mello Franco Alves, Humberto Berutti Augusto Moreira, Hugo Thompson Nogueira, Hilton Jesus Gadret, Roberto de Souza Pinto Filgueiras, Abellard José de França, César Cantanhede, José Joaquim Moniz de Aragão, Soerate Mattoli, Manio Proto, Erothilde P. Faria.

## X — RECURSO DA AUTO-MOTOR, CONTRA A NÃO ABERTURA DE SUA PROPOSTA

AUTO-MOTOR LTDA., por si e como representante da "LANCIA & C. FABRICA AUTOMOBILI TORINO S. p. A., de Turim, Itália, líder e procuradora de C. E. I. COMPAGNIA ELETTROTECNICA ITALIANA, TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI, AUTO COSTRUZIONI CASARO, OFFICINE VIBERTI, FRECCIA DEL LAZIO", conforme

procurações já exibidas, sendo a primeira sociedade neste ato representada pelo seu sócio-gerente infra-assinado, vem, no processo de concorrência sob o n.º G. P. 4.699-56, respeitosamente expor e relatar a V. Exa., o seguinte:

1. No dia oito do corrente, ao proceder-se à abertura das propostas, a Digna Comissão julgadora deu a conhecer a sua decisão no sentido de não permitir fôsse aberta a proposta apresentada pela ora requerente, por considerar que esta deixou de cumprir dois dos requisitos exigidos no Edital de Concorrência, a saber:

a) Não estar comprovada a idoneidade e capacidade financeira e comercial da requerente, mediante declaração firmada por estabelecimento bancário de capital igual ou superior a Cr\$ 100.000.000,00 (Cem milhões de cruzeiros) e que se refira expressamente à presente concorrência.

b) Falta de prova de que a requerente possui técnicos devidamente habilitados com capacidade comprovada na execução de trabalhos da mesma natureza dos que se acham em concorrência.

Entretanto, nenhum destes fundamentos, *data venia*, pode ser aceito, por falta de apoio na realidade.

2. Quanto ao primeiro, a sua impropriedade é manifesta. O Banco Auxiliar de São Paulo S.A., sediado em São Paulo, à Rua Boa Vista, 192, além de ser um estabelecimento perfeitamente idôneo, sólido, constituído dos melhores elementos nos meios financeiros e sociais daquela cidade, possui capital e reservas que ascendem a Cr\$ 216.000.000,00 (Duzentos e dezesseis milhões de cruzeiros), cujo montante é muito superior ao mínimo exigido no Edital de Concorrência.

Para comprovar esta afirmação, basta a demonstração constante do balancete daquele banco relativo ao mês de outubro p. findo, balancete publicado nos principais jornais do Rio de Janeiro e de São Paulo, e onde se lê textualmente:

Capital .....	Cr\$ 65.000.000,00
Aumento de capital .....	Cr\$ 115.000.000,00
Fundo de reserva legal .....	Cr\$ 10.200.000,00
Fundo de previsão .....	Cr\$ 15.000.000,00
Outras reservas .....	Cr\$ 10.800.000,00
	<hr/>
	Cr\$ 216.000.000,00

De notar, ainda, que o aumento do seu capital que perfará o total acima mencionado de Cr\$ 180.000.000,00 (Cento e oitenta milhões de cruzeiros), já foi aprovado pelos seus acionistas, em Assembléia Extraordinária, realizada em 27 de setembro do corrente ano, como prova o incluso exemplar do "Diário Oficial" do Estado de São Paulo e requerido à "SUMOC", achando-se em vias de conclusão.

Portanto, não se justifica que, apenas devido a sua declaração de capital feita ainda em bases antigas e superadas, aquêlê banco seja julgado inapto para atestar a idoneidade e capacidade financeira e comercial da requerente, perante a Prefeitura do Distrito Federal, quando as suas reservas de

capital ultrapassam de muito o limite da exigência contida no Edital de Concorrência.

3. Ocorre, entretanto, que a requerente não comprovou a sua idoneidade comercial sômente com a declaração passada pelo Banco Auxiliar de São Paulo S.A. Idêntica declaração apresentou, firmada pelo Banco Mercantil de São Paulo S. A., conceituado estabelecimento bancário, com capital registrado na importância de Cr\$ 200.000.000,00 (Duzentos milhões de cruzeiros). Entendeu, porém, a Digna Comissão Julgadora, que esta última declaração também não podia ser aceita por ter aquêlê banco deixado de se referir expressamente à presente concorrência como exige a letra "f" do item 1.4 do Edital.

Para evitar qualquer dúvida, a requerente oferece com esta uma nova declaração de sua idoneidade comercial e financeira passada pelo Banco Mercantil de São Paulo S. A., fazendo expressa referência à presente concorrência, satisfazendo, assim, a exigência requerida pela Digna Comissão Julgadora.

4. No que tange à falta de técnicos devidamente habilitados consoante a letra "i" do item 1.4 do Edital de Concorrência, houve equívoco na apreciação do caso da requerente, equívoco êsse motivado por omissão contida no mesmo Edital.

O Edital na letra "i" do ítem 1.4 diz textualmente:

"Prova de possuir no quadro de seus diretores ou auxiliares, técnicos devidamente habilitados, com capacidade comprovada na execução de trabalhos da mesma natureza dos que se acham em concorrência".

Como se vê, é claro e insofismável; pede, unicamente, *técnicos devidamente habilitados*, sendo essa habilitação no sentido técnico e não legal.

Nenhuma outra exigência é contida no mesmo, portanto achamos errôneo o sentido que a Digna Comissão entende dar ao referido item.

Tanto isso é verdade que o Edital na letra "j" diz categòricamente:

"Prova de haver realizado no país ou no estrangeiro montagens completas de rêdes aéreas, subestações e rêdes de alimentação para sistema de tração".

Isto vem confirmar quanto dissemos acima, que a prova requerida é sômente de habilitação técnica do pessoal encarregado dos serviços e nunca legal.

Como vemos o Edital na letra "g" do citado ítem 1.4, prevê expressamente, que firmas estrangeiras participem da concorrência. Logo, ninguém poderá exigir que essas firmas possuam os seus técnicos registrados no CREA; as firmas estrangeiras, como é óbvio, têm os seus técnicos legalmente registrados em seus países de origem.

Um exame daquele dispositivo do Edital comprova o acêrto do que afirmamos.

5. Além disso, é preciso não esquecer que a requerente é uma firma comercial e não industrial, não se podendo exigir que ela mantenha em

seus quadros pessoal técnico, especializado nos serviços objeto da presente concorrência. Segundo consta da nossa proposta, os trabalhos técnicos serão executados pela nossa representada LANCIA & C. FABRICA AUTOMOBILI TORINO S. p. A. e pelas demais empresas no início relacionadas. Os técnicos dessas empresas foram indicados não só nos documentos apresentados, como também nas propostas constantes do invólucro denominado PROPOSTA, sendo pessoal *devidamente habilitado*.

6. Não obstante, e sem prejuízo dos motivos expostos, para liquidar toda e qualquer dúvida sobre o assunto, a requerente informa, que a BROWN, BOVERI S. A. (Representações), no Rio de Janeiro, está autorizada, pela LANCIA & FABRICA AUTOMOBILI TORINO S.p.A e demais firmas por esta lideradas, a assumir a responsabilidade pela execução de todos os trabalhos técnicos a cargo da requerente e que, esta firma possui engenheiros técnicos registrados na C.R.E.A.

Para comprovar, anexamos uma declaração, devidamente assinada em conjunto pelos Engenheiros da referida firma, as fotostáticas de suas respectivas carteiras profissionais na C.R.E.A. e do recibo da anuidade da firma do corrente exercício, assim como as autorizações acima referidas.

7. É grande o nosso empenho em participar na concorrência da Prefeitura do Distrito Federal, pois, para isso arrostamos inúmeras dificuldades como as decorrentes do fator tempo e das distâncias, não medindo esforços para dar cabal desempenho às formalidades e aos dispositivos do Edital.

A nossa boa vontade e os nossos esforços, no tocante à qualidade do nosso material e acabamento, assim como condições de preços e de pagamentos, já foram postos à prova em outras oportunidades, alcançando completo êxito.

Assim, parece-nos que é do próprio interesse da Administração Pública a participação da requerente na concorrência, daí só podendo resultar os melhores benefícios para o esclarecimento da matéria em foco e para a coletividade.

Jurista eminente, não terá dúvidas V. Exa. em examinar o caso e resolvê-lo de acordo com os mais sãos princípios de direito e de justiça.

Em face do que ficou exposto, a requerente, apelando da decisão tomada pela Digna Comissão Julgadora, pede e espera que V. Exa. haja por bem de ordenar a abertura da proposta apresentada, na concorrência em objeto, para que seja apreciada e julgada na forma da lei.

Respeitosamente

Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1956. — *Mario Piota*, pela Auto-Motor Limitada.

## XI — INFORMAÇÕES DA COMISSÃO AO RECURSO DA AUTOMOTOR

Processo G. P. n.º-8 856/56.

Senhor Prefeito:

AUTO-MOTOR LTDA., representante da Lancia & C. Fabrica Automobili Torino S. p. A., líder de um grupo de firmas italianas, vem de interpor

recurso contra a decisão unânime da Comissão de Concorrência para implantação do sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos, decisão essa que implicou na não abertura da proposta da recorrente, em face da insuficiência e impropriedade da documentação apresentada pela mesma.

2. No exame de referida documentação surgiram dúvidas, quanto ao capital do Banco que atestara a idoneidade e capacidade financeira e comercial da proponente, assim como verificou-se não ter sido feita a prova de possuir o consórcio técnicos devidamente habilitados, no quadro dos diretores ou auxiliares das diferentes firmas que o compõem.

3. Como é do conhecimento de Vossa Excelência, Sr. Prefeito, todos os proponentes deveriam apresentar, em invólucros fechados e lacrados, as provas e documentos exigidos no Edital de Concorrência, especificando-se tais documentos nas letras "a" a "i" do respectivo número 1.4, sendo certo que, nas letras "f" e "i", pedia-se:

f) "“Declaração de idoneidade e capacidade financeira e comercial do proponente, firmada por estabelecimento bancário de capital igual ou superior a Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros) e que se refira expressamente, à presente concorrência”.

i) "“Prova de possuir, no quadro de seus diretores ou auxiliares técnicos devidamente habilitados, com capacidade comprovada na execução de trabalhos da mesma natureza dos que se acham em concorrência”

4. De outra parte, do Edital consta, outrossim, que:

(4.1 — Julgamento das propostas) — “Findo o prazo para o recebimento das propostas a Comissão abrirá os invólucros n.º 1 “Documentos”, e passará à apreciação da documentação nele contida”, estabelecendo-se, ainda, em continuação, que “Julgada satisfatória a documentação, a Comissão procederá à leitura das propostas”.

Tais normas de procedimento, que estão em consonância com os dispositivos do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, foram estritamente observadas pela Comissão, em sessão pública que se prolongou das 13 às 20,30 horas do dia 8 de novembro corrente.

5. As dúvidas surgidas quanto ao capital do Banco atestante — Banco Auxiliar de São Paulo S. A. — comportariam uma diligência, não constituindo, propriamente, uma impugnação formal, tanto mais porque o Edital não se referia a capital registrado, sendo, pois, de admitir-se que a este se somassem as reservas legais, pelo menos as destinadas ao aumento do mesmo, desde que aprovado em Assembléia Geral da sociedade.

6. Neste particular, os documentos que instruem o recurso esclarecem perfeitamente o assunto, de vez que o Banco Auxiliar de São Paulo S. A.,