

sórcio, ela é inteiramente desprezada sob alegação de "fator que é inerente ao equipamento standard do fabricante", esquecendo-se que este sim, é uma quantidade perfeitamente mensurável e valor tangível em equipamento que fica pertencendo à Prefeitura.

Para mostrar o absurdo a que pode conduzir tal critério basta citar o reajustamento feito no que se relaciona com as quantidades de postes indicadas pelos proponentes. Contrariamente ao proponente n.º 2, a Cobrazil indicou, conforme exigência do Edital, o total de 3.670 postes como o número necessário a uma posteação inteiramente nova e marcou nas plantas fornecidas à Prefeitura as locações de todos esses postes distribuídos àquela quantidade total de cerca de 190 postes, reduzindo, ao mesmo tempo, a do concorrente n.º 2.

Um ponto de interesse seria saber da ilustre Comissão em que pontos ela julga que esses postes adicionais seriam instalados, assim como quais as linhas do competidor n.º 2, que seriam construídas sem postes.

Na escolha da solução recomendável também o critério adotado merece reparos. Citamos por exemplo a questão da construção dos edifícios para as subestações. O natural seria considerar como base de comparação a solução mais simples e a de custo mais reduzido para a Prefeitura, isto é, as subestações construídas à superfície. Por ocasião do projeto definitivo seria então verificado cuidadosamente quais as subestações, cuja construção subterrânea se recomendaria. Provavelmente não seria necessário que *todas* as subestações fossem subterrâneas. Entretanto, a escolha de subestações à superfície viria beneficiar muito (Cr\$ 4.200.000,00) ao Consórcio que deu prego muito mais conveniente para este item. Adotou-se, entretanto, a solução de todas as subestações subterrâneas, menos desfavorável a outro proponente.

13. À vista do exposto, deixam de subsistir, *data venia*, as conclusões da douta Comissão.

Em lugar de diferença em favor da SADE, o que se encontra é uma diferença de Cr\$ 6.271.095,00 em nosso favor, como o quadro anexo, de reajustamento do quadro n.º 5, demonstra cabalmente, mesmo sem considerar a evidente diferença de valor que seria expressa pela superioridade técnica qualitativa dos equipamentos propostos pelo Consórcio "Cobrazil — Siemens — Villares".

O Consórcio requerente pede, pois, a V. Excia., que se digne fazer reexaminar, à luz destas considerações, a Concorrência, que a êle, não ao grupo SADE, deve ser adjudicada, como é de justiça.

Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1957.

Pelo Consórcio COBRAZIL-SIEMENS-VILLARES — COBRAZIL — Companhia de Mineração e Metalurgia Brazil. — *J. Saldanha da Gama*, Diretor.
— *Fernando de Lamare*, Diretor.

XXI — PARECER DA COMISSÃO QUANTO AO RECURSO DA COBRAZIL

As "Considerações" e o memorial apresentados a Vossa Excelência pelo Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares a respeito do relatório da Comissão que

classificou em primeiro lugar a SADE (Sul Americana de Eletrificação S. A.) é, praticamente, a repetição daquele outro oferecido à Comissão durante a fase de estudo das propostas e cuja apreciação constituiu um dos capítulos do referido relatório.

Pelo tom com que comenta, insistindo em certos argumentos e aduzindo alguns novos em abono dos seus pontos de vista, tem-se a impressão que o Consórcio realmente não compreendeu o propósito que teve a Comissão ao compor, com os preços constantes de cada proposta, três orçamentos para cada concorrente, que alinhou nas três colunas respectivamente denominadas: Proposta básica, Variante recomendada e Variante para comparação. Efetivamente, pela argumentação apresentada no memorial, aqui e ali, em vários tópicos, os seus autores deixam perceber que supõem ter a Comissão fixado, na variante recomendada do concorrente classificado em primeiro lugar, a escolha decisiva de todos os detalhes técnicos, da procedência dos diversos materiais, do tipo do ônibus, etc. Ora, não foi este o intuito da Comissão, como parece deveria ter ficado claro em várias ressalvas, do relatório, especialmente naquelas em que a Comissão admite a possibilidade da substituição de materiais estrangeiros por nacionais, se a tanto obrigarem as circunstâncias e a política cambial do Governo.

A variante recomendada enfeixa as soluções e as procedências mais convenientes, algumas do ponto de vista técnico, como parece à Comissão (exemplo: a solução elástica de suspensão e a solução de fio condutor 000) mas, na maior parte das vezes, principalmente, a solução menos dispendiosa.

Mas isto não quer dizer que, no contrato a ser assinado com a firma vencedora não sejam incorporados os preços de todas as demais alternativas propostas pela mesma, justamente para dar maior elasticidade à Prefeitura, nos casos em que circunstâncias supervenientes obriguem ou aconselhem adotar total ou parcialmente soluções diversas daquela que foi indicada em primeira análise, sem entrar a fundo em considerações que dependem de outros setores da Administração.

Inicialmente será objeto de análise e refutação os pontos das "Considerações" e do Memorial em que se criticam as preferências manifestadas pela Comissão pelos materiais importados, pois esta é a beca mais repisada nestes documentos, como em publicações na imprensa, de cujo conhecimento unilateral se pode inferir ter a Comissão tomado posição contra a indústria nacional e seus altos e legítimos interesses.

A

O sinal mais evidente de que essa é a preocupação principal dos reclamantes é a afirmação nada verídica de que a Cobrazil "procurou fornecer o mais possível de material fabricado no Brasil e que, ao contrário, a proposta da SADE não se interessa, de um modo geral, pela industrialização brasileira e propõe, praticamente, tudo importado, dando mesmo preferência à importação de postes de aço, em vez de concreto armado, como convém mais ao País".

A demonstração dessa inverdade está nas páginas das próprias propostas, como abaixo se refere:

1.º *Materiais de linha*

A SADE oferece: (pág. 1, cap. 3.º do vol. I) — a) para a solução elástica: 26 itens e seus respectivos preços *importados ou nacionais* e a nota: N.B. — para cada item poderá ser escolhida independentemente a solução importada ou a nacional”;

b) para a solução rígida — idem, idem, com a mesma nota;

c) para as garages — idem, idem, com a mesma nota.

A Cobrazil oferece: (pág. 4 do vol. I) — Material de fabricação nacional, de acôrdo com a Relação n.º 1 anexa à Proposta (pág. 25 do vol. II) — 16 itens, no preço total de Cr\$ 2.977.674,00 e *Material de importação* da Ohio Brass Co. — 56 itens na importância correspondente a Cr\$ 9.245.700,00. *Como alternativa*, a Cobrazil admite (pág. 9 do vol. I) — considerando a dificuldade na obtenção de divisas: Material de fabricação nacional... os mesmos 16 itens da Relação 1 e mais 37 itens da lista anterior, de importação, num total de Cr\$ 17.720.000,00, ficando *para serem importados* ainda 19 itens num total de Cr\$ 2.997.000,00 (incluindo 5% de material de reserva).

Justamente a liberdade de escolha, proporcionada pela S.A.D.E., entre qualquer item de fabricação nacional e qualquer item de importação, foi que possibilitou a comparação dos orçamentos de material de linha entre as duas propostas, pois a proposta Cobrazil, na melhor das hipóteses para a indústria nacional, ainda reserva um determinado número de materiais para serem *obrigatoriamente importados*.

2.º *Materiais de alimentação*

A SADE (pág. 4, cap. 3.º vol. I) propõe 17 itens e seus respectivos preços *importados ou nacionais* e a nota: N. B. — Para cada item poderá ser escolhida a solução importada ou nacional.

O Cobrazil (pág. 5 do vol. I e pág. 28 do vol. II) — propõe 12 itens de fabricação nacional, num montante de Cr\$ 1.288.954,00 (incluindo 5% de reserva e 1 item de *importação* da Ohio Brass Co, orçado em Cr\$ 120.825,00).

3.º *Posteação*

A SADE propõe (pág. 5, cap. 3.º do vol. I) — postes Mannesmann de aço (importados) e (pág. 8 do vol. I) postes de concreto (nacionais). A Cobrazil propõe apenas postes de concreto (nacionais).

4.º *Condutores e alimentadores*

A SADE oferece (pág. 13, cap. 3.º do vol. I) condutores ranhurados 00 (bronze cádmio) e alimentador de 250 mm², de origem francesa ou (pág. 14, cap. 3.º do vol. I) cobre em lingotes (*Wire bar*), e de origem japonesa, para ser trefilado no Brasil — na Fábrica Pirelli — de S. Paulo.

A Cobrazil só oferece esta última solução (importação de cobre e trefilação nacional).

5.º *Subestações conversoras*

A SADE (pág. 1 do cap. 4.º do vol. I) oferece:

a) subestações CGE e todos os seus pertences e acessórios importados, ou:

b) subestações *seminacionais*, na solução 00, com Cr\$ 22.015.000,00 da *parte nacional* e US\$ 34.500 equivalentes a Cr\$ 18.782.500 da *parte importada*, e, na solução 000, com Cr\$ 18.030.000 da *parte nacional* e US\$ 247.200 equivalentes a Cr\$ 11.124.000,00 da *parte importada*.

A Cobrazil (pág. 43 do vol. III) só oferece subestações e seus acessórios *inteiramente importados*, num total de Cr\$ 22.041.000,00.

A guiza de justificativa, a Cobrazil declara no final do memorial que apresentou à Comissão durante a fase de estudo das propostas, o seguinte: “Para conveniência da Prefeitura e redução de prazo, êsse material pode e deve ser importado”.

6.º *Veículos*

A SADE oferece:

1) 4 tipos de ônibus inteiramente importados;

2) 2 tipos de ônibus com chassis importado e *carroçaria nacional*, e

3) 3 tipos de ônibus de fabricação *seminacional*, com partes elétricas parcialmente importadas e completamente nacionais, sendo um tipo com US\$ 13.280, outro com US\$ 13.325 e o terceiro com US\$ 4.500 de peças importadas.

A Cobrazil apresenta (págs. 80 e 135, Vol. Troleibus) dois tipos inteiramente importados e dois outros com US\$ 4.550 de peças importadas.

Pelo exposto se verifica que, tanto quanto a Cobrazil, a SADE oferece soluções nacionais para os fios, postes e veículos, *mais do que a Cobrazil*, quanto ao número de itens e seu valor, para o material de linha e de alimentação; e *exclusivamente*, pois que a Cobrazil não o faz, para as carroçarias a serem montadas em chassis importados e para uma parte das subestações.

No quadro VI, das soluções nacionais, constam em forma sinótica, com os respectivos preços globais e diferenciais, as diversas soluções mistas ou inteiramente nacionais, permitindo as diferentes combinações na proposta SADE.

Essa elasticidade permitiu que se fizesse uma comparação entre a solução A diferença a favor da SADE é de Cr\$ 93.751.638,00. A diferença do presente entre as muitas possíveis, da proposta SADE, consistindo nas mesmas alternativas de procedência de material, a saber: cobre importado para trefilação no país, postes de concreto e subestações importadas e veículos importados. A diferença a favor da SADE é de Cr\$ 93.751.638,00 A diferença do preço de veículos quase inteiramente nacionais a favor da COBRASIL não é suficiente para afetar o resultado final da comparação, como adiante se verá, seja qual for a proporção de veículos nacionais porventura exigidos pelas autoridades encarregadas das licenças de importação.

As considerações a respeito do valor do dólar de importação aplicam-se a um ou a outro dos concorrentes.

Em resumo — a proposta *mais nacionalista* é a da SADE.

B

Analisar-se-ão, a seguir, os tópicos dos dois memoriais apresentados a Vossa Excelência, nos quais a Comissão é acusada de ser contrária às soluções nacionais.

I) — Quando a Comissão se manifestou favorável aos postes de aço Mannesmann importados e os incluiu na variante recomendada da SADE fê-lo baseada em razões estéticas, urbanísticas e econômicas (os postes de aço são menos volumosos, ocupam menor espaço nos passeios e são Cr\$ 6.406.450,00 mais baratos).

Admitiu, contudo, que a solução “concreto” para os postes, no caso de haver dificuldades de importação, satisfaz sem maiores inconvenientes que os apontados.

II) — Quando a Comissão preferiu ônibus inteiramente importados, foi orientado por dois fatores igualmente ponderáveis: o técnico e o econômico.

Na parte denominada “Considerações” do memorial dirigido a Vossa Excelência já está citado um dos trechos do relatório, em que a Comissão julgou de seu dever alertar Vossa Excelência, de vez que somente a Vossa Excelência se dirigia, sobre o perigo de uma solução que implicasse na encomenda e na aquisição em massa, de veículos ainda a serem produzidos no Brasil, pois que nunca o foram, nada autorizando, conseqüentemente, a Comissão a opinar em favor dos mesmos.

Aquela declaração da Comissão tem de ser compreendida em conjunto com outros trechos do relatório, a saber:

Pág. 10 — “Tratando-se de uma espécie de veículo relativamente recente, nem todos os fabricantes já alcançaram um grau de perfeição que só se adquire com a tradição e a experiência. Um pequeno defeito de fabricação pode acarretar pesados encargos de manutenção e reparos, durante decênios, além de resultar, também, num mau serviço prestado ao público. Foi o que a observação “de visu” nas cidades de Niteroi, São Paulo, Buenos Aires e Montevideo aconselhou aos membros da Comissão, quando por elas excursionaram com a finalidade precípua de verificar como funcionavam os respectivos serviços de ônibus elétricos”.

Pág. 32 — “E’ importante ressaltar e insistir neste ponto, já que os defeitos de concepção e de fabrico dos ônibus afetam substancialmente a eficiência do serviço e até a estabilidade econômica da empresa que os explorar. As despesas de reparo e manutenção a que obrigam os ônibus elétricos de Buenos Aires, por exemplo, constituem pesado e permanente ônus e resultam da má qualidade da maioria dos veículos, adquiridos de fabricantes que não possuíam experiência na especialidade, se bem que sejam reputados como bons produtores de outros tipos de ônibus”.

Estão aí perfeitamente expostas as razões de ordem técnica que nortearam o parecer da Comissão a favor dos ônibus importados.

A Comissão preza a grande responsabilidade que Vossa Excelência lhe outorgou e não poderia desmerecê-la, a ponto de aconselhar a substituição de todo o conjunto dos tradicionais bondes na zona Sul, que, embora precariamente, atendem a uma parcela ponderável da população, por uma frota de veículos ainda desconhecidos, sabendo a Comissão por experiência visual, ser tal tipo

de veículo vulnerável e susceptível de graves defeitos, se a tradição e a experiência não os tiver consagrado.

Tais restrições não se aplicam, apenas, aos veículos Villares, que ainda não foram experimentados no Brasil, nem pela CMTC de São Paulo. As reservas se aplicam também aos veículos nacionais oferecidos pela SADE.

Quanto ao aspecto econômico: o consórcio reclamante acusa a Comissão de não tomar em consideração a falta de divisas no País e considerar possível a importação a dólar de Cr\$ 45,00.

Este, Senhor Prefeito, é um assunto que não compete à Comissão, encarregada apenas de estudar e classificar as propostas, de acôrdo com o edital, que estipula aquela taxa para a conversão.

A Comissão desconhece quais são as possibilidades atuais do Governo nesse terreno, mas está ciente de que qualquer importação deverá ser precedida de consulta aos poderes competentes. Não pode, todavia, deixar de externar-se no sentido de que, entre os interesses de determinados grupos de industriais que pretendem iniciar a fabricação de um novo tipo de veículos e o interesse do povo do Distrito Federal, deve colocar-se ao lado deste último.

Se o Governo dispõe de uma certa porção de divisas para serem empregadas no estrangeiro, em aquisições de mais relevante necessidade, ao ágio oficial, para seu uso ou para uso em benefício do povo, parece à Comissão que este é um caso típico para o qual deve ser permitida a importação, já não apenas por motivos técnicos, mas porque a aquisição de ônibus nacionais representará uma despesa adicional de mais de Cr\$ 280.000.000,00 num contrato de cerca de Cr\$ 400.000.000,00.

E’ fácil prever-se que encarecimento para a tarifa acarretaria tão importante sobrecarga.

Aí estão, pois, as considerações que levaram a Comissão a preferir o ônibus importado, ressaltando que, “na hipótese de haver obrigatoriedade em dividir entre a indústria nacional e a estrangeira o montante da verba destinada a veículos, a Comissão opta pela solução da carroceria nacional em todos os veículos ao em vez da percentagem de veículos inteiramente nacionais, não só por motivos de preço (o dispêndio total da Prefeitura ficaria aumentado de mais de 70%, ou sejam, Cr\$ 280.000.000,00 num total de cerca de Cr\$ 400.000.000,00), como também, a Comissão a contragosto é obrigada a reiterar — não é aconselhável experimentar em larga escala, no Rio de Janeiro, o produto de uma indústria que pode ser promissora, mas bastante especializada e, portanto, sujeita, por elementar prudência, a um período de prova.”

Particularmente a Comissão deseja cientificar a Vossa Excelência que, confirmando os propósitos reiterados no relatório a respeito das aspirações que são comuns a todos os brasileiros, (e não privilégio de alguns), de ver a indústria nacional em todos os setores aparelhada e próspera, a Comissão pretendia sugerir a Vossa Excelência, na época oportuna, a título de incentivo e de experiência, que fôsem encomendados alguns veículos aos industriais brasileiros que se propõem a fabricá-los.

Depois do sistema em funcionamento, fácil será cotejar as “performances” dos veículos nacionais com aqueles que já estão consagrados pelo uso

A propósito do trabalho do Eng.^o Charles Thudichum, citado no relatório da Comissão e das considerações a respeito, contidas no memorial do Consórcio e na carta do referido engenheiro, dirigida a Vossa Excelência, torna-se imperioso prestar os seguintes esclarecimentos:

A Comissão informou-se devidamente das vantagens do sistema elástico em catálogos da Kummmler-Matter e outras referências e publicações. Observou "de visu" grandes trechos de linha já construídos, segundo esse sistema, na Argentina, nas cidades de Buenos Aires, Mar del Plata e La-Plata. Em Montevidéo o sistema também é elástico e consiste numa simplificação do Kummmler-Matter. Eis algumas das outras cidades onde, segundo o catálogo daquela firma, foram construídas e estão em pleno e eficaz funcionamento, as redes elásticas: Suíça: Wintherthur, Zurich, Allstallen-Berneck, Bienne; Itália: Gênova, Nápoles, Bari, Trieste; Alemanha: Rheydt; Holanda: Groningen, Arnhem, Nijmegen; Checoslováquia: Zlin; Portugal: Coimbra; França: Mulhouse; Espanha: Saragoça; Áustria: Salzburgo; Finlândia: Tampere; Brasil: Campos e outras não identificadas na Bélgica, Suécia, Hungria e Austrália, num total de 47 instalações com 885,2 Km.

Parece-nos (não podemos afirmar com segurança) que o uso desse sistema não está mais generalizado porque ainda se encontra em período de validade o monopólio dos detentores da patente e, assim, nem todos os empreiteiros conseguem ou se interessam por obter licença de utilização.

Assim sendo, não importa a citação feita no memorial, de cidade da própria Suíça, onde tenha sido preferido o sistema clássico. A Comissão não afirmou que este esteja abandonado; não o condenou de plano. Apenas preferiu o elástico, na proposta do concorrente classificado, porque podia optar entre as duas soluções oferecidas.

Entre as razões dessa preferência, não se pode negar, influuiu muito a opinião do Eng.^o Thudichum, a quem nem todos os membros da Comissão têm o prazer de conhecer pessoalmente. Compulsando o seu trabalho, encontrou a Comissão uma exposição tão clara e a síntese tão bem feita das vantagens do sistema, que resolveu transcrevê-la. Não desejaria a Comissão repetir palavras alheias como suas e nunca imaginaria que o autor do trabalho o considerasse um relatório privado, cuja citação parcial devesse ser precedida de uma consulta ou de um pedido de licença. O relatório teve, na época, bastante divulgação nos meios técnicos e o exemplar que a Comissão compulsou foi oferecido pelo Engenheiro Thudichum a um dos seus membros, o Engenheiro Berutti, sem qualquer recomendação especial, quando este exercia as funções de Superintendente da SERVE de Niterói.

A atitude posterior do Eng.^o Thudichum, de ter preferido seguir com a solução rígida nas extensões da rede executadas em S. Paulo, a partir daquela data, deve ter respondido a ponderáveis razões, mas não invalidam a convicção da Comissão, a qual foi, senão originada, mas, pelo menos reforçada pelos argumentos expendidos por aquêl profissional, de constituir o sistema elástico "um notável progresso na construção das linhas aéreas". Ele pode, pois, sem receio de qualquer fracasso, ser adotado no Rio de Janeiro, porque já passou pelo crivo da experimentação em cerca de 50 cidades do mundo.

Alimentadores

No capítulo do relatório da Comissão em que foi refutado o primeiro memorial da COBRAZIL já foi analisado o método de cálculo de alimentação usado por essa firma, do que resultou uma tonelagem de cobre muito superiores à necessária.

O Consórcio recusa a classificação de "expedito" do referido método nos seguintes termos:

"O método seguido pelo Consórcio, longe de ser um método expedito, é o resultado de um laborioso trabalho de pesquisas, feito por um engenheiro da General Electric Company e publicado e recomendado pelo *American Institute of Electrical Engineers*".

Não foi a Comissão, mas o próprio autor do método que o classificou de "expedito". Parece ser este o termo mais apropriado para traduzir, no caso, o vocábulo inglês "quick".

Assim se inicia o trabalho:

"The changeover of many existing street car systems to trolley-coach operation and the installation of new trolley-coach systems have necessitated the development of a *quick and easy method* for the layout of the d-c distribution circuits. In this paper the system layout is based on the use of a curve which *simplifies the calculations*, facilitates checking various arrangements and provides consistent results with *minimum effort*".

São exatamente as características dos métodos expeditos de cálculo.

A Comissão não tem motivos para reformar a opinião expendida no relatório de que a alimentação calculada pelos proponentes foi superabundante e, por consequência, antieconômica. Este é um assunto puramente técnico sobre o qual a Comissão pede licença a Vossa Excelência para não se estender neste parecer. Estará, contudo, à disposição dos interessados para fazê-lo, por escrito em documento à parte, que constituirá um laudo técnico e cuja preparação dependerá, naturalmente, de um certo prazo.

Subestações

Este capítulo do memorial procura exaltar as vantagens técnicas do equipamento Siemens das subestações, em detrimento do equipamento CGE oferecido pela SADE. Contra o fato de ser a CGE uma organização consorciada à General Electric Americana, antepõe a COBRAZIL o argumento de que "as organizações que trabalham geralmente por meio de licenças de fabricação, como é o caso da Companhia Generale de Electricité, fabricam os seus produtos baseados sempre em técnica um tanto atrasada em relação às

em outras cidades do mundo. Crê a Comissão que esta será a melhor diretriz para, num futuro próximo, ficar o produto nacional credenciado a suprir, não apenas as futuras necessidades do Distrito Federal, mas as de dezenas de cidades onde será fatalmente, mais cedo ou mais tarde, instalado o sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos.

Em resumo, Senhor Prefeito, o que a Comissão tinha o intuito de propôr representa eficaz e objetiva colaboração à indústria nacional: consiste em pôr à sua disposição um campo experimental onde a observação técnica possibilite a prova do que deva ser provado e o aperfeiçoamento do que deva ser aperfeiçoado, para permitir, em definitivo, o estabelecimento de linhas racionais de fabrico e montagem, visando ao barateamento do produto e a liberação da dependência externa, de mais um setor da indústria no nosso país.

C

Passando à análise do memorial pròpriamente dito:

A COBRAZIL insiste na comparação de veículos com comprimentos diversos (11,11 da SADE e 12,00 da COBRAZIL), deixando implícita a alegação de que, se a Comissão preferiu o ônibus de menor comprimento e, portanto, de menor lotação, da SADE, deveria levar em conta o investimento por passageiro e o custo operativo também por passageiro.

No memorial que havia antes apresentado à Comissão e que foi contestado no relatório, o Consórcio reclamante havia desenvolvido uma argumentação, segundo a qual, seria necessário um maior número de veículos SADE para transportar o mesmo número de passageiros que os veículos COBRAZIL. A Comissão, na sua apreciação ao memorial, refutou a argumentação, demonstrando que havia um erro fundamental de concepção no critério, erro esse que consistia em confundir capacidade instantânea com a capacidade realmente utilizada em média no transcurso de cada período diário de operação. Não se levava em conta a percentagem de ocupação de lugares, que, como a frequência admissível nas diferentes linhas, a velocidade comercial, o número de passageiros a transportar, são dados que se completam para o cálculo de tráfego, do qual resultou o número de veículos programado.

Agora, o raciocínio dos reclamantes é semelhante, mas baseado num corolário do primeiro: se o veículo da COBRAZIL transporta maior quantidade de passageiros que o da SADE, um menor número daqueles será suficiente para executar o mesmo serviço. Deverá, então, ser considerado o custo dêste menor número de maiores veículos e as despesas operativas de manutenção, que se contam por unidade de veículo.

Continua a haver erro de concepção: se 200 ônibus foram fixados como os necessários (incluindo reserva) para escoar, segundo uma determinada frequência, nos dois sentidos, o número de passageiros que a estatística indicou, 167 veículos, não poderão fazer o mesmo serviço, pelo fato de serem maiores. Passageiros são cargas vivas que se movimentam, e têm vontade e reações; apelam para outro meio de condução, quando o veículo que pretendem utilizar não aparece num tempo razoável de espera; não são mercadorias a transportar de um armazém, que ficam à mercê da condução, até que apareçam. De forma que, reduzir o número de veículos, aumentando a sua capaci-

dade, além de certos limites, alargando o intervalo e a frequência e diminuindo a velocidade comercial, tudo equivale a subverter o programa de tráfego preestabelecido em bases que a Comissão tem razão para considerar seguras e só a experiência se encarregará de desmentir ou confirmar.

Só haveria um propósito na comparação — a Comissão reafirma — se as condições das horas do "rush" fôsem constantes no decorrer de todo o dia e nos dois sentidos do tráfego, isto é, se o coeficiente médio de aproveitamento de lugares se avizinhasse de 100%, o que não ocorre.

Se assim fôsse, a Comissão poderia ter preferido o veículo de 12 metros da SADE, cuja lotação é maior de 7 passageiros que o 11,11 m, mais caro do que este apenas Cr\$ 43.425,00, e mais barato que o da COBRAZIL..... Cr\$ 290.563,80.

Tais considerações anulam todo o restante do laborioso raciocínio do memorial, tendente a provar que os ônibus da COBRAZIL resultam mais econômicos que os da SADE. Esse raciocínio, pôsto em números, foi precedido da observação "sem se levar em conta a questão importantíssima do número de lugares oferecidos". Ora, o cálculo é baseado justamente na diferença de número de lugares oferecidos, porque, partindo da comparação das lotações de um e outro ônibus, foi que os seus autores concluíram que apenas 167 veículos da COBRAZIL equivaliam a 200 da SADE.

Mesmo, porém, que se pudesse admitir o sistema de comparação acima, cujo defeito de concepção já foi demonstrado, o seu prosseguimento é falho, porque atribui, sem razão, consumos diferentes de energia aos veículos das duas procedências (2,2 Kwh para os da SADE e 1,7 Kwh para os da COBRAZIL) e, além disso, porque não leva em conta os juros compostos do excesso de investimento.

Seguem-se as ponderações a respeito da capacidade, não negada pela Comissão, da Troleibus Villares produzir os ônibus 85% nacionais. Mas, como se essa possibilidade fôsse um monopólio da Troleibus Villares, considera um motivo para a Prefeitura preferir a sua proposta, "para que uma recusa da Administração Federal não coloque, amanhã, a Prefeitura na impossibilidade de firmar ou de cumprir o seu contrato com o grupo SADE e na contingência de pagar-lhe a vultosa indenização de Cr\$ 20.000.000,00 por ela pedida para o caso de não vir a Prefeitura a contratar o serviço que lhe tenha adjudicado". Ficou inteiramente esquecido o fato de que a SADE — também oferece veículos 85% nacionais (com menos 50 dólares de importação em cada veículo), da fábrica MASSARI e a ela caberá a multa contratual, se a Prefeitura fôr compelida a encomendar veículos nacionais, e estes não forem fornecidos.

A respeito da ata cuja fotocópia foi anexada ao memorial, cumpre à Comissão dar a Vossa Excelência as seguintes informações colhidas pessoalmente na CACEX com o próprio Secretário do Diretor, Senhor José Alves Filho, que assinou em primeiro lugar o documento.

A CACEX é um organismo executivo, mas tem assento no Conselho da SUMOC, a quem cabem as decisões sobre política cambial. A primeira tem a atribuição de opinar sobre os casos concretos de licenças de importação e bem assim de propôr à segunda, que é um órgão colegiado, sugestões de ordem

geral. Quando tem de o fazer, reúne informalmente os interessados, ouve as razões e adota uma decisão sobre o assunto a sugerir.

Foi o que sucedeu a respeito da licença de importação a câmbio oficial, requerida pela CMTC, de 75 ônibus elétricos usados, dos Estados Unidos, para atender a uma situação angustiosa do transporte em S. Paulo. Reuniram-se os representantes da CMTC, que pleiteavam a licença, os da Troleibus Villares, cujo interesse é que o Governo não conceda favores cambiais aos consumidores porque pretendem construir veículos do mesmo tipo, no País e, finalmente, o próprio representante do Diretor já mencionado.

Do resultado da reunião se lavrou a ata em questão pela qual acordaram os componentes da mesa redonda sugerir à Diretoria da CACEX o amparo à concessão cambial pretendida pela CMTC naquele caso concreto, dada a situação angustiosa, etc., e o constante do item 2, que, uma vez aceito pela Diretoria da CACEX terá que ser apresentado ao Conselho da SUMOC, mas, neste caso particular, (por se tratar de veículos automóveis), também ao GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilista). Em última instância será o Presidente da República quem decidirá, e sua decisão constituirá norma geral para reger a matéria.

Mesmo que sejam adotadas as sugestões contidas no item 2 da ata, alínea a) e b), estas só prevalecerão se satisfeito o item c) pelo qual a CACEX precisará em cada caso apurar a quantidade, a qualidade e os preços dos veículos produzidos.

Esta é a significação do documento referido do Comércio como "Ata CACEX, 4-10-56", quando, na realidade, é a ata de uma reunião entre interessados na importação e na fabricação de troleibus, realizada na CACEX, sob a presidência de representante do Diretor.

Não há, portanto, como afirma o reclamante, ignorância por parte da Prefeitura, sobre os seguintes fatos:

"a) que existe decisão presidencial em vigor proibindo a compra de produtos importados para os quais há produção nacional".

A Comissão opinou pelos ônibus importados entre outras razões, porque não houve, até hoje, produção nacional. Não há, por conseguinte, desobediência à decisão presidencial.

Para que não se diga que a Comissão ignorou a referida decisão com relação aos postes, pois foram indicados os de aço, importados, preferencialmente aos de concreto, nacionais, é mister ficar claro e repetir-se que para a cidade de Campos foi requerida e concedida licença de importação de postes de aço com o mesmo fundamento em que a Comissão se baseou no seu relatório: pequena largura dos passeios e grande seção dos postes de concreto.

Não há, também produção de postes de aço sem costura no país. Os postes de concreto substituem-nos, mas são um outro material com características diversas.

b) que existe decisão da SUMOC disciplinando a importação de troleibus na base de 2/3 para a indústria nacional e 1/3, no máximo, para a importação".

O documento apresentado não prova esse fato e a Comissão não conseguiu apurá-lo. Pelo contrário, foi informada que não há tal decisão; se, porven-

tura, estiver enganada, a Prefeitura, como já foi dito, não deixará de instalar o seu sistema de troleibus porque o concorrente que a Comissão indicou para ser o contratante, também ofereceu a solução nacional.

Nesse caso, contudo, terá a Prefeitura que conseguir ampliação dos recursos votados pelo Legislativo, pois, o orçamento global do serviço ultrapassará de muito a autorização legal.

Postes

Volta o Consórcio a insistir no fato de ter a SADE oferecido postes duplo T, de concreto, para as tangentes, em discordância com o edital, que exige postes de seção circular. Esta questão já foi amplamente esclarecida no relatório da Comissão, a qual não admitiu a variante, como o Consórcio parece ter interpretado. Havendo no texto da proposta, a declaração da SADE de que "a pedido" poderão também fornecer postes tronônicos, e não constando da aludida proposta qualquer preço especial para esses postes, a Comissão não poderia, sãmente, atribuir a tal declaração senão a característica de oferta optativa. Se mais caros, para o concorrente, os postes tronônicos, a Prefeitura não tomará conhecimento de tal diferença e pagará os postes tronônicos exigidos no edital pelo único preço constante da proposta.

Cobre e Sistema de suspensão

Foi também já amplamente comentada, no relatório, a alegação de que a durabilidade do fio de cobre-cádmio é muito maior que a do de cobre eletrolítico. Sim, e, por essa razão, aquele primeiro é aconselhável no sistema rígido, para vãos superiores a 28 metros, nos quais se exige uma tensão maior para reduzir a flexa e seus inconvenientes. No sistema elástico, porém, as causas de corrosão do fio ficam praticamente eliminadas e o cobre eletrolítico pode ser usado com os vãos econômicos de 40 metros, sem que a sua duração seja comprometida.

Labora o Consórcio em equívoco ao afirmar que a SADE só ofereceu o sistema elástico para as retas, ao passo que para as curvas propôs o sistema rígido, com material SEN. Estas iniciais se referem à Società Elettrica Nazionale que é a concessionária italiana do sistema Kummeler Matter, conforme catálogos fornecidos à Comissão e anexados à proposta.

O memorial, baseando-se no erro de supor que o material SEN é obrigatoriamente para rede rígida, declara: "só esse fato invalida, em grande parte, a brilhante parte do parecer que versa a redução dos pontos duros na linha, etc., visto que esses pontos ocorrem com mais frequência e gravidade justamente nas curvas". Mas ainda essa última assertiva é também parcialmente inexata. Se chamarmos "pontos duros" da linha, aqueles em que o ângulo de duas catenárias é mais fechado, onde se descontinua o contato da sapatilha de carvão com o fio, não é nas curvas que esses pontos se observam, porque nelas os vãos entre suspensões contíguas são pequenos e, conseqüentemente, as catenárias insignificantes. O que é verdade é que nas curvas mais se acentuam as vantagens do sistema totalmente elástico, porque permite aos veículos maiores velocidades sem a ocorrência dos desligamentos das alavancas.

empresas possuidoras das patentes, que as guardam sempre para seu uso próprio". Se verdadeiro, êste argumento implicará no desmerecimento dos ônibus que a Villares se propõe a fabricar, com as licenças de fabricação da Marmon-Herrington.

Segue-se uma série de observações sobre detalhes técnicos, que poderiam ser refutadas por opiniões contrárias dos técnicos da G. E. ou da CGE italiana, mas que a Comissão considera prudente não transcrever, porque não é objeto da presente apreciação estabelecer um campo de polêmica sem possibilidade de acôrdo final. A Comissão já expendeu a opinião de que as organizações produtoras de material elétrico consorciadas com os três concorrentes, são, tôdas elas, dignas de fé e têm acêrvo de realizações em todo o mundo que constitui, mais do que as opiniões interessadas, uma garantia de bom êxito.

Precisa, contudo, ser contestada a afirmação de que as chaves a óleo estão abandonadas há cêrca de 20 anos nas grandes fábricas. As chaves do lado de corrente alternada podem ser: a ar soprado, a pequeno volume de óleo, a grande volume de óleo e à base de jato de água pulverizada. Cada uma tem as suas próprias características, sendo que as chaves a jato de água foram concebidas pelos alemães durante a guerra para suprir a falta de óleo, mas não se aplicam a tensões superiores a 20 Kv. Grandes firmas especializadas no ramo (General Electric, Westinghouse, English Electric, Brown-Bowery, Alsthom, Galileo e outras), continuam produzindo todos os demais três tipos de chaves.

Preços globais

Critica-se, neste parágrafo, a Comissão, por ter esta reajustado os preços de materiais de linha e posteação de tôdas as propostas ao mesmo comprimento total, resultante do cálculo procedido pela Comissão. Os autores do memorial, a propósito, afirmam "que os preços unitários resultam do global e não o contrário". Êsse método inverso de orçar uma obra pode ser privativo da COBRAZIL, mas a Comissão não se sente compelida a aceitá-lo, porque é contrária à lógica e ao bom senso.

Não precisaria o Consórcio reclamante se basear em tal inovadora premissa para justificar um ponto de vista defensável, que a Comissão admite em princípio tendo mesmo incluído no seu relatório uma observação a respeito: a interpretação "global" da concorrência. Fê-lo nos seguintes têrmos:

"As colunas I (Proposta básica) do quadro comparativo V nada mais são do que a discriminação das parcelas que resultaram nos preços globais oferecidos pelos três concorrentes. Nesta coluna os preços foram mantidos sem reajustamento e computado o total, admitindo-se corretas as quantidades calculadas pelos concorrentes. Isto equivale a considerar as propostas como indicando o preço global para o serviço pôsto em concorrência que, em última análise, é a instalação de uma rêde de trolley-bus com o número de veículos prefixado e as especificações mínimas do edital".

Em outras palavras, as colunas da proposta básica também servem para comparar as propostas, se se considerar como válido o preço global resultante dos preços unitários oferecidos e das quantidades de serviço calculadas pelos concorrentes.

Mas essa comparação, feita exclusivamente pelos preços dessa coluna (Cr\$ 369.920.314,00 da SADE contra Cr\$ 452.024.985,00 da COBRAZIL, com Cr\$ 82.104.671 a favor da SADE) resultaria defeituosa, justamente porque se estariam cotejando alguns itens de material importado com alguns de material nacional e também porque há itens não comuns a tôdas as propostas. Então, foi colocada a proposta SADE nas condições de maior igualdade possível com a da COBRAZIL, adotando-se, por eexmplo, para o material de linha da primeira, os itens nacionais correspondentes aos itens da lista obrigatoriamente nacional da segunda, adotando-se a mesma solução para o fio (cobre importado e trefilação nacional), *reduzindo-se* de 116 toneladas, correspondentes a Cr\$ 1.034.960,00 a quantidade de cobre a importar e a trefilar, que a COBRAZIL havia calculado em excesso, e, finalmente, transformando o orçamento econômico de postes de aço e ganchos da SADE no preço global de posteação completa de concreto, sem uso de ganchos, o que representou um acréscimo de Cr\$ 11.217.100,00 nos itens "postes", "fundações" e "içamento", da proposta básica dêste concorrente.

Deixaram-se, por outro lado, de somar, como é lógico, os preços dos acessórios de veículos que não figuram na proposta da COBRAZIL, ou sejam: pneus, marcha de emergência a bateria, lubrificação centralizada e extintores de incêndio.

Nessas colunas de comparação, tôdas as três propostas foram colocadas em igualdade de condições quanto ao comprimento da linha, reajustando-se para 108 km os itens relativos a fio condutor, material de linha e posteação. Em consequência, nesses itens, os preços da proposta SADE foram reduzidos de 6,04% porque êstes concorrentes calcularam a extensão total em 114,94 km e os da COBRAZIL foram aumentados de 5,20%, porque esta firma encontrou apenas 102,7 km na estimativa feita sobre as plantas. Os preços de alimentação não sofreram qualquer reajustamento.

Dêsse procedimento resultaram, para os dois concorrentes, os seguintes totais:

SADE	381.045.221
COBRAZIL	474.796.859
Diferença a favor da S.A.D.E.	93.751.638

Se, como quer a COBRAZIL, não fôsse feito o reajustamento relativo à diferença de extensão total, embora mantida a redução dos seus preços de cobre e trefilação e o acréscimo resultante da transformação de ganchos em postes no orçamento da SADE, os itens atingidos seriam os seguintes:

	SADE	COBRAZIL
Item 2 (material de linha)	11,261.200	12,246.622
(postes de concreto)	24,153.073	29,198.595
(cobre em lingotes para fio 00) ..	6,481.946	5,891.066
13 (trefilação dos mesmos)	1,725.481	3,608.702
37 (fundações dos postes)	9,388.720	11,600.004
39 (içamento e transportes)	2,096.341	considerado incluído
	<u>55,106.761</u>	<u>62,544.989</u>
Diferença a favor da SADE	7,438.228	

Ter-se-iam que anular a redução de 6,04% feito aos preços da SADE e o acréscimo de 5,2% feito aos preços da COBRAZIL e resultaria:

SADE	<u>55.106.761</u>	=	58.624.200
	0.94		
COBRAZIL	<u>62.544.989</u>	=	59.453.400
	1.052		

Permaneceria uma diferença a favor da SADE de Cr\$ 829.200,00 nesses itens, o que quer dizer que a diferença anterior, de Cr\$ 93.751.638, ficaria reduzida a Cr\$ 87.142.610.

Se, além disso, fossem estabelecidas pela CACEX restrições permitindo-se a importação de apenas 1/3 de veículos estrangeiros, contra a aquisição de 2/3 nacionais, sem se considerar, como é do interesse do consórcio reclamante, a solução mista de carrocerias nacionais, ter-se-ia:

SADE	COBRAZIL
1	1
— 219.195.000 = 73.065.000	— 280.611.000 = 93.537.000
3	3
2	2
— 499.500.000 = <u>333.000.000</u>	— 498.175.000 = <u>332.116.666</u>
3	3
406.065.000	425.653.666

Diferença a favor da SADE — Cr\$ 19.588.666.

Como a diferença dos veículos totalmente importados (sem contar os acessórios) entre as duas propostas é de Cr\$ 61.416.000,00, a diferença total ficaria, com a solução 2/3 nacionalista, reduzida de 41.827.334 e o valor final da referida diferença passaria a ser:

$$87.142.210 - 41.827.334 = 45.314.876$$

ainda a favor da proposta SADE.

Não é demais acentuar que o cotejo de que resultam os números acima é feita dentro dos pontos de vista manifestados pelo consórcio reclamante, deixando-se de atender apenas ao reajustamento pleiteado relativo à diferença de lotação dos ônibus, à diferença de potência das subestações pelos motivos já longamente explanados neste parecer e no relatório, e, finalmente, à anulação da diferença da quantidade de cobre para alimentadores. Esta última pretensão equivaleria a anular os resultados do cálculo da alimentação de um ou de outro projeto, o que é vedado à Comissão.

Mas, na opinião da Comissão, nascida de longas considerações e debates, chegou-se à conclusão que o reajustamento da extensão total não poderia deixar de ser feito, por várias razões, entre elas, a seguinte: na hipótese de vencer a concorrência um proponente que tivesse orçado um comprimento maior do que o real, verificado "a posteriori", de vez que as faturas têm de ser pagas por medição, como se pagar a diferença para o global? Como poderia o Tribunal de Contas registrar faturas relativas, no caso da SADE, por exemplo, a 8,9 km de linha (tal é o excesso da extensão por ela calculado) que não teriam sido construídos? A Consórcio alega que o preço global prevalece e os preços unitários seriam decorrentes daquele. Mas, se assim fôsse, os preços unitários figurados na proposta não serviriam nem para o faturamento da obra prevista, nem sequer para as extensões ou reduções; teriam que ser calculados outros preços unitários decorrentes do global do serviço realizado.

O memorial que ora se examina teria um ponto forte, onde se critica o reajustamento do preço da posteação procedido pela Comissão. Visto que todos os postes estão marcados na planta e contados: são 3.670 no projeto da COBRAZIL, a sua quantidade não deveria ser afetada pelo erro na estimativa do comprimento da linha. Para a Comissão aceitar lealmente essa ponderação, deveria, todavia, considerar definitivo o projeto de posteação. Ora, a Comissão verificou que há deficiência de cargas no cálculo da maioria dos postes, como ressaltou em seu relatório. O Consórcio também o reconheceu, parcialmente, em carta dirigida ao Presidente da Comissão, nos seguintes termos:

.....
 "No que diz respeito a postes, por exemplo, talvez seja possível apontar, no conjunto, das plantas apresentadas, pequenas diferenças de carga, seja para mais, seja para menos.

Em outras palavras: mesmo se admitirmos que em um ou outro ponto especificamos no anteprojeto postes cuja resistência possa parecer insuficiente, VV. SS. terão de admitir em muitos outros pontos, postes cuja resistência é muito acima do necessário".

Não é, portanto, de se surpreender que, precisando os postes ser recalculados, desse novo cálculo resulte um número maior de postes, como já está apurado que resultarão dimensões maiores para os que foram previstos. Dir-se-á que, nessa eventualidade, dentro da interpretação "global" da concorrência, o sobrepreço correspondente não seria incorporado ao orçamento da posteação: o concorrente seria obrigado a manter o preço global e arcar com o prejuízo.

Mas é justamente com relação a esse problema que ressalta mais nitidamente ser a interpretação correta do edital a que considera como prevalentes os preços unitários para comporem o custo global da instalação.

Com efeito, além do dispositivo citado pelo concorrente reclamante, deve ser considerado o de n.º 3.5, assim concebido:

“a) O proponente é obrigado a oferecer todo o material necessário à construção 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”.

Em outras palavras, está previsto o aproveitamento dos postos existentes numa escala que somente o estudo posterior determinará. Logo, o orçamento global da posteação é provisório e somente valerão os preços unitários. Se, no caso de ser necessário um número menor de postes, o edital explicitamente indica a redução, é claro que, na recíproca, se fará mister computar o maior preço. O projeto definitivo é que indicará, portanto, o orçamento global, tanto da posteação, como de qualquer dos demais itens do edital.

O mesmo se dá com relação ao orçamento da SADE que orçou a posteação, não com aproveitamento de postes existentes, mas com uso de ganchos, o que não consiste num desrespeito ao edital. Se nem todos os ganchos projetados forem aprovados, não será, evidentemente, o preço global da proposta básica que prevalecerá para o pagamento do serviço da posteação e sim o que resultar dos preços unitários.

Parece que fica, assim, perfeitamente esclarecida a hipótese, à primeira vista estranha, da variação do número de postes num projeto, como no outro, quer para mais, quer para menos.

Não há, como se pergunta no memorial, postes excedentes nos trechos de linha sem postes. O que há é um critério de reajustamento aplicável ao caso, porque os estudos apresentados à concorrência nada mais são do que anteprojetos.

Entretanto, a hipótese de não ser reajustado o preço da posteação como também os demais preços, foi encarada em outra parte do presente parecer e verificou-se não trazer substancial modificação aos orçamentos sujeitos a comparação.

As ponderações acêrca da conveniência de serem construídos edifícios superficiais ao invés de subterrâneos só se explicam pelo calor demonstrado pelos reclamantes em defender as soluções que beneficiam a sua proposta.

As subestações visíveis são inteiramente desaconselháveis, especialmente quando localizadas em parques, como é do nosso propósito, para evitar desapropriações onerosas.

Convém, por último, solicitar a atenção de V. Excia. para o fato de que o Consórcio reclamante deixou de manifestar-se sobre vários pontos em que, no relatório da Comissão, foram feitas restrições à sua proposta, a saber:

I) Por ter deixado de oferecer preços para lubrificação centralizada dos ônibus (exigência explícita no edital).

II) Idem, quanto a pneus e câmaras (exigência implícita do edital).

III) Por ter apresentado cálculos deficientes para a posteação.

IV) Por ter declarado, quanto aos ônibus nacionais, não se responsabilizar pelas especificações, nos seguintes termos:

“A Troleibus Villares se reserva o direito de modificar estas especificações sem aviso prévio, como lhe parecer desejável, de tempo em tempo, ou como fôr necessário, pela disponibilidade de peças especificadas ou materiais, ou ainda por outras razões”.

A propósito dessa declaração que suscitou uma reclamação do terceiro concorrente, permita V. Excia. transcrever o trecho do parecer dado pela Comissão ao memorial apresentado por esse referido concorrente, a “Materiais, Equipamento, Engenharia S. A.” nos seguintes termos:

“De outra parte, a Comissão não outorgou, como está afirmado no memorial, qualquer permissão à COBRAZIL, no sentido de modificar a seu talante, as especificações dos veículos e acessórios por ela oferecidos.

A Comissão, ao contrário, procurou solicitar a atenção do Julgador para tão inusitada ressalva, que estaria a indicar a desclassificação do proponente, tivesse ela sido menos tolerante na apreciação das propostas. E' forçoso reconhecer que, nesse particular, tal tolerância poderá, talvez, merecer algum reparo”.

Finalmente, ainda deve ser salientado que, em parte alguma dos memoriais (o dirigido à Comissão e o endereçado a V. Excia) o Consórcio COBRAZIL-Siemens-Villares se referiu às condições de pagamento e de financiamento, numa confissão tácita de que, nada encontrando para reclamar, reconhecem, neste particular, a superioridade da proposta de seu concorrente. E esta superioridade é decisiva porque assim o determina o edital de concorrência (4.1 — julgamento das propostas 3) nota (*in fine*): “Tanto o prazo como o financiamento serão fatores preponderantes no julgamento da proposta”. Isto foi, aliás, salientado em todo o Capítulo II e num resumo final, no quadro XIV do relatório, págs. 16 a 22 do processo que o encerra.

Terminando as considerações, Sr. Prefeito, a Comissão reafirma a Vossa Excia. a opinião manifestada no seu relatório, que as alegações dos concorrentes não lograram modificar, sobre a classificação em primeiro lugar do concorrente SADE.

D. F., 16 de janeiro de 1957. — José de Oliveira Reis — Hilton Jesus Gadret — Raul Marques de Azevedo — Abellard José de França — Roberto de Sousa Pinto Filgueiras — César Cantanhede.

XXII — INFORMAÇÃO DO PREFEITO AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA NUM MEMORIAL DA COBRAZIL

Tenho a honra de oferecer a V. Excia. as seguintes informações, a respeito do memorial que V. Exa. houve por bem encaminhar-me, contendo considerações a respeito da concorrência pública recentemente realizada nesta Prefeitura, para instalação de um serviço de ônibus elétricos na zona sul do Distrito Federal.

A concorrência foi organizada por uma comissão por mim especialmente designada, composta de 8 membros, engenheiros e bacharéis, sendo três assessores do meu gabinete, dois diretores de departamento, dois estranhos à Prefeitura, um dos quais catedrático da Escola Nacional de Engenharia, representando o Clube de Engenharia.

Apresentaram-se cinco consórcios, sendo abertas apenas três das propostas por não satisfazerem as duas restantes as condições preliminares do Edital de concorrência quanto à apresentação de documentos de idoneidade.

O relatório da referida Comissão que aprovei, foi unânime e bastante minucioso. Abordou os aspectos técnicos, econômicos, financeiros e administrativos das três propostas examinadas e concluiu por classificar em primeiro lugar a concorrente Sul Americana de Eletrificação S. A. (SADE), Companhia sediada em São Paulo e com longa experiência em serviços de construção de linha de tração elétrica urbana, associada ao consórcio Fiat-Alfa Romeo e C. G. E. (Companhia Generale d'Eletricità), esta subsidiária italiana da General Electric Company.

Contrariamente ao que se pode depreender da leitura do memorial submetido a V. Excia., não foi a oferta de veículos nacionais feita pelo Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares que contribuiu para esse concorrente ter deixado de vencer a concorrência. Pelo contrário, o primeiro colocado também ofereceu veículos de fabricação nacional e veículos importados, assim como ofereceu todos os demais itens de material, também das duas procedências. A proposta deste concorrente foi superior à do Consórcio reclamante, sob todos os aspectos; no conjunto o preço pedido foi mais de noventa milhões de cruzeiros mais barato, num orçamento de cerca de quatrocentos milhões; as condições de financiamento mais vantajosas; o prazo de entrega, mais curto; maior foi o número de alternativas de modo a possibilitar à Prefeitura a escolha de soluções técnicas julgadas mais convenientes e, por fim, mais estrita foi a obediência à letra e ao espírito do edital de concorrência.

Em todos os itens que importavam em fornecimento de material, a concorrente vencedora ofereceu soluções nacionais, o que não aconteceu com a segunda colocada. No que diz respeito aos veículos, por exemplo, a primeira se propôs a fornecê-los ou inteiramente importados, ou com carroceria nacional ou quase completamente nacionais, com 15% apenas, de peças importadas.

A primeira e a última dessas soluções, também foram oferecidas pelo concorrente classificado em segundo lugar. O relatório da Comissão concluiu, contudo, pela conveniência técnica e econômica de serem preferidos os veículos importados, o que dependerá, por certo, das necessárias licenças dos órgãos competentes no momento oportuno.

São veículos de um tipo ainda não fabricado no Brasil e a sua introdução em massa, para substituir os bondes em toda a zona sul do Rio de Janeiro, não poderia ser aconselhada pela Comissão, sem conhecimento de causa.

Além disso, o preço total dos duzentos veículos necessários onerará em duzentos e oitenta milhões de cruzeiros o orçamento da obra, caso não possa a Prefeitura se beneficiar do ágio oficial estabelecido pelos regulamentos cambiais justamente para as necessidades dos governos federal, estaduais ou municipais. Acresce que, nesse caso, seria de muito ultrapassada a autorização legislativa de Cr\$ 500.000.000,00 concedida ao Governo da cidade para o estabelecimento do sistema de transporte coletivo que virá melhorar de muito a angustiada situação que, nesse particular aflige toda a população, sem contar com o encarecimento da tarifa que, forçosamente tal sobrecarga iria ocasionar.

Estas, Sr. Presidente, foram as razões que levaram a Comissão a preferir os veículos importados, de longa tradição e experiência e cuja importação a câmbio com ágio oficial, será oportunamente solicitada, de modo a possibilitar à Prefeitura resolver de modo econômico e mais seguro, uma parte desse relevante problema.

Na hipótese, porém, de haver exigência de se reservar uma cota para a indústria nacional, a título de incentivo, o resultado aprovado da concorrência não colocaria a Prefeitura em situação difícil, pois que o concorrente vencedor, como já esclareci a V. Excia., também ofereceu um maior número de soluções com diversos graus de aproveitamento dos produtos da indústria nacional, embora, tanto quanto o concorrente reclamante, os veículos a serem produzidos seriam os primeiros no gênero a serem fabricados no Brasil e, portanto por elementar prudência, sujeitos a serem submetidos a um período de prova experimental.

Cabe-me, a propósito do que foi dito no memorial, e do que acima ficou esclarecido, ponderar a V. Excia. que:

a) a decisão presidencial em vigor, proibindo a importação de produtos estrangeiros para os quais há similares de produção nacional, não será desrespeitada porque não há produção de ônibus elétricos no país;

b) não houve decisão da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil disciplinando a importação de troleibus na base de 1/3 contra 2/3 para a indústria nacional. O que houve foi uma sugestão adotada em reunião realizada naquela repartição, entre representantes da CMTC de São Paulo, interessados na importação de 75 ônibus norte-americanos que V. Excia. recentemente aprovou, e os representantes da fábrica Troleibus Villares S. A., que pretendem construir veículos desse tipo. Esta reunião, como tantas outras que se realizam na CACEX, entre partes interessadas, quando do exame de casos concretos, teve a presidência de representante do diretor e concluiu por sugerir à CACEX aquele ponto de vista para ser por esta apresentado ao Conselho da SUMOC.

Em última análise, ainda dependerá, segundo estou informado, do pronunciamento do Grupo Executivo da Indústria Automobilista e, afinal, da superior deliberação de V. Excia.

Francisco Negrão de Lima
Prefeito do Distrito Federal

XXIII — RECURSO DA MATENGE CONTRA O LAUDO DE JULGAMENTO DA COMISSÃO

Materiais, Equipamento e Engenharia S. A., participante da concorrência para a instalação de um sistema de transporte coletivo, por ônibus elétricos, na defesa dos interesses de suas representadas, a Metropolitan-Vickers Electrical Export Co. Ltd. e a Metrovick do Brasil (Eletricidade) Ltda., tomando conhecimento do relatório apresentado pela Comissão de Organização e Julgamento da Concorrência dos Ônibus Elétricos, publicado no "Diário Oficial" (Seção II) de segunda-feira, 24 de dezembro de 1956, e dos quadros e dados unitários dos troleibus, publicados no "Diário Oficial (Seção II), de 21 de dezembro de 1956, julga dever submeter a V. Excia. as observações que adiante passa a expor:

Tendo o Edital de Concorrência deixado a critério dos proponentes a elaboração do ante-projeto, fixando as condições técnicas do sistema, no exame das propostas não deveriam deixar de ser consideradas as características técnicas de cada uma das propostas, sem o que não seria possível estabelecer um confronto real entre os preços das mesmas. Isto, entretanto, não aconteceu, porque, sumariamente, a Comissão excluiu as considerações técnicas apresentadas pela signatária ao Presidente da Comissão, por escrito, chegando mesmo a, no relatório apresentado e publicado, omitir esta circunstância, enquanto que assim não procedeu com outro concorrente.

Da mesma forma, a Comissão excluiu, no confronto detalhado das propostas, os elementos constantes da apresentada pela signatária, o que impediu V. Excia. de poder tomar conhecimento pormenorizado da concorrência. Esta exclusão não nos parece justa, particularmente tendo em vista que o número de propostas aceitas foi apenas de 3.

O relatório procura justificar esta exclusão, embora não a comprovando, nos seguintes termos: "Passamos, de agora em diante, a estabelecer os confrontos apenas entre os concorrentes 2 e 4 (SADE e COBRAZIL), já que os valores da proposta do outro concorrente, os prazos da entrega e, também, as condições de financiamento oferecidas o afastem da comparação".

Esse modo de proceder da Comissão tornou falho o relatório e, assim, nos permitimos apresentar a V. Excia. alguns fatos concretos, justificativos deste nosso protesto:

1. Determinando o Edital que os preços dos seus itens seriam apresentados item por item, separadamente, a Comissão, fugindo frontalmente a essa determinação, apresenta, em quadros anexos ao relatório, dados insuficientes ao Julgador para aquilatar do valor dos preços, de vez que estão imprecisos, causando confusão que somente beneficia certo concorrente.

E' de notar-se, ainda, que no relatório publicado no "Diário Oficial" não estão incluídos vários quadros, entre eles o de n.º V (Comparativo), embora várias vezes referido, e que serviu de base para a comparação da Comissão.

2. Veículos (Ônibus Elétricos) — Tivesse a Comissão feito confronto final, item por item, verificar-se-ia, quanto aos veículos, a seguinte situação tomando-se por base os próprios dados da Comissão:

<i>Proponente</i>	<i>Preço Unitário</i>	<i>Preço global 200 veículos</i>	<i>Preço global 250 veículos</i>
M. E. E.	1.171.674,00	234.335.000,00	292.919.000,00
SADE	1.236.702,00	247.341.000,00	309.175.000,00
COBRAZIL	1.541.936,00	308.387.000,00	385.484.000,00

Os tipos de ônibus da SADE 1, 2 e 3 preferidos pela Comissão não atenderam, segundo os respectivos desenhos, às dimensões exigidas pelo Edital. Foram, todavia, aceitos como satisfatórios, sem qualquer observação. Entretanto, dois tipos apresentados na proposta signatária, apenas como alternativas, foram declarados "fora do Edital", por igual motivo.

3. Justificando suas conclusões, declarou a Comissão, no próprio relatório, que, "em última análise, o veículo é o item mais importante a considerar". No entanto, verifica-se que foi esse o assunto que, com a maior das displicências, a Comissão se houve, pois não considerou ser necessário adotar como elemento comparativo a proposta da signatária, que representaria economia sobre as demais de, respectivamente, 13 e 74 milhões de cruzeiros para 200 ônibus e uma diferença potencial, no caso de serem encomendadas 250 unidades, de 17 e 93 milhões de cruzeiros. Essa comparação, se figurasse no relatório, daria ao Julgador a possibilidade de beneficiar a Prefeitura, usando da faculdade que lhe dá o Código de Contabilidade de "preferir mais de uma proposta quando a concorrência se fizer por unidade e o menor preço" (C. C., art. 755).

4. Posteação — Diz o relatório que a solução preferida seria a com postes de aço, mas tão somente porque um das concorrentes deixou de apresentar preço para os mesmos, fugindo, assim, ao Edital, deliberou a Comissão fazer o confronto apenas para a solução com postes de concreto, o que veio prejudicar grandemente a situação da proposta da signatária, de vez que o preço por unidade de peso oferecido pela mesma para os postes de aço Manesmann é inferior ao da SADE.

Além disso, os postes de concreto, oferecidos pela SADE, foram somente de seção duplo "T", quando o Edital exige postes troncônicos e, para que esta falta não pudesse prejudicar a proposta dessa concorrente, procurou a Comissão interpretar a declaração feita pela SADE de que "a pedido poderão oferecer também postes troncônicos" como representando alternativa de fornecimento deste tipo de poste, ao mesmo preço dos postes tipo duplo "T", notoriamente muito mais baratos do que os tipos exigidos pelo Edital. O fato é que a proposta SADE não ofereceu postes dentro do exigido pelo Edital, o que invalida a comparação.

5. Subestações — No memorial anexo foram exaustivamente demonstradas as vantagens das 23 subestações oferecidas na proposta da signatária, com um total de 9.250 kw instalados, permitindo a divisão da rede aérea em 129 seções com extensão média de 0,85 km., enquanto a SADE ofereceu apenas 9 subestações, com 7.880 kw e 13 seções com extensão média de 8,5 km, ou seja, 10 vezes maior que a da proposta da signatária. Aliás, a extensão adotada pela signatária cerca de 1/2 milha, é a recomendada para as con-

dições de trânsito intenso das grandes cidades como a da Capital da República, integralmente diversa da que é considerada satisfatória para pequenos centros urbanos, onde é raro o congestionamento de tráfego.

No entanto, não foi feito qualquer reajustamento para atender a essa diversidade de solução técnica; nem para as que dela decorrem para as obras civis das subestações subterrâneas para as quais a SADE apresentou preço apenas para construção em alvenaria, considerada inadequada às condições do subsolo desta cidade.

6. *Fio de contato* — Quanto ao fio de contato, omitiu a Comissão a circunstância de a proposta COBRAZIL não ter oferecido cobre em lingotes, cuja aquisição foi deixada a cargo da Prefeitura nas fontes internacionais, o que, como é sabido, é de difícil obtenção. Adotou a Comissão, no confronto, apenas a solução mista (cobre importado em lingotes e trefilação nacional), que não se aplica à proposta da COBRAZIL, por ter apenas oferecido preço para trefilação do cobre no País. Dêsse modo, foi excluída, na comparação, a proposta da signatária que, a êsse respeito, ofereceu o fio trefilado, de importação, com apreciável vantagem de preço por unidade de peso. O fato de a COBRAZIL não ter oferecido preço para os lingotes seria razão suficiente para invalidar o confronto feito pela Comissão.

7. *Financiamento* — A signatária, na sua proposta, ofereceu financiamento para todo o material importado, e suas condições foram tão vantajosas quanto as dos demais concorrentes.

Portanto, não agiu a Comissão com justiça ao apresentar esta como uma das razões para a exclusão da proposta da signatária do confronto final.

8. *Entrega* — Atribuiu o relatório, como uma das causas da eliminação da signatária do confronto, maior prazo de entrega oferecido, quando é sabido que, enquanto a Prefeitura não dispuser dos locais de instalação do sistema, será impossível fixar qualquer data de início para contagem de prazo. Êste fato foi publicamente reconhecido e focalizado pelo Presidente da Comissão, conforme divulgação recente nos jornais da Capital. Se o prazo para as demarches nesse sentido ultrapassar de 8 meses, ficaria o prazo de entrega da signatária em igualdade de condições com os demais.

9. *Assistência e Supervisão (Itens V e VI do Edital)* — Nêsse capítulo, o relatório da Comissão apresenta apenas uma apreciação sumária das propostas, para concluir que se devem ter tôdas como equiparáveis e consideradas em situação de estrita igualdade. Deixou, assim, a Comissão de estudar, separadamente os méritos das propostas a êsse respeito que, de acôrdo com o Edital, deveriam servir como critério para o Julgador poder avaliar da capacidade técnica dos proponentes o que também serviu para ocultar importante vantagem da proposta da signatária, porque nenhuma das outras apresentou plano para serviço de administração e manutenção semelhante.

10. *Multa e Garantias* — A Comissão, julgando satisfatórias e equivalentes as exigências e garantias cambiais e financeiras apresentadas pelos proponentes, destacou, como uma das condições de garantia, a indenização de 20 milhões de cruzeiros a ser paga pela Prefeitura à SADE, como ressarcimento de despesas por ela feitas, caso a Prefeitura não venha a realizar as obras.

“Não computando êsse valor no preço da proposta, por não se tratar de acréscimo de preço”, manteve a Comissão tão esdrúxula e estranha condição que, afinal, se reduz em um dos proponentes estabelecer para o Poder Público uma multa por não dar êste execução a condições de um Edital, condições que dependem de terceiros, e estabelecendo, assim, um condenável princípio que infringe todos os textos da legislação que comanda a posição do Poder Público quando convoca os particulares por Edital.

Outrossim, despropositada é a permissão dada pela Comissão à COBRAZIL, para, a seu talante, modificar as especificações dos veículos e acessórios, sem aviso prévio.

11. *Critério Geral* — Norteando os caminhos a serem palmilhados na apreciação dos elementos característicos de um chamamento da natureza dêste — em que foi entregue aos concorrentes a organização técnica dos ante-projetos, seu financiamento, administração do serviço e manutenção dos equipamentos — a Comissão magnificamente os traçou em forma lapidar, infelizmente, por ela própria totalmente olvidados nas conclusões, aliás, invadindo atribuição privativa do Julgador; por considerá-los magistralmente enunciados, a signatária os transcreve abaixo, esperando que nêles se inspire o Julgador para o melhor acêrto a bem da coletividade, na verdade, a maior, se não a real e única interessada:

“A Comissão não deixou de considerar que, num empreendimento de tal vulto, não sômente o preço, o prazo de entrega e as condições de financiamento devem influir no julgamento e na escôlha final, especialmente sendo estas condições referentes a projetos e especificações diversas, e sendo os materiais especializados de procedência e fabricantes também diversos.

Poderia ocorrer que a solução mais barata e mais conveniente quanto ao prazo de entrega e, financiamento importasse numa solução medíocre ou má quanto à qualidade do material oferecido ou quanto à justeza das soluções construtivas...”

12. *Finalizando* — Diante do exposto e do que consta das apreciações oportunamente apresentadas à Comissão e que vão em anexo, fia a signatária seja designada nova comissão para melhormente estudando as propostas em sua parte técnica, econômica e financeira bem oriente o Julgador, ou, se assim não fôr entendido, seja determinada nova convocação por Editais menos confusos e em têrmos mais claros.

J. J. Moniz de Aragão, Diretor-Presidente.

XXIV — PARECER DA COMISSÃO QUANTO AO RECURSO DA MATENGE

A Materiais Equipamentos S. A., participante da concorrência para a instalação do sistema de *trolley-bus*, que se realizou no dia 8 de novembro p/ltimo, em memorial ora dirigido a V. Excia., manifesta sua inconformidade com a conclusão do relatório da Comissão, que indicou a SADE (Sul Americana de Eletrificação S. A.) como o concorrente merecedor do primeiro lugar.

Depois de formular severas críticas, finaliza solicitando a V. Excia. que designe outra Comissão para "melhormente estudando as propostas em sua parte técnica, econômica e financeira, bem oriente o Julgador, ou, se assim não fôr entendido, seja determinada nova convocação por Editais menos confusos e em termos mais claros."

De início, deve a Comissão declarar a V. Excia. que estranha a reclamação de um concorrente cujo preço global se situou 24%, 25% e 45% acima do primeiro colocado, (conforme considerarmos respectivamente, a proposta básica, a variante recomendada e a variante para comparação) e foi também superior em 2%, 8% e 20% ao segundo colocado.

Essa estranheza é tanto mais viva quanto se verifica da proposta do concorrente reclamante que foi muito bem compreendido o edital de concorrência, só agora por êle acoimado de confuso e pouco claro, porém, não durante os noventa e tantos dias de prazo entre a primeira publicação e a abertura das propostas, prazo, aliás, dilatado por decisão de V. Excia. ao atender a solicitação dos reclamantes de agora e de outros aspirantes à licitação. Nessa ocasião, competia ao candidato, como tantos o fizeram, pedir esclarecimentos à Comissão, se algo estivesse confuso e menos claro, no edital de concorrência, como, aliás, no mesmo se facultava.

O segundo fato incontestado, que se depreende da leitura do memorial ora examinado, é que o concorrente também compreende muito bem e aplaudiu com adjetivos e advérbios elogiosos — o critério que a Comissão se traçou no exame das propostas, chegando a transcrever um trecho do relatório em que êsse critério é exposto. Mas adverte a V. Excia. que a Comissão não obedeceu às próprias diretrizes e invadiu atribuição privativa do Julgador, que é V. Excia..

A citação do trecho referido, do relatório da Comissão, pelos próprios reclamantes classificado de "lapidar" é, contudo, incompleta e, como toda a citação incompleta, pode ser desvirtuada no seu sentido. Continuada a transcrição, se verifica que a Comissão concluiu: que nenhuma das hipóteses aventadas, de uma possível preferência por uma solução mais barata havia ocorrido e todo o restante do trabalho da Comissão é a demonstração dêsse fato, repetido várias vezes no relatório; que a proposta mais barata reúne a vantagem de ser, também, a de melhores condições de pagamento, de prazo de entrega mais breve, de maior número de soluções alternativas técnicas e de procedência de material permitindo, assim, maior amplitude na escolha e, enfim, de mais irrestrita e total obediência às prescrições do edital.

Seria um difícil e embaraçoso encargo, o da Comissão, se tivesse que justificar a classificação no primeiro lugar da proposta mais dispendiosa e de maior prazo de execução, baseando-se numa possível superioridade das soluções técnicas e da qualidade dos materiais. Se isto tivesse acontecido, impôr-se-ia, de fato, a necessidade de entrar a fundo na apreciação técnica dos anteprojetos, coisa que o concorrente, autor da presente reclamação, acusa a Comissão de não ter feito em relação ao seu.

Mas, afortunadamente, não ocorreu essa hipótese e o relatório consigna o seguinte, quando se refere à proposta do concorrente, numa síntese que responde à sua observação:

"A proposta e o projeto dêste concorrente, do ponto de vista técnico, produziu a melhor impressão; não fôra a grande disparidade no preço total e exclusivismo na aplicação de materiais quase totalmente importados (à exceção de postes e carrocerias de ônibus), a Comissão se sentiria obrigada a verificar mais minuciosamente se, porventura, dada a qualidade bem reputada do seu equipamento, de fabricação da Metropolitan Vickers e da British Insulated Callender's Cable, não estaria a sua proposta recomendada para um confronto final.

Isto não sucedeu. Primeiramente, pelo motivo já referido, da enorme disparidade de preços, oriundos, em grande parte, dos custos de mão-de-obra de montagem (excedendo em mais de 100% os dos outros concorrentes); em seguida, devida a solução técnica escolhida para a alimentação, que, sem qualquer dúvida, oferece vantagens, mas onera extraordinariamente o conjunto, tendo em vista as despesas adicionais que acarreta".

Foi em consideração a V. Excia. que o relatório da Comissão se compõe de 59 páginas datilografadas e 14 quadros, sem qualquer literatura, todo êle objetivo e denso. Ignorava a Comissão que o seu trabalho se destinasse a prévia publicação, não obrigatória, em face do Código de Contabilidade, a não ser quanto aos quadros I, II, III, e IV, que são os resumos das próprias propostas.

Não procede, pois, a crítica de ter a Comissão excluído as considerações técnicas apresentadas pela MATENGE, por escrito, ao Presidente da Comissão, uma vez que nada do que ali foi dito poderia alterar o juízo da Comissão, a respeito da classificação que, de acôrdo com o Código de Contabilidade a ela competia fazer, não havendo qualquer invasão de atribuições do Julgador que será V. Excia..

Se a Comissão assim não procedeu com relação à crítica encaminhada por outro concorrente (a COBRAZIL), foi porque neste último relatório se continham números e cálculos matemáticos (e não, apenas, conceitos de valor subjetivo), visando a provar que, economicamente, a sua proposta se situava vantajosamente sobre a do contendor n.º 2 (SADE). Tais números e tais cálculos foram esmiuçados, retificados quando divergiam da realidade e seus resultados devidamente interpretados. Por assim dizer, a análise procedida pela Comissão constituiu um complemento do seu relatório, no que diz respeito à comparação entre as duas propostas, do ponto de vista de preços.

O mesmo não sucedeu com o relatório da MATENGE, ao qual a Comissão fez uma referência muito ligeira, como também ligeira foi a referência feita ao relatório da SADE, aliás, o primeiro recebido e do qual, praticamente, nenhuma das sugestões foi aproveitada.

Não obstante tudo o que acima foi dito, a Comissão oferece a V. Excia. os esclarecimentos suplementares, examinando e respondendo item por item os parágrafos 1 a 12 do presente requerimento:

1. Compõe-se de dois períodos, o primeiro obscuramente redigido e incluindo uma acusação de serem insuficientes e imprecisos os dados contidos nos quadros, "causando confusão que somente beneficia certo concorrente." E' uma opinião infundada, sem justificativa e sem objetividade, não lhe faltando, porém, a malícia da insinuação de parcialidade, que a Comissão repele.

O segundo período é uma referência à falta de publicação do quadro V, comparativo. Foi, realmente, omitida essa publicação, por motivos técnicos alegados pela Imprensa Nacional; mas o quadro em questão, cuja publicação, como já vimos, segundo o Código de Contabilidade, não é obrigatória, está à disposição dos interessados, tendo sido fornecida uma cópia ao representante da COBRAZIL, que a procurou na Comissão.

2. Veículos

No memorial é a Comissão acusada de não ter feito o confronto "item por item". O confronto foi feito e os números a que a Comissão chegou figuram nos diferentes quadros, os de n.º I, II, III, IV, V e VI, os quais não conferem, a não ser os referentes à própria MATENGE (preço unitário Cr\$ 1.171.674),

Os verdadeiros números são, para os 200 veículos, no quadro V, na coluna de comparação, isto é, aquela que só inclui os itens comuns às três propostas:

SADE	224.440.000
MATENGE	234.334.800
COBRAZIL	291.372.800

Quanto à coluna da variante recomendada, esta não deve servir para comparar propostas, como no relatório já foi suficientemente esplanado; serve, contudo, para pôr em destaque um detalhe muito significativo: o concorrente que ora reclama deixou de apresentar preço para lubrificação centralizada automática, exigida pelo edital na letra m, n.º 2 das especificações (2-13).

Sòmente essa omissão, fôra mais rígido o critério de apreciação, serviria para invalidar tôda a proposta, com fundamento na letra 1 do n.º 4.4, combinada com o inciso 2 do n.º 3.2 e inciso 2 no n.º 1.1 do edital, rezando êste último:

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

A seguir, afirma-se que os ônibus da SADE preferidos pela Comissão não atenderam, segundo os respectivos desenhos, às dimensões exigidas pelo edital e foram aceitos como satisfatórios, sem qualquer observação.

Os desenhos, assim como fotografias, esquemas, plantas e catálogos foram juntados às propostas a título informativo (Edital, item IIIa). Não podem prevalecer contra as especificações escritas no corpo da proposta (letra b do mesmo item). Nestas especificações as dimensões estão nos limites exigidos no edital.

3) — Prejudicado, em face de ser o preço unitário mais alto e não mais baixo, como foi dito no item precedente. Não tem a Comissão elementos para sabre como foi obtido o preço global de Cr\$ 247.341.000 atribuído pelo autor do recurso ao item "Veículos" da SADE, ao em vez de Cr\$ 224.440.000,00, como calculou a Comissão. Êsse montante foi obtido com a soma de preços do veículo propriamente dito, mais as baterias, mais a borboleta contadora, que tais são os acessórios comuns às três propostas, para os quais o concorrente n.º 2 cotou preços separadamente.

Mas, admitindo-se que houvesse, realmente, uma diferença de..... Cr\$ 13.000.000,00 nos preços dos veículos, a favor do reclamante, e, passando por alto, mais uma vez pela desobediência ao edital em não oferecer lubrificação centralizada, ainda assim, que poderia a Comissão resolver em benefício da proposta MATENGE, cujo preço global se orça em Cr\$ 173.122.010,00 acima do primeiro colocado?

A sugestão apresentada pelo interessado é de usar o Julgador da faculdade que lhe concede o Código de Contabilidade "de preferir mais de uma proposta quando a concorrência se fizer por unidade e o menor preço". Em outras palavras, adjudicar-lhe o fornecimento dos veículos.

Em primeiro lugar, a concorrência não é de unidade, haja vista o título do edital: Edital de concorrência pública para instalação de um sistema de transporte... etc... e, a seguir: "A presente concorrência abrangerá: I — Fornecimento... II — Montagem... III — Fornecimento... IV — Financiamento... V — Assistência... e VI — Manutenção...".

Por isso, além de não haver menor preço a considerar, fica sem qualquer propósito a citação, aliás truncada, do dispositivo do Código de Contabilidade, que é o segundo período do art. 755.

4. E' inconcebível que o reclamante acuse a Comissão de ter usado um critério de igualização de soluções, para comparação, achando que devia ser feita a comparação entre soluções heterogêneas. Pois não é outro o sentido do primeiro período do parágrafo ora abordado, para exame.

Neste mesmo período está afirmada uma inverdade em relação à proposta da COBRAZIL, a qual teria fugido ao edital, por não apresentar preços para postes de aço. Em parte alguma do edital foi especificado que os postes seriam de aço ou de concreto; deixou-se ao arbítrio de cada proponente.

Mas, mesmo que a comparação fôsse feita entre os postes de aço SADE com os postes de aço MATENGE, não seria o preço por unidade de péso que interessaria para a comparação e sim o custo de tôda a posteação. Se o cálculo estatístico dos postes da proposta SADE está certo, tendo em vista as solicitações de esforços da rêde, não se decidiria contra esta por se considerar que os postes de seu concorrente servem a outros fins que não a sustentação da rêde de trolley-bus, para a qual êles foram projetados, simplesmente porque são mais altos e os de mesma altura mais pesados. De qualquer forma, porém, a inclusão de postes de concreto na coluna destinada à comparação no quadro V obedeceu à elemental consideração de ser esta, entre ambas, a solução comum às três propostas.

Ainda a propósito do item 4 — Posteação, a Comissão repudia mais uma insinuação malévola do reclamante, contida na frase: "para que esta falta (referindo-se à oferta dos postes duplo T da SADE) não pudesse prejudicar a proposta dêsse concorrente, procurou a Comissão interpretar...".

A Comissão não procurou interpretar. A Comissão interpretou do modo pelo qual não poderia deixar de fazê-lo, pois não consignava a proposta SADE preço diferente para os postes tronônicos, especificados no Edital.

A oferta de postes duplo T para as retas só poderia ser considerada, em sã consciência, como uma sugestão de alternativa, como permitia o Edital, uma vez que devidamente justificada. Aqui faltou a justificativa, mas não fal-

tou a ressalva de que "a pedido, poderão oferecer também postes troncônicos". Se não tivesse sido incluída a ressalva, ou se constassem preços diferentes para os postes de seção circular, estaria a concorrente SADE nas mesmas condições em que se colocou o reclamante, pela omissão do preço ou das especificações da lubrificação centralizada automática dos ônibus. Em outras palavras, estaria também a sua proposta à mercê da tolerância da Comissão.

5. Subestações

São considerações sobre as vantagens dos circuitos comandados por 23 subestações, contra o sistema composto de 9 subestações (são 10 na solução com o fio 00) do projeto SADE.

Nada foi alegado no relatório da Comissão contra o sistema MATENGE, do ponto de vista de alimentação. A Comissão, na apreciação que fez, da proposta do reclamante, não regateou referências elogiosas às qualidades do equipamento, bem como ao sistema idealizado, exceto no que diz respeito aos inconvenientes de outra ordem, que um número vultoso de subestações acarreta, a saber: a localização de tôdas não seria possível fazer-se, como é desejável, dos pontos de vista econômico e estético, nos parques, onde é fácil dissimulá-las e delas tirar partido, sem ser necessário torná-las inteiramente subterrâneas. Ter-se-ia que enterrá-las nos logradouros comuns ou quiçá localizá-las em terrenos ou prédios a desapropriar. Embora automáticas, as subestações precisam ser frequentemente visitadas e mantidas por empregados; a mão-de-obra seria 3 vezes mais cara. Enfim, as ligações da corrente de alta tensão, não computadas no orçamento, também seriam triplicadas.

Que reajustamento poderia ser feito, como deseja a MATENGE, para atender a uma possível prevalência das vantagens sobre as desvantagens em relação à solução de outro concorrente que projetou um sistema de alimentação mais barato, mas rigorosamente dentro das prescrições do edital quanto às quedas de tensão e outras condições, o que equivale dizer, quanto ao funcionamento do sistema em concorrência com o número de ônibus elétricos nele destinado?

Quanto à construção em alvenaria ou em concreto, das subestações subterrâneas, é matéria não especificada no Edital. Uma ou outra precisa ser feita com os cuidados técnicos minimamente indispensáveis para proteção do equipamento. A fiscalização se encarregará de não permitir deficiências nas construções, que comprometam as subestações. E' de elementar bom senso que tais cuidados serão do interesse de qualquer contratante idôneo, quando mais não fôsse, pela responsabilidade que o atinge.

6. Fio de contato

São aqui afirmadas duas inverdades, resultantes, provavelmente, de mero descuido no exame procedido pelo reclamante na proposta da COBRAZIL e no relatório da Comissão. Uma é que não foi oferecido pela COBRAZIL cobre em lingotes e sim, apenas, preço para trefilação no país. Se bem que a proposta dêste concorrente tivesse sido, pela Comissão, posta fora de cogitação por tantos outros motivos, e, portanto, não venha ao caso uma observação desta espécie, é fácil de verificar-se que a quantidade de cobre-cádmio indicada, aliás,

em demasia: 150 toneladas, foi acompanhada do respectivo preço, e a Comissão julgou dever reajustar o preço global para a quantidade realmente necessária.

A segunda inverdade é que teria sido excluída da comparação a proposta da signatária, que só ofereceu cobre trefilado. O que está escrito no relatório é que a comparação foi feita entre as soluções da SADE e da COBRAZIL referentes à importação de lingotes com trefilação nacional, não havendo alternativa para o terceiro concorrente, isto é, figurando a sua proposta com o preço do fio importado pronto, única solução apresentada. É o que consta do quadro V, que o reclamante confessa não conhecer porque não foi publicado.

Cabe aqui uma observação que só foi ligeiramente feita no relatório, mas que as reclamações do concorrente tornam oportuno salientar: no Capítulo 3.2 — Alternativas — do edital, está declarado: "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".

Ainda aqui o concorrente MATENGE deixou de atender ao espírito e à letra do edital, porque só ofereceu alternativa nacional para postes e carrocerias de ônibus, quando os demais concorrentes, em suas propostas, reconheceram a possibilidade de serem supridos pela indústria nacional quase todos os itens de material de linha. Como se trata, neste parágrafo, de fio de contato, ocorre-nos afirmar que nos parece sumamente improvável obter-se licença de importação para êsse material, de vez que o similar produzido por meio da trefilação no país, do cobre importado, é perfeitamente idêntico ao fio de procedência estrangeira.

Assim, além de constituir mais uma omissão da proposta, êste fato poderia implicar em impedimento ou paralisação dos serviços, se o contrato fôsse adjudicado ao reclamante e fôssem impostas, pelas autoridades competentes, as restrições previsíveis quanto à importação de certos materiais.

7. Financiamento

E' apenas parcialmente verdadeira a afirmativa de que as condições de financiamento oferecidas pelo reclamante para o material importado são tão vantajosas quanto as dos demais proponentes. Parcialmente verdadeira porque o seu prazo é de 5 anos, contra 6 anos do concorrente n.º 4 e 7 do concorrente n.º 2, situando-se a taxa de juros em valor intermediário entre as duas outras.

Entretanto, é preciso não perder de vista que o financiamento oferecido pela MATENGE cobre apenas e tão-somente o material importado, enquanto que os demais concorrentes se propõem a financiar praticamente todo o empreendimento.

Tudo está perfeitamente especificado no quadro X do relatório da Comissão, que é o resumo das condições de pagamento das diversas propostas.

8. Entrega

O argumento é absolutamente infundado. E' mesmo infantil.

Os prazos de entrega se contam de determinado momento. Na sua proposta, por exemplo, o reclamante fixa, para início da contagem dos prazos para estabelecimento de garantias e entrega nos locais nas obras. De sorte que qual-

Prefeitura tornasse efetivas as providências relacionadas com o pagamento, estabelecimento de garantias e entrega dos locais nas boras. De sorte que qualquer delonga, por parte da Prefeitura, no encaminhamento daquelas providências, implicaria no adiamento do início da contagem dos prazos, anulando-se, destarte, a igualização alegada pelo reclamante.

9. Assistência e supervisão

A Comissão apreciou detalhadamente cada um dos planos apresentados pelos licitantes, para assistência e manutenção. Deu o devido valor ao do autor do memorial, mas verificou que qualquer dos três planos representa um atestado de capacidade dos concorrentes. Para os efeitos de classificação, era esta a única constatação que lhe competia (Edital, letra *d* do inciso 3 do n.º 4.1).

10. Multa e garantias

A exigência do pagamento de Cr\$ 20.000.000,00 a título de ressarcimento de despesa, caso a Prefeitura não venha a realizar as obras, não influi realmente no preço da proposta da firma classificada em primeiro lugar. Trata-se de cláusula a ser consignada no contrato, fixando-se, desde logo, uma indenização, em caso de rescisão do mesmo, por culpa ou desejo da Prefeitura. Na verdade, é lícito estipular-se em qualquer contrato, cláusula rescisória onerosa, contra quem der motivo à rescisão.

A Prefeitura tem pago várias indenizações, como por exemplo, aos empreiteiros do Tunel Catumbi-Laranjeiras e o Matadouro de Santa Cruz, para só citar dois casos recentes, em percentagens bem mais elevadas do que a representada pela cifra de Cr\$ 20.000.000,00 acima, num contrato de cerca de Cr\$ 400.000.000,00,

Não obstante, a Comissão deixou de manifestar-se quanto à inclusão ou não, de tal cláusula, num possível futuro contrato. Não lhe competia tal apreciação.

A Prefeitura poderá optar pelo arbitramento da eventual indenização, em caso de indenização imputável à sua responsabilidade. Nessa hipótese, restará à firma interessada concordar ou discordar de tal decisão.

De outra parte, a Comissão não outorgou, como está afirmado no memorial, qualquer permissão à COBRAZIL no sentido de modificar, a seu talante, as especificações dos veículos e acessórios por ela oferecidos.

A Comissão, ao contrário, procurou solicitar a atenção do Julgador para tão inusitada ressalva, que estaria a indicar a desclassificação do proponente, tivesse ela sido menos tolerante na apreciação das propostas. E' forçoso reconhecer que, neste particular, tal tolerância poderá, talvez, merecer algum reparo.

11. Critério geral

No início do presente parecer, a Comissão já comentou a matéria constante deste parágrafo relativo ao critério que presidiu ao exame e classificação das propostas.

12. Finalizando

Em relação à solicitação final do memorial e, em face da exposição que fez, nada mais tem a Comissão a ponderar.

A elevada apreciação de Vossa Excelência.

XXV — CARTA DA COMISSÃO AO “ESTADO DE SÃO PAULO”

Em 8 de março de 1957.

Ilustríssimo Senhor

Doutor Júlio de Mesquita Filho

Diretor de “O ESTADO DE SÃO PAULO”

Sõmente em data de hoje e graças à gentileza de amigos, tivemos a oportunidade de ler o artigo — “Trolibus” *Nacional* — publicado no dia 28 de fevereiro próximo passado, no Suplemento Comercial e Industrial desse conceituado matutino.

A serenidade dos comentários ali insertos, traduz a orientação elevada que os ditou e tal circunstância cria, para nós, a obrigação de prestar as mais amplas informações a V.S., que, com inteira honestidade de propósitos, procura esclarecer a opinião pública e orientar os interessados na promoção de constante desenvolvimento de nosso parque industrial.

Movidos, assim, pelo que representa o artigo em questão como desejo de abordar o problema objetivamente e com seriedade, permitimo-nos expor alguns fatos, que integram em seu verdadeiro sentido as afirmações contidas em nosso relatório.

De início, deve ser considerado que o grupo industrial paulista, a que se refere o artigo indicado, não foi o único concorrente a oferecer veículos de fabricação nacional, sendo certo, ao contrário, que o consórcio classificado em 1.º lugar também se propôs a fornecê-los, e com idêntica proporção de peças importadas. Ambos os concorrentes, de outro lado, igualmente incluíram em suas propostas o fornecimento de “troleibus” inteiramente importados.

Não foi, portanto, fundada na solução nacional que a Comissão rejeitou a proposta do grupo paulista. Muitas outras razões, que se contém no relatório publicado, levaram a Comissão a classificar em segundo lugar a proposta dessa grupo.

De outra parte, é indispensável reafirmar que a Comissão jamais asseverou constituísse “aventura” a fabricação de “trolibus” no Brasil.

Esta assertiva inverídica, atribuída à Comissão, foi fartamente explorada pelos interessados, passando, mesmo, a substituir os exatos termos do nosso relatório, e de tal forma que a contrafação assumiu foros de verdade autêntica.

Neste passo, devemos recordar, a contragosto, a atitude da Federação das Indústrias de São Paulo, que não se dispôs a retificar telegrama expedido ao Senhor Presidente da República, protestando contra a pseudo afirmação da Comissão. Na verdade, naquela ocasião, tivemos o ensejo de dirigir à Fe-

deração o seguinte telegrama, infelizmente não considerado pelos seus dirigentes:

“A Comissão Organizadora Concorrência Ônibus Elétricos Prefeitura do Distrito Federal, referência telegrama publicado na imprensa e dirigido ao Senhor Presidente da República, lamenta manifesto equívoco dessa Federação com relação aos termos relatório comentado. Não afirmamos, nem pederíamos ter afirmado constituísse aventura fabricação ônibus elétricos, no Brasil. Convidados elevação de propósitos dessa patriótica entidade, permitimo-nos aguardar a retificação, que se tornará imperativa leitura mais demorada relatório em aprêço. Atenciosos cumprimentos.”

De fato, Sr. Diretor, uma simples leitura de nosso relatório seria suficiente para restabelecer a verdade. Para informação de Vossa Senhoria, aqui vai a transcrição na íntegra, do trecho em discussão:

“Sem embargo do grande aprêço que merece a capacidade da indústria nacional e do encorajamento que deve ser dado às iniciativas no sentido de libertar o Brasil da dependência econômica das indústrias básicas estrangeiras, a Comissão hesitaria em aconselhar tal solução porque, como foi dito, a ausência de experiência neste ramo transforma em uma aventura a introdução, numa cidade da importância e com os problemas do Rio de Janeiro, de veículos quase totalmente produzidos no Brasil.” (fls. 35 do processo n.º G.P. 4.699/56 2.º volume).

Anteriormente a tais considerações, pode-se ler no relatório:

“Tratando-se de uma espécie de veículo relativamente recente, nem todos os fabricantes já alcançaram um grau de perfeição que só se adquire com a tradição e a experiência. Um pequeno defeito de fabricação pode acarretar pesados encargos de manutenção e reparos durante decênios, além de resultar, também, um mau serviço prestado ao público. Foi o que a observação *de visu* nas cidades de Niterói, São Paulo, Buenos Aires e Montevideo aconselhou aos membros da Comissão, quando por elas excursionaram, com a finalidade precípua de verificar como funcionavam os respectivos serviços de ônibus elétricos”. (fls. 10 — processo e volume citados), acrescentando-se, ainda, a fls. 32:

“E’ importante ressaltar e insistir neste ponto, já que os defeitos de concepção e de fabrico dos ônibus afetam substancialmente a eficiência do serviço e até a estabilidade econômica da empresa que os explorar. As despesas de reparo e manutenção a que obrigam os ônibus elétricos de Buenos Aires, por exemplo, constituem pesado e permanente ônus e resultam da qualidade da maioria dos veículos, adquiridos de fabricantes que não possuíam experiência na especialidade, se bem que sejam reputados como bons produtores de outros tipos de ônibus”.

A Comissão teve, ainda, a oportunidade de informar ao Prefeito:

“A Comissão preza a grande responsabilidade que Vossa Excelência lhe outorgou e não poderia desmerecê-la, a ponto de aconselhar a substituição de todo o conjunto dos tradicionais bondes da zona sul, que, embora precariamente, atendem a uma parcela ponderável da população, por uma frota de veículos ainda desconhecidos, sabendo a Comissão, por experiência visual, ser tal tipo de veículo vulnerável e susceptível de apresentar graves defeitos, se a tradição e a experiência não os tiver consagrados.” “A Comissão, a contragosto, é obrigada a reiterar — não é aconselhável experimentar em larga escala, no Rio de Janeiro, o produto de uma indústria que pode ser promissora, mas bastante especializada e, portanto, sujeita, por elementar prudência, a um período de prova”.

“Particularmente a Comissão deseja cientificar a Vossa Excelência que, confirmando os propósitos reiterados no relatório a respeito das aspirações que são comuns a todos os brasileiros (e não privilégio de alguns), de ver a indústria nacional em todos os setores aparelhada e próspera, a Comissão pretendia sugerir a Vossa Excelência, na época oportuna, a título de incentivo e de experiência, que fôssem encomendados alguns veículos aos industriais brasileiros que se propõem a fabricá-los:”

“Depois do sistema em funcionamento, fácil será cotejar as *performances* dos veículos nacionais com aqueles que já estão consagrados pelo uso em outras cidades do mundo. Crê a Comissão que esta será a melhor diretriz para, num futuro próximo, ficar o produto nacional credenciado a suprir, não apenas as futuras necessidades do Distrito Federal, mas as dezenas de cidades onde será fatalmente, mais cedo ou mais tarde, instalado o sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos”.

A seguir, concluiu a Comissão:

“Em resumo, Senhor Prefeito, o que a Comissão tinha o intuito de propor representa eficaz e objetiva colaboração à indústria nacional: consiste em pôr à sua disposição um campo experimental onde a observação técnica possibilite a prova do que deva ser provado e o aperfeiçoamento do que deva ser aperfeiçoado, para permitir, em definitivo, o estabelecimento de linhas racionais de fabrico e montagem, visando ao barateamento do produto e à liberação da dependência externa, de mais um setor da indústria no nosso país.” (Processo anexo ao 2.º volume do de n.º GP 4.699).

Solicitamos a Vossa Senhoria relevar a extensão das transcrições, que outro propósito não tivemos senão o de apresentar, com objetividade, todos os fatos que se relacionam com a controvérsia.

E’ com agrado que o fazemos, pois verificamos que o Suplemento Comercial e Industrial de “O Estado de São Paulo” preconiza, em tese, solução idêntica à que nos ocorreu submeter à elevada apreciação do Senhor Prefeito do Distrito Federal, e que, aprovada por Sua Excelência, constitui, hoje, norma a ser cumprida por esta Prefeitura.

Queira Vossa Senhoria receber os protestos de nossa elevada consideração.

Pela Comissão: José de Oliveira Reis, Roberto de Sousa Pinto Filgueiras, Hilton Jesus Gadret.

XXVI — RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PREFEITO, ENCAMINHANDO A MINUTA DE CONTRATO E OFERECENDO SUGESTÕES

Senhor Prefeito.

Em obediência ao despacho de Vossa Excelência, de 4 de fevereiro último, a Comissão preparou a minuta do Contrato a ser celebrado com a firma "Sul Americana de Eletrificação S. A.", vencedora da concorrência dos ônibus elétricos.

A minuta em questão foi organizada com a preocupação de obedecer a todas as prescrições legais atinentes e de resguardar os altos interesses municipais, assegurando a possibilidade de ser executado pela Contratante, um serviço plenamente satisfatório. Por outro lado, os legítimos interesses do Consórcio Contratante, na qualidade de empreiteiro e financiador das obras e fornecimentos estarão igualmente resguardados, tendo sido a minuta objeto do exame e final aprovação dos representantes do dito Consórcio. Por fim, foi prevista a interveniência da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, na qualidade de concessionária exclusiva dos serviços de transporte coletivo por veículos de tração elétrica. Essa interveniência se fará, no contrato, de acordo com os representantes autorizados da referida Companhia.

Ao submeter a presente minuta à superior aprovação de Vossa Excelência, a Comissão pede vênia para acentuar as necessidades que terá, de ora em diante, de encetar um novo período de suas atividades, de forma a habilitar a Prefeitura a cumprir os compromissos que assumirá por força do contrato e tornar possível a realização do empreendimento nos prazos propostos pela Contratante.

O programa desses trabalhos será organizado e cumprido mediante a aprovação e a autorização de Vossa Excelência às seguintes medidas preliminares:

1) Outorga à Comissão da incumbência de fiscalizar a execução do contrato, providenciando a satisfação das obrigações assumidas pela Prefeitura, tais sejam, inicialmente, a obtenção das licenças de importação e dos indispensáveis trâmites junto à SUMOC, à CACEX e ao Banco de Desenvolvimento Econômico ou Banco do Brasil S. A..

2) Autorização à Comissão para se estabelecer em escritório a ser montado em local próximo à realização das obras, com os recursos necessários de pessoal e material. Nesse sentido já foram antecipadas as providências para a entrega, à Comissão, de dois imóveis recentemente desapropriados, na avenida Princesa Isabel, n.º 120 e 124, que servirão, não só de escritório, como, também, de local para depósito e custódia do material a ser fornecido e montado pela Contratante, inclusive, eventualmente, dos próprios veículos, prestando-se para isso, o terreno dos fundos dos referidos prédios, como talvez poucos por disporem de entrada direta para o logradouro. Nesta oportunidade a Comissão solicita a Vossa Excelência a ratificação da promessa já feita, pela Secretaria-Geral de Finanças, relativamente à entrega à Comissão, dos dois referidos prédios, dependendo tão-somente a sua afetivação, da imissão de posse já requerida em Juízo.

3) Desdobramento dos serviços executivos da Comissão em dois setores, um técnico, destinado à fiscalização da obra e medidas correlatas e outro legal-administrativo, com a incumbência principal de estudar e efetivar a organização da futura Companhia de Capital Misto, prevista na Portaria n.º 397, de 24 de maio de 1956, e destinada a promover a coordenação dos transportes coletivos, e, progressivamente, assumir a sua exploração direta, nos termos da Mensagem n.º 49, de 25 de outubro de 1956, encaminhada por Vossa Excelência à Câmara do Distrito Federal.

E' o que tem a honra de submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Em 14 de março de 1957.

A Comissão: *José de Oliveira Reis, Roberto de Sousa Pinto Filgueiras, Hilton Jesus Gadret, Humberto Berutti Augusto Moreira, Lélho Telmo de Carvalho, Abellard José de França, Hugo Thompson Nogueira.*

XXVII — PARECER DA CONSULTORIA JURÍDICA SÔBRE A CLAUSULA DA MINUTA DO CONTRATO REFERENTE À INDEMNIZAÇÃO

E' da natureza dos contratos da Administração pública a nitidez e a fixidez das condições.

A cláusula de indenização não é objeto da concorrência pública.

A Autoridade administrativa tem que seguir o critério da conveniência pública na fixação da cláusula resolutiva.

A concorrência pública, visando a obter os órgãos da Administração fornecimento de utilidades ou de serviços pelos melhores preços possíveis, deve, preliminarmente, estabelecer condições gerais e iguais para todos os competidores. E' da sua natureza a nitidez e precisão dessas condições. Em torno delas, ou de qualquer delas, não pode haver nenhuma dúvida. A todas elas devem de submeter todos os concorrentes. A disputa se dá, unicamente, em relação ao preço. Isso, o que é, esquematicamente, uma concorrência pública.

Não obedeceu a esse tipo a concorrência de que trata a consulta. Dado o caráter especialíssimo do serviço que ela objetivava, a sua absoluta novidade no meio brasileiro, a complexidade dos aspectos técnicos que envolvia — não dispunham os elaboradores do edital de meios para estabelecer a fixidez das condições da concorrência. Foi necessário conceder certa liberdade aos competidores na formulação de suas propostas. E' o que reconhece o relatório da Comissão, justificando o procedimento que, conforme acentuamos, não é o usual na espécie.

Por essa razão, principalmente, surgiu a dúvida que levou o Exmo. Sr. Prefeito a solicitar o parecer desta Consultoria sobre um item da proposta do consórcio indicado pelas preferências da Comissão Organizadora do Serviço de Transportes por Ônibus Elétricos — o que fixa em vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 20.000.000,00) a indenização na hipótese de não realização do serviço objeto da concorrência.

A cláusula da indenização costuma figurar em todos os contratos feitos pelo Estado, como nos contratos de particulares. Se, entretanto, não figurar, não deixa o contrato de funcionar completamente, pois todo contrato é suscetível de resolver-se por perdas e danos. No caso especial dos contratos do Estado, é preferível que a cláusula esteja incluída, pelo motivo de conveniência da precisão e nitidez em todos os negócios da Administração Pública, para os quais nunca se deve considerar excessiva a clareza.

O Código de Contabilidade (Regulamento, art. 743) estabelece que “a concorrência cabe de direito ao autor da proposta mais barata, por mínima que seja a diferença entre ela e qualquer outra”. E, adiante, o mesmo Regulamento dispõe não poderem contar as propostas senão o preço oferecido pelo proponente e a completa submissão a todas as cláusulas do edital, não sendo tomadas em consideração “quaisquer ofertas de vantagens não previstas no edital da concorrência”.

E' certo que o edital de concorrência, no capítulo intitulado “Outras condições” — contém sob o item c, o seguinte: “o proponente deverá definir as garantias que exigirá por parte da Municipalidade, referentes aos pagamentos, tanto do total do contrato, como dos itens, em separado”.

Não é disso porém, que se trata. A quantia proposta, de Cr\$ 20.000.000,00, só seria uma indenização pelo inadimplemento do contrato, ou, mais precisamente, pela não realização do serviço, pela não efetivação do objeto da concorrência.

A Prefeitura, assinando o contrato com a SADE, obriga-la-á a certas despesas. Se, em qualquer tempo, resolver não realizar as obras, ficará obrigada ao ressarcimento do prejuízo causado por essa deliberação.

O certo é que tal indenização nada tem a ver com a garantia prevista no edital. Essa garantia é relacionada com a regularidade dos pagamentos parciais e a segurança do pagamento total.

A indenização não foi objeto de concorrência, até porque a concorrência se estabeleceu sobre as condições para a *realização das obras* e a indenização, pelo contrário, se refere à *não realização das ditas obras*.

Aprovada que venha a ser a concorrência, e a preferência pela proposta pela SADE, não está a Prefeitura obrigada a incluir no contrato a cláusula da indenização de Cr\$ 20.000.000,00 que não foi objeto dela.

E a proponente vencedora, ao assinar o contrato, somente poderá exigir que êle inclua as cláusulas que prevalecerem na concorrência — porque constituíram objeto delas, mas fica livre a Administração quanto à condição resolutive que não foi objeto da concorrência. E nesse passo, a autoridade usará do critério de conveniência da Administração para aceitar e incluir a quantia fixa, ou outra, ou ainda, deixar que a hipótese — caso venha a se apresentar — seja resolvida como oportunamente fôr apurado, na órbita administrativa ou na judiciária, dentro no princípio geral de perdas e danos.

Pedro Xavier D'Araújo

Subscribo o presente parecer, com o qual estou de pleno acôrdo. — *Fovina Cavalcanti*.

XXVIII — CONTRATO PARA A INSTALAÇÃO DE ÔNIBUS ELÉTRICOS

Contrato que entre si fazem a Prefeitura do Distrito Federal e a firma SADE (Sul Americana de Eletrificação S. A.), estabelecida em São Paulo, à rua Barão de Itapetininga, 124, 9.º andar, para a instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos no Distrito Federal, com, aproximadamente, 110 km de linha aérea bifilar e fornecimento de 200 veículos, com financiamento e outras condições.

Aos 2 dias do mês de abril de 1957, no Gabinete do Prefeito (Palácio Guanabara), à rua Pinheiro Machado, presente o Sr. Embaixador Francisco Negrão de Lima, Prefeito do Distrito Federal, neste ato representando a Prefeitura do Distrito Federal, aí compareceu o Sr. Sócrate Mattoli, representante da SADE (Sul Americana de Eletrificação S. A.) na conformidade das disposições do contrato social da referida firma e dos poderes a elas conferidos pelas firmas FIAT S.p.A., de Turim, Alfa Romeo S.p.A., Companhia Generale di Elletricita S.p.A., de Milão, Ercole Marelli & C. S.p.A., de Milão, Stabilimenti Ansaldo San Giorgio S.p.A., de Gênova, nos documentos apresentados por ocasião da abertura da concorrência pública realizada em 8 de novembro de 1956, que declarou vir assinar o presente termo de contrato, no qual, daqui por diante, a Prefeitura do Distrito Federal será denominada “Prefeitura” e a firma Sul Americana de Eletrificação S. A. será denominada “Contratante”. Presente, também, estava, na qualidade de interveniente, a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, representada pelo seu Diretor Presidente, Sr. Henry W. Pilbeam e Diretor-Tesoureiro Sr. Ito Von Ockel Tebiriçá. Pela contratante foram, então, exibidas todas as quitações fiscais e demais documentos exigidos pelas Leis e Regulamentos aplicáveis e dito que se submetia a todas as condições, obrigações e multas previstas no Edital de Concorrência publicada no “Diário Oficial” dos dias 3, 7 e 23 de agosto e 10 de setembro de 1956. O presente contrato, cuja lavratura foi autorizada por despacho do Sr. Prefeito, de 4 de fevereiro de 1957, no processo GP 4.699/56 (2.º volume) se regerá pelas cláusulas seguintes: *Cláusula primeira — Objeto do contrato —* O presente contrato, que foi autorizado pela Lei n.º 820, de 22 de julho de 1955, alterada pelo parágrafo único do art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, tem por objetivo a 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 Corrêa (Via Avenida Pasteur); IV) Castelo-Praça General Osório (Via Flamengo-General Polidoro); V) Castelo-Praça Antero de Quental (Via Catete-Voluntários-Lagôa); VI) Passeio Público-Praça General Alcio Souto; VII) Castelo-Bairro Peixoto (Via Catete-Bambina-Real Grandeza; VIII) Castelo-Praça Azevedo Sodré (Via Castelo-S. Clemente-Jardim Botânico); IX) Castelo-Rua Marquês de S. Vicente (Via Catete-S. Clemente-Jardim Botânico); X) Castelo-Cosme Velho (Via Bento Lisboa); XI) Passeio Público-Laranjeiras (Via Bento Lisboa); XII) Leme-

Leblon, e abrange: I) fornecimento de todo o material necessário à rede aérea de contato, subestações e rede de alimentação; II) montagem completa da rede aérea de contato, subestações e rede de alimentação, com, aproximadamente, 110.000 (cento e dez mil 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 aquisição de mais outras 50 (cinquenta) unidades, no prazo do contrato; IV) financiamento de todo o material da rede aérea de contato, da rede de alimentação, das subestações, dos veículos e das montagens. *Cláusula segunda — Responsáveis* — Os fornecimentos a que se refere o presente contrato serão feitos sob a responsabilidade da Contratante e as obras sob a direção e responsabilidade técnica de engenheiros devidamente habilitados e registrados no C.R.E.A. *Cláusula terceira — Projetos* — A Contratante apresentará, dentro do prazo de 60 (sessenta dias, a partir da vigência do presente contrato, o programa de execução das obras e fornecimentos, o projeto definitivo de toda a rede aérea de contato, de alimentação, inclusive posteação, da localização e ligação das subestações, dos edifícios para instalação dessas subestações, que serão total ou parcialmente subterrâneos, constando destes últimos projetos, também as especificações dos referidos edifícios. Os detalhes do projeto, ou sejam, plantas da rede em escala de 1:1000 (um por mil) e dos pontos especiais em escala mínima de 1:200 (um por duzentos), inclusive cálculo estático dos postes, dos edifícios e respectivas fundações, poderão ser apresentados progressivamente, de acordo com o programa de execução das diferentes etapas. O preparo dos planos, dos projetos gerais e de detalhes se incluem no prazo total e nos prazos parciais de entrega dos serviços. *Cláusula quarta — Desenhos e detalhes técnicos do equipamento* — A Contratante compromete-se a entregar à Prefeitura, em tempo hábil ou quando solicitada pela Comissão Fiscalizadora, todas as instruções técnicas, catálogos e desenhos necessários à manutenção, operação e reparo dos equipamentos fornecidos. *Cláusula quinta — Especificações* — Os trabalhos contratados e os materiais e equipamentos a serem fornecidos obedecerão integralmente a todos os projetos, desenhos de detalhes, esquemas de ligações e de montagens que forem aprovados pela Comissão Fiscalizadora, bem como às especificações e normas gerais que serviram de base à concorrência e as que constam da proposta da Contratante, a fls. 2 a 7 do Capítulo segundo do volume segundo, fls. 1 a 14 do Capítulo segundo do volume terceiro, e fls. 1 a 13 do Capítulo primeiro do volume quarto, transcritos em anexo sob número I (hum romano) e que ficam fazendo parte integrante do presente contrato. *Cláusula sexta — Instalações* — A Contratante fornecerá todos os materiais necessários e executará a montagem da rede aérea de contato, subestações e rede de alimentação, compreendendo: a) *rede aérea de contato*: a rede aérea de contato será do tipo elástico Kummler-Matter, empregando-se para fio condutor, o de cobre eletrolítico ranhurado de bitola 000 (três zeros) AWG; b) *subestações*: as subestações serão em número de nove, especificados em anexo, com as seguintes características gerais: 14 (quatorze) grupos transformadores retificadores de 420 (quatrocentos e vinte) kw cada um, reunidos em 5 (cinco) subestações com potência de 5.880 (cinco mil oitocentos e oitenta) kw e mais 10 (dez) grupos

transformadores retificadores de 200 (duzentos) kw reunidos em 4 (quatro) subestações com a potência total de 2.000 (dois mil) kw; c) *alimentação*: a rede de alimentação é composta aproximadamente de 1.900 (mil e novecentos) metros de cabos aéreos alimentadores duplos e de 1.300 (mil e trezentos) metros de cabos subterrâneos alimentadores duplos. *Cláusula sétima — veículos e acessórios* — A Contratante fornecerá 200 (duzentos) ônibus elétricos, do tipo Montevidéu, fabricação Fiat-Alfa Romeo, equipamento elétrico da C.G.E., comando MRA, especificados em anexo (I, fls. 1 a 13 do Cap. 1.º e fls. 1 a 12 do Capítulo 5 do volume 4.º), completos, com acessórios, equipamentos para marcha de emergência, ventilação forçada, dispositivo de lubrificação centralizada e extintor de incêndio. *Cláusula oitava — Pregos unitários dos materiais* — Os preços unitários dos materiais e equipamentos a serem fornecidos serão os seguintes, de acordo com a proposta da Contratante, entendendo-se FOB os dos materiais importados, em dólares e CIF Rio os nacionais, em cruzeiros: *material de linha* — 1) chaves elétricas de 23 (vinte e três), 30 (trinta) e 45 (quarenta e cinco) graus, importadas: US\$ 292,00 (duzentos e noventa e dois dólares) cada; 2) chaves mecânicas de 23 (vinte e três), 30 (trinta) e 45 (quarenta e cinco) graus, importadas: US\$ 182,00 (cento e oitenta e dois dólares) cada; 3) cruzamentos, importados: US\$ 170,00 (cento e setenta dólares) cada; 4) segmentos de 3 (três) a 5 (cinco) graus, importados: US\$ 31,30 (trinta e um dólares e trinta cents) cada; 5) segmentos de 5º30' (cinco graus e trinta minutos); 7º30' (sete graus e trinta minutos), importados: US\$ 37,30 (trinta e sete dólares e cinquenta cents) cada; 6) segmentos de 8 (oito) a 10 (dez) graus, importados: US\$ 11,15 (cinquenta e um dólares e quinze cents) cada; 7) segmentos de 10º30' (dez graus e trinta minutos) a 14 (quatorze) graus importados: US\$ 59,60 (cinquenta e nove dólares e sessenta cents) cada; 8) segmentos de 14º30' (quatorze graus e trinta minutos) a 22º30' (vinte e dois graus e trinta minutos), importados: US\$ 72,60 (setenta e dois dólares e sessenta cents) cada; 9) suspensões em reta, importadas: US\$ 7,00 (sete dólares) cada; 10) isoladores seccionais, importados: US\$ 30,10 (trinta dólares e dez cents) cada; 11) "bull-dogs" importados: US\$ 3,25 (três dólares e vinte e cinco cents) cada; 12) acessórios diversos, importados: US\$ 17,22 (dezessete dólares e vinte e dois cents.) por quilômetro de linha; 13) braços simples para bifilar, nacionais: Cr\$ 3.250,00 (três mil duzentos e cinquenta cruzeiros) cada; 14) isoladores de castanha, nacionais: Cr\$ 26,40 (vinte e seis cruzeiros e quarenta centavos) cada; 15) braçadeiras, nacionais: Cr\$ 93,00 (noventa e três cruzeiros) cada; 16) sapatilhas, nacionais: Cr\$ 12,50 (doze cruzeiros e cinquenta centavos) cada; 17) clips, nacionais: Cr\$ 23,00 (vinte e oito cruzeiros) cada; 18) anéis, nacionais: Cr\$ 56,00 (cinquenta e seis cruzeiros) cada; 19) cordoalha de 1/4" (um quarto de polegada), nacional: Cr\$ 10,50 (dez cruzeiros e cinquenta centavos) por metro; 20) cordoalha de 5/16" (cinco dezesseis avos de polegada), nacional: Cr\$ 14,75 (quatorze cruzeiros e setenta e cinco centavos) por metro; 21) ganchos, nacionais: Cr\$ 46,50 (quarenta e seis cruzeiros e cinquenta centavos) cada; 22) esticadores de 5/8" (cinco oitavos de polegada), nacionais: Cr\$ 217,00 (duzentos e dezessete cruzeiros) cada; 23) acessórios diversos, nacionais: Cr\$ 2.381,60 (dois mil trezentos e oitenta e um cruzeiros e sessenta

centavos) por quilômetro de linha bifilar simples; b) *material de alimentação*: 1) cabo armado subterrâneo de 506,7 mm² (quinhentos e seis milímetros quadrados e sete décimos), nacional: Cr\$ 2.060,00 (dois mil e sessenta cruzeiros) por metro; 2) cabo armado subterrâneo de 250 mm² (duzentos e cinquenta milímetros quadrados), nacional: Cr\$ 1.100,00 (mil e cem cruzeiros) por metro; 3) cabo armado subterrâneo de 202,7 mm² (duzentos e dois milímetros quadrados e sete décimos), nacional: Cr\$ 890,00 (oitocentos e noventa cruzeiros) por metro; 4) cruzetas para reta, para dois alimentadores, completas, com isoladores de pino, nacionais: Cr\$ 910,00 (novecentos e dez cruzeiros) cada; 5) cruzetas para ângulo, para dois alimentadores, nacionais: Cr\$ 650,00 (seiscentos e cinquenta cruzeiros) cada; 6) cruzetas para ancoragem, para dois alimentadores, nacionais: Cr\$ 1.560,00 (mil quinhentos e sessenta cruzeiros) cada; 7) suspensões do cabo alimentador nos transversais, nacionais: Cr\$ 325,00 (trezentos e vinte e cinco cruzeiros) cada; 8) caixas terminais seccionadoras, nacionais: Cr\$ 11.700,00 (onze mil e setecentos cruzeiros) cada; 9) caixas terminais simples, nacionais: Cr\$ 4.600,00 (quatro mil e seiscentos cruzeiros) cada; 10) caixas de derivação, nacionais: Cr\$ 3.300,00 (três mil e trezentos cruzeiros) cada; 11) isoladores de roldana, nacionais: Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros) cada; 12) parafusos para isoladores de roldana, nacionais, Cr\$ 5,50 (cinco cruzeiros e cinquenta centavos) cada; 13) cabo isolado em borracha, de 150 mm² (cento e cinquenta milímetros quadrados), nacionais: Cr\$ 416,00 (quatrocentos e dezesseis cruzeiros) por metro; 14) terminais para alimentação de fio trólei, nacionais: Cr\$ 98,00 (noventa e oito cruzeiros) cada; 15) cruzetas de ferro, completas, para pontos alimentadores, nacionais: Cr\$ 3.900,00 (três mil e novecentos cruzeiros) cada; 16) para-raios, importados: US\$ 33,00 (trinta e três dólares) cada; 17) acessórios diversos, Cr\$ 26,20 (vinte e seis cruzeiros e vinte centavos) por metro de alimentador bifilar aéreo e subterrâneo. c) *posteação* — *postes Muesmann*, importado: 1) de 8,00 m (oito metros) para carga de 200 kg (duzentos quilogramas): US\$ 40,48 (quarenta dólares e quarenta e oito cents); 2) de 8,00 m (oito metros), para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): US\$ 53,36 (cinquenta e três dólares e trinta e seis cents); 3) 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): US\$ 57,04 (cinquenta e sete dólares e quatro cents); 4) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 500 kg (quinhentos quilogramas): US\$ 80,96 (oitenta dólares e noventa e seis cents); 5) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): US\$ 93,84 (noventa e três dólares e oitenta e quatro cents); 6) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): US\$ 99,36 (noventa e nove dólares e trinta e seis cents); 7) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 900 kg (novecentos quilogramas): US\$ 117,76 (cento e dezessete dólares e setenta e seis cents); de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.000 (hum mil quilogramas): US\$ 128,80 (cento e vinte e oito dólares e oitenta cents); 9) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.400 kg (hum mil e quatrocentos quilogramas): US\$ 151,62 (cento e cinquenta e um dólares e sessenta e dois cents); 10) de 9,00 m (nove metros), para carga de 500 kg

(quinhentos quilogramas): US\$ 99,36 (noventa e nove dólares e trinta e seis cents); 11) de 9,00 m (nove metros), para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): US\$ 104,88 (cento e quatro dólares e oitenta e oito cents); 12) de 9,00 m (nove metros, para carga de 1.800 kg (hum mil e oitocentos quilogramas): US\$ 184,00 (cento e oitenta e quatro dólares); 13) de 9,00 m (nove metros), para carga de 2.000 kg (dois mil quilogramas): US\$ 211,60 (duzentos e onze dólares e sessenta cents); 14) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 500 kg (quinhentos quilogramas): US\$ 96,05 (noventa e seis dólares e cinco cents); 15) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): US\$ 116,29 (cento e dezesseis dólares e vinte e nove cents); 16) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): US\$ 126,96 (cento e vinte e seis dólares e noventa e seis cents); 17) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): US\$ 143,89 (cento e quarenta e três dólares e oitenta e nove cents); 18) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): US\$ 169,65 (cento e sessenta e nove dólares e sessenta e cinco cents); 19) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas): US\$ 194,67 (cento e noventa e quatro dólares e sessenta e sete cents); 20) de 10 m (dez metros), para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): US\$ 139,84 (cento e trinta e nove dólares e oitenta e quatro cents); 21) de 10 m (dez metros), para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): US\$ 178,48 (cento e setenta e oito dólares e quarenta e oito cents); 22) de 10 m (dez metros), para carga de 1.500 kg (hum mil e quinhentos quilogramas): US\$ 206,08 (duzentos e seis dólares e oito cents); 23) de 10 m (dez metros), para carga de 1.800 kg (hum mil e oitocentos quilogramas): US\$ 233,68 (duzentos e trinta e três dólares e sessenta e oito cents); 24) de 10 m (dez metros), para carga de 2.000 kg (dois mil quilogramas): US\$ 264,96 (duzentos e sessenta e quatro dólares e noventa e seis cents); 25) de 11 m (onze metros), para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): US\$ 84,64 (oitenta e quatro dólares e sessenta e quatro cents); de 11 m (onze metros), para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): US\$ 122,18 (cento e vinte e dois dólares e dezoito cents); 27) de 11 m (onze metros), para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): US\$ 163,02 (cento e sessenta e três dólares e dois cents); 28) de 11 m (onze metros), para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): US\$ 181,42 (cento e oitenta e um dólares e quarenta e dois cents); 29) de 11 m (onze metros), para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): US\$ 200,93 (duzentos dólares e noventa e três cents); 30) de 11 m (onze metros), para carga de 1.500 kg (hum mil e quinhentos quilogramas): US\$ 246,56 (duzentos e quarenta e seis dólares e cinquenta e seis cents); 31) de 11 m (onze metros), para carga de 2.000 (dois mil quilos): US\$ 274,16 (duzentos e setenta e quatro dólares e dezesseis cents); 32) de 12 m (doze metros), para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): US\$ 165,60 (cento e sessenta e cinco dólares e sessenta cents); 33) de 12 m (doze metros), para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): US\$ 244,72 (duzentos e quarenta e quatro dólares e setenta e dois cents); 34) de 12 m (doze me-

tros), para carga de 1.800 kg (hum mil e oitocentos quilogramas): US\$ 316,48 (trezentos e dezesseis dólares e quarenta e oito cents); *postes de concreto troncoônicos*: 1) de 8,00 m (oito metros), para carga de 200 kg (duzentos quilogramas): Cr\$ 2.600,00 (dois mil e seiscentos cruzeiros); de 8,00 m (oito metros) para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): Cr\$ 3.300,00 (três mil e trezentos cruzeiros); 3) de 8,50m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 250 kg (duzentos e cinquenta quilogramas): Cr\$ 4.600,00 (quatro mil e seiscentos cruzeiros); 4) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): Cr\$ 5.700,00 (cinco mil e setecentos cruzeiros); 5) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 500 kg (quinhentos quilogramas): Cr\$ 7.100,00 (sete mil e cem cruzeiros); 6) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 600 (seiscentos quilogramas): Cr\$ 5.100,00 (cinco mil e cem cruzeiros); 7) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): Cr\$ 8.850,00 (oito mil oitocentos e cinquenta cruzeiros); 8) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): Cr\$ 9.600,00 (nove mil e seiscentos cruzeiros); 9) de 8,50 (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 900 kg (novecentos quilogramas): Cr\$ 10.650,00 (dez mil seiscentos e cinquenta cruzeiros); 10) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): Cr\$ 11.750,00 (onze mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 11) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros), para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 13.450,00 (treze mil quatrocentos e cinquenta cruzeiros); 12) de 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros) para carga de 1.400 kg (hum mil e quatrocentos quilogramas): Cr\$ 14.500,00 (quatorze mil e quinhentos cruzeiros); 13) de 9,00 m (nove metros) para carga de 500 kg quinhentos quilogramas): Cr\$ 7.100,00 (sete mil e cem cruzeiros); 14) de 9,00 m (nove metros) para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): Cr\$ 8.100,00 (oito mil e cem cruzeiros); 15) de 9,00 m (nove metros) para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): Cr\$ 8.850,00 (oito mil oitocentos e cinquenta cruzeiros); 16) de 9,00 m (nove metros) para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): Cr\$ 9.600,00 (nove mil e seiscentos cruzeiros); 17) de 9,00 m (nove metros) para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): Cr\$ 11.750,00 (onze mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 18) de 9,00 m (nove metros) para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 13.450,00 (treze mil quatrocentos e cinquenta cruzeiros); 19) de 9,00 m (nove metros) para carga de 1.400 kg (hum mil e quatrocentos quilogramas): Cr\$ 14.500,00 (quatorze mil e quinhentos cruzeiros); 20) de 9,00 m (nove metros) para carga de 1.600 kg (hum mil e seiscentos quilogramas): Cr\$ 16.050,00 (dezesseis mil e cinquenta cruzeiros); 21) de 9,00m (nove metros) para carga de 1.800 kg (hum mil e oitocentos quilogramas): Cr\$ 17.050,00 (dezessete mil e cinquenta cruzeiros); 22) de 9,00 m (nove metros) para carga de 2.000 kg (dois mil quilogramas): Cr\$ 17.800,00 (dezessete mil e oitocentos cruzeiros); 23) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros) para carga de 500 kg (quinhentos quilogramas): Cr\$ 8.400,00 (oito mil e quatrocentos cruzeiros); 24) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros), para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): Cr\$

6.000,00 (seis mil cruzeiros); 25) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros) para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): Cr\$ 10.750,00 (dez mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 26) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros) para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): Cr\$ 11.050,00 (onze mil e cinquenta cruzeiros); 27) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros) para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): Cr\$ 13.800,00 (treze mil e oitocentos cruzeiros); 28) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros) para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 15.650,00 (quinze mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 29) de 9,50 m (nove metros e cinquenta centímetros) para carga de 1.500 kg (hum mil e quinhentos quilogramas): Cr\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos cruzeiros); 30) de 10,00 m (dez metros) para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): Cr\$ 9.600,00 (nove mil e seiscentos cruzeiros); 31) de 10,00 m (dez metros) para carga de 700 kg (setecentos quilogramas): Cr\$ 10.750,00 (dez mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 32) de 10,00 m (dez metros) para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): Cr\$ 11.950,00 (onze mil novecentos e cinquenta cruzeiros); 33) de 10,00 m (dez metros) para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): Cr\$ 13.800,00 (treze mil e oitocentos cruzeiros); 34) de 10,00 m (dez metros) para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 15.700,00 (quinze mil e setecentos cruzeiros); 35) de 10,00 m (dez metros) para carga de 1.500 kg (hum mil e quinhentos quilogramas): Cr\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos cruzeiros); 36) de 10,00 m (dez metros) para carga de 1.800 kg (hum mil e oitocentos quilogramas): Cr\$ 19.900,00 (dezenove mil e novecentos cruzeiros); 37) de 10,00 m (dez metros) para carga de 2.000 kg (dois mil quilogramas): Cr\$ 20.600,00 (vinte mil e seiscentos cruzeiros); 38) de 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros) para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): Cr\$ 6.800,00 (seis mil e oitocentos cruzeiros); 39) de 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros) para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): Cr\$ 11.150,00 (onze mil cento e cinquenta cruzeiros); 40) de 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros) para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): Cr\$ 13.750,00 (treze mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 41) de 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros) para carga de 1.000 kg (hum mil quilogramas): Cr\$ 15.800,00 (quinze mil e oitocentos cruzeiros); 42) de 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros) para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 18.000,00 (dezoito mil cruzeiros); 43) de 11,00 m (onze metros) para carga de 300 kg (trezentos quilogramas): Cr\$ 6.800,00 (seis mil e oitocentos cruzeiros); 44) de 11,00 m (onze metros) para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): Cr\$ 11.150,00 (onze mil e cinquenta cruzeiros); 45) de 11,00 m (onze metros) para carga de 800 kg (oitocentos quilogramas): Cr\$ 13.750,00 (treze mil setecentos e cinquenta cruzeiros); 46) de 11,00 m (onze metros) para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 18.050,00 (dezoito mil e cinquenta cruzeiros); 47) de 11,00 m (onze metros) para carga de 1.500 kg (hum mil e quinhentos quilogramas): Cr\$ 19.600,00 (dezenove mil e seiscentos cruzeiros); 48) de 11,00 m (onze metros) para carga de 1.800 kg (hum mil e oitocentos quilogramas): Cr\$ 23.100,00 (vinte e três mil e cem cruzeiros); 49) de 11,00 m (onze metros) para carga de 2.000 kg (dois mil qui-

logramas): Cr\$ 23.700,00 (vinte e três mil e setecentos cruzeiros); 50) de 12,00 m (doze metros para carga de 600 kg (seiscentos quilogramas): Cr\$ 13.050,00 (treze mil e cinquenta cruzeiros); 51) de 12,00 m (doze metros) para carga de 1.200 kg (hum mil e duzentos quilogramas): Cr\$ 21.500,00 (vinte e um mil e quinhentos cruzeiros); 52) de 12,00 m (doze metros) para carga de 1.600 kg (hum mil e seiscentos quilogramas): Cr\$ 24.700,00 (vinte e quatro mil e setecentos cruzeiros); 53) de 12,00 m (doze metros) para carga de 1.600 kg (hum mil e seiscentos quilogramas): Cr\$ 26.000,00 (vinte e seis mil cruzeiros). d) *Cobre eletrolítico* em lingotes, para ser trefilado no Brasil: US\$ 1.025,00 (mil e vinte e cinco dólares) por tonelada CIF Santos; e) *trefilação* — transformação no país (S. Paulo) do cobre em lingotes em fio ranhurado 000 (três zeros) AWG para a rede de contato: Cr\$ 12,90 (doze cruzeiros e noventa centavos) por quilograma de fio produzido e em fio alimentador: Cr\$ 20,20 (vinte cruzeiros e vinte centavos) por quilograma de fio produzido; f) *subestações* (importadas) uma subestação com 4 (quatro) grupos de 420 kw (quatrocentos e vinte quilowatts) cada, com dois "feeders": US\$ 69.350,00 (sessenta e nove mil trezentos e cinquenta dólares); uma subestação com 3 (três) grupos de 420 kw (quatrocentos e vinte quilowatts) cada, com quatro "feeders": US\$ 56.560,00 (cinquenta e seis mil quinhentos e sessenta dólares); 3) uma subestação com 3 (três) grupos de 420 kw (quatrocentos e vinte quilowatts) cada, com três "feeders": US\$ 55.570,00 (cinquenta e cinco mil quinhentos e setenta dólares); 4) uma subestação com 2 (dois) grupos de 420 kw (quatrocentos e vinte quilowatts) cada, com dois "feeders": US\$ 37.940,00 (trinta e sete mil novecentos e quarenta dólares); 5) uma subestação com 2 (dois) grupos de 420 kw (quatrocentos e vinte quilowatts) cada, com quatro "feeders": US\$ 39.930,00 (trinta e nove mil novecentos e trinta dólares); 6) uma subestação com 3 (três) grupos de 200 kw (duzentos quilowatts) cada, com três "feeders": US\$ 40.270,00 (quarenta mil duzentos e setenta dólares); 7) uma subestação com 3 (três) grupos de 200 kw (duzentos quilowatts) cada, com dois "feeders": US\$ 39.280,00 (trinta e nove mil duzentos e oitenta dólares); 8) duas subestações com 2 (dois) grupos de 200 kw (duzentos quilowatts) cada, com dois "feeders": US\$ 55.750,00 (cinquenta e cinco mil setecentos e cinquenta dólares); 9) comando automático para a primeira subestação: US\$ 6.370,00 (seis mil trezentos e setenta dólares); 10) para a segunda e para a terceira: US\$ 4.715,00 (quatro mil setecentos e quinze dólares) cada; 11) para a quarta e para a quinta: US\$ 2.995,00 (dois mil novecentos e noventa e cinco dólares) cada; 12) para a sexta e para a sétima: US\$ 4.670,00 (quatro mil seiscentos e setenta dólares) cada; 13) para a oitava e para a nona: US\$ 2.995,00 (dois mil novecentos e noventa e cinco dólares) cada; 14) refechamento automático dos "feeders": para a primeira, quarta e sétima subestações: US\$ 1.530,00 (mil quinhentos e trinta dólares) cada; para a segunda e a quinta: US\$ 2.860,00 (dois mil oitocentos e sessenta dólares) cada; para a terceira e a sexta: US\$ 2.190,00 (dois mil cento e noventa dólares) cada; para a oitava e a nona: US\$ 1.530,00 (mil quinhentos e trinta dólares) cada; g) *veículos* — 1) ônibus elétricos, completamente importados, conforme especificação anexa: US\$ 22.215,00 (vinte e dois mil, duzentos e quinze dólares), cada; 2) equipamento de ventilação for-

cada, importado: US\$ 490,00 (quatrocentos e noventa dólares), cada; 3) equipamentos de lubrificação centralizada, importado: US\$ 340,00 (trezentos e quarenta dólares) cada; 4) dispositivo para marcha de emergência, importado: US\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos dólares) cada; 5) jôgo de 6 (seis) pneus e câmaras de 11,00 x 22, nacionais: Cr\$ 81.702,00 (oitenta e um mil, setecentos e dois cruzeiros) cada; 6) baterias de acumuladores, alcalinas, nacionais: Cr\$ 6.500,00 (seis mil e quinhentos cruzeiros) cada; 7) borboleta conta-passagem, reversível, nacional: Cr\$ 13.225,00 (treze mil duzentos e vinte e cinco cruzeiros) cada; 8) extintor de incêndio com capacidade de 10 (dez) litros, nacional: Cr\$ 2.300,00 (dois mil e trezentos cruzeiros) cada. Nota I — A despeito da observação contida no início da presente cláusula, de que os preços unitários dos materiais importados entendem-se FOB, para os itens 2), 3), 4) acima, não haverá aumento de preço para frete e seguro, por serem os materiais correspondentes incorporados ao veículo. Nota II — para os itens 5) e 6) os preços definitivos serão os que vigorarem no dia da aquisição. h) *peças sobressalentes para as subestações e veículos*: discriminação e preços constantes do anexo n. II (dois romano) ao presente contrato; i) *despesas de frete e seguro*: as despesas de frete e seguro, inclusive embalagem marítima para os materiais importados serão calculadas acrescentando-se as seguintes percentagens aos preços dos diversos materiais: 1) *material de linha e alimentação*: 8,5% (oito e meio por cento); 2) *postes de aço Mannesmann*: 8,5% (oito e meio por cento); 3) *subestações retificadoras*: 8% (oito por cento); 4) *veículos*: 9,633% (nove e seiscentos e trinta e três milésimos por cento). *Cláusula nona — Preços unitários das montagens* — De conformidade com a proposta da Contratante, os preços unitários das montagens, incluindo tôdas as despesas de mão de obra com pessoal especializado ou não, despesas de viagem e estadia, serviços de auto-torres, carros-bobinas, caminhões, etc. e, em geral, de qualquer serviço necessário à montagem da instalação completa de todo o sistema de ôníbus elétricos, serão os seguintes: a) *da linha de contato e suspensões* — 1) para duplo bifilar: Cr\$ 705.300,00 (setecentos e cinco mil e trezentos cruzeiros) por quilômetro; 2) para simples bifilar: Cr\$ 513.500,00 (quinhentos e treze mil e quinhentos cruzeiros) por quilômetro; b) *do sistema de alimentação*: 1) alimentador aéreo: Cr\$ 130.000,00 (cento e trinta mil cruzeiros) por quilômetro; 2) colocação do cabo subterrâneo duplo, inclusive obras civis (abertura de valetas e reposição do calçamento): Cr\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta cruzeiros) por metro; 3) *pontos de alimentação*: Cr\$ 2.200,00 (dois mil e duzentos cruzeiros) cada; 4) para-raios, incluindo ligação a terra: Cr\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos cruzeiros) cada; c) *da posteação*: 1) içamento dos postes, inclusive transporte a piquete: Cr\$ 465,00 (quatrocentos e sessenta e cinco cruzeiros) cada, para os postes Mannesmann: Cr\$ 650,00 (seiscentos e cinquenta cruzeiros) cada, para os postes de concreto; 2) fundações, inclusive escavações em terreno normal: Cr\$ 2.200,00 (dois mil e duzentos cruzeiros) por metro cúbico de concreto; 3) sobrepreço para escavações em terrenos de segunda categoria: Cr\$ 300,00 (trezentos cruzeiros) por metro cúbico; 4) sobrepreço para escavações em terrenos de terceira categoria: Cr\$ 950,00 (novecentos e cinquenta cruzeiros) por metro cúbico; 5) sobrepreço para escavações em terreno banhado: Cr\$ 450,00 (quatrocentos

e cinquenta cruzeiros) por metro cúbico; 6) colocação de ganchos chumbadores: Cr\$ 230,00 (duzentos e trinta cruzeiros) cada; 7) *do equipamento elétrico das subestações*: Cr\$ 140.625,00 (cento e quarenta mil seiscentos e vinte e cinco cruzeiros) cada grupo retificador; 8) dos edifícios (construção civil): a) Cr\$ 5.696,30 (cinco mil seiscentos e noventa e seis cruzeiros e trinta centavos) por metro quadrado de construção, para os edifícios superficiais, e b) Cr\$ 5.904,00 (cinco mil novecentos e quatro cruzeiros) por metro quadrado de construção para os edifícios subterrâneos, incluindo escavação, impermeabilização, ventilação e reposição da terraplanagem e do calçamento, conforme fôr indicado. *Cláusula décima — Custos globais aproximados dos materiais* — Os custos globais estimados dos materiais CIF Rio, inclusive embalagem marítima, baseados na solução escolhida pela Comissão e nos preços unitários indicados na proposta da Contratante, são os seguintes, tomando-se para os preços dos materiais importados a taxa de conversão indicada no edital e na proposta, de Cr\$ 45,00 (quarenta e cinco cruzeiros) por dólar, inclusive ágio de Cr\$ 25,00 (vinte e cinco cruzeiros) por dólar; c) *material de linha* — incluindo os itens importados e os nacionais: Cr\$ 11.562.265,00 (onze milhões, quinhentos e sessenta e dois mil, duzentos e sessenta e cinco cruzeiros); b) *material de alimentação* — Cr\$ 4.787.472,00 (quatro milhões, setecentos e oitenta e sete mil, quatrocentos e setenta e dois cruzeiros); c) *posteação*: Cr\$ 20.365.700,00 (vinte milhões, trezentos e sessenta e cinco mil e setecentos cruzeiros); d) *cobre eletrolítico em lingotes*: Cr\$ 8.603.743,50 (oito milhões seiscentos e três mil, setecentos e quarenta e três cruzeiros e cinquenta centavos); e) *trefiliação*: Cr\$ 2.355.378,00 (dois milhões trezentos e cinquenta e cinco mil, trezentos e setenta e oito cruzeiros); f) *subestações e acessórios*: Cr\$ 21.847.050,00 (vinte e um milhões, oitocentos e quarenta e sete mil e cinquenta cruzeiros); g) *veículos e acessórios*: Cr\$ 271.210.400,00 (duzentos e setenta e um milhões, duzentos e dez mil quatrocentos cruzeiros); h) *material de reserva (almoxarifado)*: 1) *material de linha*: Cr\$ 857.850,00 (oitocentos e cinquenta e sete mil, oitocentos e cinquenta cruzeiros); 2) *material de alimentação*: Cr\$ 53.300,00 (cinquenta e três mil e trezentos cruzeiros); 3) *posteação*: Cr\$ 407.314,00 (quatrocentos e sete mil trezentos e quatorze cruzeiros); 4) *cobre eletrolítico*: Cr\$ 258.112,00 (duzentos e cinquenta e oito mil cento e doze cruzeiros); 5) *trefiliação*: Cr\$ 70.661,00 (setenta mil seiscentos e sessenta e um cruzeiros); 6) *subestações*: peças avulsas sobressalentes, conforme discriminação no anexo II (dois romano): Cr\$ 1.360.291,50 (hum milhão trezentos e sessenta mil, duzentos e noventa e um cruzeiros e cinquenta centavos); 7) *peças para os veículos*: peças avulsas sobressalentes, conforme discriminação no anexo II (dois romano): Cr\$ 14.003.010,00 (quatorze milhões três mil e dez cruzeiros); total do material de reserva: Cr\$ 17.010.538,50 (dezessete milhões, dez mil, quinhentos e trinta e oito cruzeiros e cinquenta centavos). *Cláusula décima primeira — Custos globais aproximados das montagens*: Os custos globais estimados das montagens baseados na solução escolhida pela Comissão e nos preços unitários indicados na proposta da Contratante, são os seguintes: a) *da linha de contato e suspensões* Cr\$ 42.107.450,00 (quarenta e dois milhões cento e sete mil quatrocentos e cinquenta cruzeiros); b) *do sistema de alimentação*: Cr\$ 1.172.800,00 (hum milhão cento e setenta

e dois mil e oitocentos cruzeiros); c) *da posteação*: (transporte, içamento dos postes e fundações dos mesmos, inclusive material necessário à colocação de ganchos): Cr\$ 9.423.335,00 (nove milhões quatrocentos e vinte e três mil trezentos e trinta e cinco cruzeiros); d) *das nove subestações, inclusive colocação em serviço*: Cr\$ 3.375.000,00 (três milhões, trezentos e setenta e cinco mil cruzeiros); e) *obras civis*: construção dos edifícios subterrâneos para as nove subestações inclusive escavação, impermeabilização e ventilação: Cr\$ 7.542.370,00 (sete milhões quinhentos e quarenta e dois mil trezentos e setenta cruzeiros). *Cláusula décima segunda — Custos globais definitivos* — As importâncias que constituem os valores globais de cada item nas cláusulas anteriores representam os valores calculados de acôrdo com a solução escolhida pela Comissão e a proposta da Contratante; contudo, os preços a faturar serão os que resultarem da medição dos serviços efetivamente executados e das quantidades dos materiais empregados de acôrdo com o projeto definitivo, inclusive os encargos de financiamento. *Cláusula décima terceira — Variantes* — A Contratante se obriga a manter os preços e as condições de pagamento para todos os demais materiais e soluções técnicas oferecidas em sua proposta, no caso em que venha a ser conveniente ou necessário adotarem-se variantes que não as previstas e transcritas neste contrato, obrigando-se nesta hipótese, as partes contratantes, a assinarem os contratos aditivos que se tornarem indispensáveis para a implantação do sistema. *Cláusula décima quarta — Eventuais modificações* — Qualquer modificação exigida pela Prefeitura que importe em alterar os projetos já aprovados, as especificações constantes da proposta ou deste contrato, será objeto de um termo aditivo. Os preços unitários não serão alterados se a modificação se resumir à mudança nos percursos das linhas, desde que, para os novos percursos, sejam indicados logradouros com as mesmas características técnicas e urbanas. *Cláusula décima quinta — Condições de pagamento* — Os pagamentos dos materiais fornecidos ou das obras e trabalhos executados ou dos serviços prestados, serão efetuados pela Prefeitura contra a apresentação das respectivas faturas devidamente visadas ou certificadas pela Comissão Fiscalizadora, de acôrdo com as seguintes modalidades: 1) *Materiais importados* — A) *materiais de linha (exclusive cobre em lingotes), postes de aço, subestações, ônibus elétricos e sobressalentes*: mediante crédito irrevogável e confirmado, divisível e transferível uma ou mais vezes, a ser aberto no ato da concessão das licenças de importação em favor da contratante, e assim utilizável: 10% (dez por cento) do valor em dólares de cada lote de materiais, trinta dias após à chegada no pôrto do Rio de Janeiro; os restantes 90% (noventa por cento) em sessenta prestações mensais consecutivas, vencendo-se a primeira 60 (sessenta) dias após a chegada de cada lote de materiais no pôrto do Rio de Janeiro, representadas por igual número de saques aceitos pela Prefeitura e avaliados por instituição bancária autorizada. As importâncias correspondentes às percentagens acima serão acrescidas dos juros de 6% (seis por cento) ao ano sobre o saldo devedor, contados a partir da data da chegada dos referidos lotes ao pôrto do Rio de Janeiro; B) *cobre em lingotes a ser trefilado, para condutores e alimentadores*: mediante crédito irrevogável e confirmado, divisível e transferível uma ou mais vezes, a ser aberto no ato da concessão

das licenças de importação em favor da Contratante, e assim utilizável: 100% (cem por cento) do valor de cada lote, doze meses após a entrega, acrescido dos juros de 6% (seis por cento), representado por igual número de saques. 2) *Materiais nacionais*: 100% (cem por cento) de cada lote de materiais noventa dias após a entrega dos mesmos, acrescido dos juros de 1% (hum por cento) ao mês e mais as despesas bancárias; para êsse fim a Prefeitura emitirá notas promissórias contra o respectivo recibo de quitação, descontáveis em Bancos e, em particular, no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A.; 3) *montagens e obras*: 100% (cem por cento) de cada certificado mensal emitido de acôrdo com o andamento das obras, noventa dias após a respectiva emissão, acrescido dos juros de 1% (hum por cento) ao mês e mais as despesas bancárias; para êsse fim a Prefeitura emitirá notas promissórias descontáveis em estabelecimentos bancários e, em particular, no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A.; 4) *projetos*: contra a apresentação, pela Contratante, dos projetos previstos na Cláusula Terceira, e uma vez aprovados os mesmos pela Comissão Fiscalizadora, a Prefeitura certificará a prestação dos serviços correspondentes e reconhecerá os seguintes créditos a favor da Contratante: a) projeto definitivo de toda a rede aérea de contato, de alimentação, inclusive posteação, da localização e ligações das subestações, dos edifícios para instalação dessas subestações e especificações dos mesmos: Cr\$ 8.000.000,00 (oito milhões de cruzeiros); b) pelos detalhes do projeto, correspondentes a cada uma das quatro etapas de execução previstas na Cláusula Vigésima Sétima, Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros). O resgate dos créditos reconhecidos considerar-se-á efetuado com o pagamento das faturas relativas às obras e montagens e proporcionalmente ao desenvolvimento das mesmas. *Cláusula décima sexta — Subordinação aos convênios* — O pagamento das mercadorias, ou materiais, importados da Itália, será feito em conformidade com as leis vigentes no Brasil e na Itália; de acôrdo com os convênios comerciais e de pagamento assinados entre o Govêrno Brasileiro e o Govêrno italiano, e nos termos do Acôrdo de Financiamento existente entre as instituições financeiras dos dois países (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico S. A. e Istituto Mobiliare Italiano), ou na forma a ser estabelecida pelas entidades oficiais interessadas. Os vencimentos dos saques previstos na cláusula anterior (cláusula XV), obedecerão às tabelas de financiamento anexas (anexo III, letras A, B, C e D) e serão emitidos de forma a permitir sua aceitação e aval na data da abertura de crédito. Os saques serão entregues, para os devidos fins, à entidade bancária brasileira competente, que os transferirá à sua correspondente na Itália, com a ordem irrevogável de entregá-los à Contratante, ou a quem fôr por ela indicado, somente trinta dias após a chegada no pôrto do Rio de Janeiro, dos materiais referentes a ditos saques. Para a importação do cobre será válida análoga subordinação aos convênios vigentes entre o Brasil e o país de origem. *Cláusula décima sétima — Licença de importação* — Os pedidos de licença de importação e todas as providências para o recolhimento dos ágios nas datas fixadas no registro de prioridade cambial, caberão à Prefeitura, bem como a responsabilidade dos respectivos trâmites para os pagamentos e transferências. *Cláusula décima oitava — Alternativa de pagamento à vista*: A Prefeitura

reserva-se o direito de, a seu inteiro arbítrio, antecipar o pagamento de quaisquer prestações ou cotas correspondentes a obras, projetos e a materiais de procedência nacional, exonerando-se, assim, dos encargos de juros e despesas bancárias exigíveis. *Cláusula décima nona — Faturação do material de procedência nacional* — As mercadorias de procedência nacional poderão ser faturadas diretamente pelos fabricantes à Prefeitura. *Cláusula vigésima — Reajustamento dos preços em cruzeiros* — Os preços dos materiais nacionais e das montagens, cotados em cruzeiros, conservar-se-ão invariáveis desde que, durante a execução das obras objeto dêste contrato, não se verificarem variações nos preços das matérias primas e nos salários e outros elementos que concorrem para a composição dos referidos preços. No caso de se verificarem variações durante a vigência do contrato, a Prefeitura e a Contratante concordam em que os preços indicados na proposta e no presente contrato sejam reajustados na forma constante dos parágrafos seguintes: *Primeiro — material de fabricação nacional, exclusive condutores de cobre, postes de concreto e obras civis*. — Os preços desses materiais estão sujeitos a reajuste em função da variação, para mais ou menos, do respectivo custo no mercado nacional da mão de obra, dos perfilados e chapas de ferro, do cobre eletrolítico e dos carburantes utilizados no transporte. Será aplicada a seguinte fórmula de reajuste:

$$P = P_o \left(0,15 \frac{M}{M_o} + 0,35 \frac{C}{C_o} + 0,20 \frac{F}{F_o} + 0,10 \frac{T}{T_o} \right).$$

sendo P_o o preço indicado na proposta, na época da oferta; M_o o preço do salário mínimo no Distrito Federal, na época da oferta; C_o o preço do quilograma de cobre eletrolítico na época da oferta; F_o o preço médio do quilograma de chapas e perfilados de ferro na época da oferta; T_o o preço tabelado do carburante na época da oferta; P o preço na época dos fornecimentos; M o preço do salário mínimo no Distrito Federal, na época dos fornecimentos; C o preço do quilograma de cobre eletrolítico na época dos fornecimentos; F o preço médio do quilograma de chapas e perfilados de ferro na época dos fornecimentos; T o preço tabelado do carburante na época dos fornecimentos. *Segunda — condutores de cobre de procedência nacional* — Os preços dos condutores de cobre de procedência nacional (cabo armado) serão reajustados no caso de haver variação nas cotações do mercado nacional para o cobre eletrolítico, mediante a seguinte fórmula, que utiliza símbolos já citados nos parágrafos precedentes:

$$P = P_o \left(0,10 + 0,85 \frac{C}{C_o} + 0,05 \frac{M}{M_o} \right).$$

Terceiro — obras civis — Os preços das obras civis das subestações serão reajustados, no caso de haver variação nas cotações do mercado nacional da mão de obra (salário mínimo) e dos materiais de construção, mediante a seguinte fórmula:

$$P = P_o \left(0,10 + 0,25 \frac{M}{M_o} + 0,20 \frac{C_i}{C_{i_o}} + 0,20 \frac{F}{F_o} + 0,10 \frac{T_i}{T_{i_o}} + 0,15 \frac{P_e}{P_{e_o}} \right).$$

sendo Po preço indicado na proposta, na época da oferta; Mo o preço do salário mínimo no Distrito Federal, na época da oferta, Cio o preço do cimento na época da oferta, Feo o preço médio do quilograma de ferro redondo em vergalhões na época da oferta, Tio o preço médio do milhar de tijolos na época da oferta, Peo o preço unitário do metro cúbico da pedra britada na época da oferta, e P, M, Ci, Fe, Ti e Pe os preços das mesmas utilidades na época da execução da obra. *Quarto — postes de concreto* — No caso de haver variações no mercado nacional do aço em vergalhões, do cimento e da mão de obra (salário mínimo) será aplicada a seguinte fórmula de reajuste, que utiliza símbolos já definidos nos parágrafos precedentes:

$$P = P_o \left(0,11 + 0,61 \frac{F}{F_o} + 0,12 \frac{C}{C_o} + 0,16 \frac{M}{M_o} \right).$$

Quinto — Fundações de concreto — No caso em que houver variações do cimento, da areia, da pedra britada, da mão de obra e dos carburantes utilizados no transporte, utilizar-se-á a seguinte fórmula de reajuste para os preços das fundações de concreto:

$$P = P_o \left(0,10 + 0,25 \frac{Ci}{Cio} + 0,05 \frac{Ar}{Aro} + 0,20 \frac{Pe}{Peo} + 0,25 \frac{M}{Mo} + 0,15 \frac{T}{To} \right),$$

sendo Aro o preço da areia na época da oferta, Ar o preço da areia na época da construção, e os outros símbolos como nos casos precedentes. *Sexto — montagens* — Os preços das montagens da rede aérea e das subestações serão reajustados no caso de haver variações do salário mínimo no Distrito Federal e dos preços tabelados dos carburantes, mediante a seguinte fórmula, que utiliza símbolos já definidos nos parágrafos precedentes:

$$P = P_o \left(0,15 + 0,70 \frac{M}{Mo} + 0,15 \frac{T}{To} \right).$$

Sétimo — frete e seguro — No caso de haver alterações nos preços de frete e seguro constantes da proposta, que foram calculados na base de US\$ 20,90 (vinte dólares e noventa cents) por metro cúbico ou tonelada, haverá um reajuste equivalente dos referidos preços, proporcionalmente à variação. *Cláusula Vigésima Primeira — Reajustamento dos Preços em Dólares* — a) *materiais importados, exceto cobre*. — A Contratante concorda em estender à data de 30 de junho de 1957 o período de validade dos preços dos materiais a serem importados (com expressa exceção do cobre em lingotes), os quais na sua proposta, estão indicados em dólares. Fica ressalvada a possibilidade de serem os referidos preços reajustados, se, até à data acima fixada, não forem expedidas as respectivas licenças de importação. Nesse caso, a Contratante apresentará obrigatoriamente, documentação oficial do país de origem, que comprove a manutenção ou a variação, para mais ou menos, dos preços dos materiais e da mão de obra empregados; o reajustamento se fará na proporção da eventual variação assim comprovada, em relação aos referidos preços vigen-

tes em 10 de janeiro de 1957; b) *cobre* — os preços de cobre em lingotes serão reajustados proporcionalmente à variação comprovada entre os preços oficiais no país de origem na data do deferimento da licença de importação e na data da proposta. *Cláusula vigésima segunda — Fiscalização* — A execução dos serviços e fornecimentos de que trata o presente contrato será fiscalizada, por parte da Prefeitura por uma COMISSÃO FISCALIZADORA, à qual incumbirá também examinar e aprovar os projetos de que trata a Cláusula Terceira, no prazo de quinze dias da sua apresentação, ficando entendido que qualquer excesso desse prazo constituirá motivo justificativo para a suspensão, por igual período, da contagem do prazo de entrega, de responsabilidade da Contratante. Se a Comissão não aprovar o projeto, apresentará suas objeções ou exigências dentro do prazo concedido para o seu exame. Uma vez discutidos e acordados os pontos impugnados, a Contratante modificará o projeto, para definitiva aprovação. Nas obras civis e nas de montagem das subestações e da rede aérea, a Comissão Fiscalizadora poderá sustar os trabalhos que, a seu parecer, estejam sendo executados de forma inaceitável. Caberá outrossim, à Comissão Fiscalizadora, a verificação dos dias de trabalho, das causas de atraso, o controle dos certificados mensais de trabalho, a aprovação das faturas e a imposição de multas e penalidades. A aprovação das faturas ou a impugnação das mesmas será feita dentro do prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data de sua apresentação e sempre de forma a atender os prazos de pagamentos previstos na Cláusula Décima Quinta, entendendo-se que os pagamentos e a entrega dos saques a que se referem a cláusula XVI serão efetuados contra declaração oficial da chegada do material ao pôrto do Rio de Janeiro, remetida pela Prefeitura ou pela Contratante à entidade bancária italiana sempre que as respectivas faturas deixarem de ser visadas ou remetidas em tempo útil. *Cláusula Vigésima Terceira — Execução da Obra* — A Contratante terá a liberdade de organizar a marcha de serviço e o plano de execução que achar mais conveniente desde que ofereçam a necessária segurança aos operários e a terceiros e às suas propriedades e não comprometa, a juízo da Comissão Fiscalizadora, a perfeição da obra e a satisfação dos prazos de início de funcionamento das diferentes etapas da instalação. A montagem da rede deverá ser executada sem prejuízo do tráfego normal dos bondes. O tempo que medeará entre a retirada da rede dos bondes e a entrada em tráfego dos ônibus elétricos em cada uma das diferentes etapas será o menor tecnicamente possível, de acordo com esquema a ser apresentado pela Contratante e aprovado pela Comissão Fiscalizadora. As conseqüentes interrupções do tráfego geral, desde que superiores a quatro horas, deverão preferencialmente ocorrer à noite ou no período compreendido entre as quatorze horas de um sábado e as seis horas da segunda-feira imediata. *Cláusula Vigésima Quarta — Trabalhos noturnos* — A Contratante poderá executar trabalhos noturnos respeitada a legislação vigente, correndo por sua conta as despesas extraordinárias decorrentes, inclusive de iluminação. *Cláusula Vigésima Quinta — Trabalhos adicionais* — Os trabalhos adicionais não previstos no contrato, necessários à implantação do sistema, de acordo com as exigências da obra, serão orçados previamente e submetidos à autorização da Comissão Fiscalizadora, vigorando para essa autorização ou para a apro-

vação dos respectivos projetos, quando necessários, os prazos previstos na Cláusula Vigésima Segunda. *Cláusula Vigésima Sexta — Início da validade do contrato* — O presente contrato só terá validade depois de devidamente registrado pelo Tribunal de Contas, ficando acordado que à Contratante nenhuma indenização caberá no caso de ser negado o registro pelo referido Tribunal, sendo-lhe garantida, nesse caso, a restituição dos depósitos que tiver feito em consequência deste contrato. *Cláusula Vigésima Sétima — Prazos de entrega* — Os serviços de que trata o presente contrato deverão ser entregues à Prefeitura, em funcionamento em 4 (quatro) etapas, na forma estabelecida no Edital de Concorrência, e de acôrdo com a proposta da Contratante, obedecidos, os seguintes prazos, contados da data da entrada em vigor do contrato: 1.^a etapa, linhas 1 (Urca), 2 (Leme) e 3 (Serzedelo Correia), completas: 10 meses, 2.^a etapa — linhas 4 (praça General Osório) completa 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: 14 meses; 3.^a etapa — linha 12, completa, rua Voluntários da Pátria e trechos finais da linha 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: 17 meses; 4.^a etapa — as linhas e trechos restantes: 20 meses. *Cláusula Vigésima Oitava — Interrupções da contagem de prazo* — Os prazos de entrega das diferentes etapas poderão ser suspensos por motivos de força maior e por atrasos, devidamente comprovados, das providências que competirem à Prefeitura ou a outras empresas de serviço público ou repartições federais, inclusive a emissão de licenças de importação. Consideram-se motivos de força maior: guerras, bloqueios, revoluções, greves, "lock-out", inundações, terremotos, cataclismas, epidemias, chuvas prolongadas ou outros acontecimentos que impeçam ou retardem a entrega dos materiais e a montagem dos conjuntos nos prazos previstos. O atraso na emissão das licenças de importação provocará a interrupção da contagem dos prazos de entrega por um período igual ao que tiver decorrido a partir da vigência do contrato. *Cláusula Vigésima Nona — Aceitação provisória* — A aceitação provisória dos materiais fornecidos será efetuada pela Prefeitura, por intermédio da Comissão Fiscalizadora, logo após conferidos os respectivos lotes com as notas ou avisos de entrega e dentro de um prazo de 10 (dez) dias após o recebimento dos mencionados avisos ou notas. A aceitação provisória, pela Prefeitura, das obras correspondentes a cada etapa, terá lugar dentro do prazo de 10 (dez) dias contados da data do aviso de sua conclusão, uma vez julgados satisfatórios os testes que deverão ser realizados no referido prazo. *Cláusula Trigésima — Aceitação definitiva* — A aceitação definitiva dos materiais e das instalações terá lugar expressa ou tácitamente depois de decorrido o prazo de garantia estabelecido na Cláusula Trigésima Primeira, e, no máximo, dentro dos dez dias seguintes ao decurso do referido prazo. *Cláusula Trigésima Primeira — Garantias e responsabilidades* — A Contratante, por si e pelas empresas consorciadas e fornecedoras, garante o material, equipamento e aparelhagem pelo prazo de um ano, a partir da entrada em serviço dos mesmos, ficando entendido que

a garantia de bom funcionamento de todo o sistema é de um ano, a partir da data da entrada em serviço da quarta e última etapa. A garantia acima implica no compromisso da Contratante de efetuar, por sua conta e risco, todas as substituições e correções de defeitos, imperfeições e falhas verificadas dentro do prazo de garantia. No caso de reposição de peças de procedência estrangeira, a Prefeitura se encarregará da obtenção das respectivas licenças de importação. Fica entendido, entretanto, que no caso de se verificarem motivos de força maior e outros, alheios à vontade das partes contratantes, tais como: falta de energia, impossibilidade de conexão da rede de troleibus com a empresa fornecedora de energia, ou outros, que impeçam a entrada das instalações em serviço efetivo, os prazos máximos de garantia serão de um ano a partir das respectivas entregas. A Contratante responsabilizar-se-á pelo fiel cumprimento das leis sociais vigentes para todo o pessoal por ela empregado nas obras, assim, como de seu seguro contra acidentes de trabalho. *Cláusula Trigésima Segunda — Inspeção da fabricação* — A Prefeitura pela Comissão Fiscalizadora, poderá inspecionar, a sua custa e cargo, o processo de fabricação dos elementos que fazem parte do fornecimento e realizar, nas fábricas, os ensaios correspondentes, exigindo a substituição do material defeituoso por conta e cargo da Contratante. *Cláusula Trigésima Terceira — Multas e penalidades* — Ressalvados os casos de força maior e os atrasos não atribuíveis à Contratante, os descumprimentos dos prazos de execução dos serviços implicará na perda do depósito e na multa correspondente a 1% (hum por cento) 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. *Cláusula Trigésima Quarta — Caução* — Para garantia da execução das obras e fornecimentos contratados, a Contratante depositou nos cofres municipais a importância de Cr\$ 8.050.000,00 (três milhões e cinqüenta mil cruzeiros) em três mil e cinqüenta apólices do Reajustamento Econômico, Decreto 24.233, de 12-5-934, no valor nominal de Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros) cada uma, pela guia n.º 20.923 (vinte mil novecentos e vinte e três) de 1.º (primeiro) de abril de 1957, do Departamento de Contabilidade. *Cláusula Trigésima Quinta — Alienação das apólices caucionadas* — A Prefeitura reserva-se o direito de alienar as apólices caucionadas no todo ou em parte, sempre que tiver de descontar qualquer importância da caução, de acôrdo com as estipulações deste contrato e ainda no caso de rescisão do presente. *Cláusula Trigésima Sexta — Relatórios quinzenais* — A Contratante apresentará quinzenalmente um relatório em duas vias, dos fornecimentos e montagens realizados, o qual será submetido à aprovação da Comissão Fiscalizadora que, no prazo de oito dias, devolverá à Contratante uma das vias aprovada ou acompanhada das exigências ou reclamações a serem atendidas pela Contratante. *Cláusula Trigésima Sétima — Reclamações, comunicações e registro* — Todas as reclamações e comunicações de uma à outra das partes contratantes deverão ser formuladas por escrito. Haverá no escritório da Comissão Fiscalizadora um livro de registro de ocorrências, o qual será também franqueado à Contratante para as observações e comunicações que esta julgar oportuno transmitir por este meio. *Cláusula Trigésima Oitava — Permissões e licenças* — Ficarão a

cargo da Prefeitura as providências necessárias para a eventual utilização de postes de propriedade de empresas de serviços públicos, assim como a obtenção das licenças dos proprietários dos imóveis onde deverão ser colocados ganchos. A Prefeitura concederá também licença para as escavações para as fundações dos postes e para as escavações e construções de subestações na via pública e nos jardins e para o corte ou remoção de árvores cuja necessidade fôr comprovada pelo projeto e mediante exame legal. *Cláusula Trigesima Nona — Armazenagem* — A Prefeitura facilitará os locais para depósito e custódia das máquinas, ferramentas, aparelhagem e equipamentos, durante toda a execução das obras. *Cláusula Quadragésima — Desapropriações e indenizações a terceiros* — Correrão por conta e cargo da Prefeitura os trâmites e despesas com as desapropriações necessárias e indenizações motivadas pela construção das linhas e subestações, incluindo danos e prejuízos, salvo se forem imputáveis à negligência ou culpa da Contratante. *Cláusula Quadragésima Primeira — Indenizações* — Se houver paralização das obras em local da instalação, provocada por atrasos ou omissão de quaisquer providências de responsabilidade da Prefeitura, e, em consequência, ficar a Contratante impossibilitada de continuar trabalhando no referido local ou em outros locais e serviços, obriga-se a Prefeitura a abonar a mão de obra correspondente às horas perdidas e ao aluguel do equipamento imobilizado, quando fôr o caso. *Cláusula Quadragésima Segunda — Impostos e taxas* — Quaisquer impostos e taxas federais, estaduais e municipais que incidam ou venham a incidir sobre a Contratante, relacionadas exclusivamente com a execução do presente contrato, ficarão a cargo da Prefeitura e, se por esta não forem pagos diretamente, serão reembolsados à Contratante contra a apresentação dos respectivos comprovantes. *Cláusula Quadragésima Terceira — Despesas contratuais* — As despesas de lavratura do contrato, inclusive publicações determinadas em lei, ficarão a cargo da Prefeitura. *Cláusula Quadragésima Quarta — Rescisão* — a) se por qualquer motivo, independentemente da vontade da Contratante as obras deixarem de ser iniciadas dentro do prazo de um ano, a partir da data do registro deste contrato no Tribunal de Contas, ou, se, em qualquer época, após a mesma data forem definitivamente suspensas por ordem da Prefeitura, o contrato será rescindido, recebendo a Contratante, sem prejuízo do eventual ressarcimento de perdas e danos, uma indenização relativa ao projeto, às despesas realizadas até o momento da paralização e fornecimento encomendados, devendo essa indenização ter fixada por árbitros, um nomeado pela Prefeitura, outro pela Contratante, e, em caso de divergências entre ambos, por um terceiro, nomeado de comum acordo entre as duas partes contratantes; b) Terá a Prefeitura o direito de declarar a rescisão deste contrato: 1) se a Contratante transferir a outros, total ou parcialmente, sem prévia autorização da Prefeitura, a execução das obras contratuais; 2) se as obras ficarem paralisadas por mais de trinta dias consecutivos sem motivo justificado, contados da data do recebimento da intimação da Prefeitura à Contratante, para prosseguimento das obras; 3) se as obras não forem concluídas seis meses após o prazo estabelecido nas cláusulas anteriores, ressalvado os casos de força maior; 4) se a contratante falir, impetrar concordata, tornar-se insolvente ou entrar em dissolução judicial ou

extra-judicial; 5) no caso de grave infração das cláusulas do presente contrato, a qualquer título. A rescisão do presente contrato resultará na posse e direção imediata, pela Prefeitura, de todos os serviços para prosseguir nas obras como entender conveniente. Serão a posse e a direção declaradas pela mesma independentemente de interpelação judicial. Declarada a rescisão, nos termos dos incisos 1, 2, 3, 4, ou 5, letra b) desta Cláusula, a Prefeitura pagará à Contratante, observados os preços unitários, o valor das obras e dos fornecimentos executados, de acordo com a medição aprovada pela Comissão Fiscalizadora, descontando-se do total, a importância equivalente a 5% (cinco por cento) em favor da Prefeitura. Esse desconto será feito sem prejuízo das multas previstas na Cláusula Trigesima Terceira. *Cláusula Quadragésima Quinta — Valor do contrato* — Ao presente contrato é dado o valor de: principal Cr\$ 421.363.502,00 (quatrocentos e vinte e hum milhões, trezentos e sessenta e três mil, quinhentos e dois cruzeiros) — juros de Cr\$ 47.931.016,60 (quarenta e sete milhões, novecentos e trinta e hum mil, dezesseis cruzeiros e sessenta centavos) — Total geral Cr\$ 469.294.518,60 (quatrocentos e sessenta e nove milhões duzentos e noventa e quatro mil, quinhentos e dezoito cruzeiros e sessenta centavos), que corresponde à soma dos custos globais aproximados constantes das cláusulas décima e décima primeira dos juros totais do financiamento oferecido. *Cláusula Quadragésima Sexta — Empenho* — Para atender ao pagamento das primeiras obrigações vencíveis no corrente exercício, foi, conforme documento n.º 1 de 1.º de abril de 1957 empenhada a importância de Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a conta da verba 700, código local 347,6 do orçamento vigente (Lei n.º 883 de 6 de dezembro de 1956). *Cláusula Quadragésima Sétima — Compromissos a constarem do orçamento* — De acordo com o disposto no art. 18 da Lei n.º 826 de 6 de outubro de 1955, e considerando os termos do presente contrato, a Prefeitura incluirá em verba própria das Leis Orçamentárias correspondentes a cada um dos exercícios seguintes ao contrato as dotações necessárias ao atendimento dos compromissos assumidos neste mesmo contrato. *Cláusula Quadragésima Oitava — Taxa de termo* — A Contratante pagou, pela Guia n.º 2.913.918 de 2 de abril de 1957 a importância de Cr\$ 20,00 (vinte cruzeiros, correspondente à taxa de assinatura de termo, prevista na Lei n.º 208 de 21 de dezembro de 1948. *Cláusula Quadragésima Nona — Extensão dos serviços contratados* — Caso convenha à Contratante e à Prefeitura, será adjudicada à primeira, qualquer extensão dos serviços e fornecimentos previstos, desde que sejam mantidos os mesmos preços unitários e condições de pagamento dos materiais, serviços e equipamentos constantes da proposta aceita na concorrência de que resultou o presente contrato. *Cláusula Quinquagésima — Prestação de assistência técnica e manutenção* — Na conformidade do disposto no Edital de Concorrência (itens V e VI), o contrato de assistência e supervisão técnica e administrativa, bem como o de manutenção e reparação do sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos, serão assinados oportunamente, entre a Prefeitura e a Contratante, ou entre esta e a entidade a que vier a ser concedida a exploração do serviço. *Cláusula Quinquagésima Primeira — Transferência do contrato* — Poderá a Prefeitura, caso convenha, transferir este contrato para a empresa

que vier a organizar-se para a exploração do serviço de transporte coletivo, continuando, todavia, integralmente responsável pelas garantias que houver dado e ainda se obrigando a continuar a dá-las nos termos d'este contrato.

Cláusula Quinquagésima Segunda — Juízo arbitral — As dúvidas resultantes da interpretação do presente contrato, quando não dirimidas diretamente entre as partes contratantes, sê-lo-ão por um juízo arbitral, com a composição indicada na Cláusula Quadragésima Quarta, prevalecendo para dita interpretação: 1) o disposto no presente contrato; 2) os termos da proposta da Contratante; 3) o especificado no Edital de concorrência.

Cláusula Quinquagésima Terceira — Fóro — Para qualquer questão judicial, fica eleito o fóro do Rio de Janeiro, com exclusão de qualquer outro. Pela interveniente Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, na qualidade de concessionária do serviço de bondes na zona sul da cidade, com privilégio de zona assegurado pelas cláusulas XX do contrato de 23 de Janeiro de 1899 e XIV do contrato de 30 de agosto de 1890, combinados com a cláusula II do contrato de 25 de maio de 1900 e artigo 3.º do Decreto n.º 739, de 17 de março de 1900, foi então declarado que, sem renúncia do que reiteradamente vem reivindicando quanto aos prejuízos e à composição do desequilíbrio financeiro dos serviços que executa, concordará com a implantação e operação do serviço de ônibus elétricos na referida zona, desde que as repercussões e efeitos do mesmo serviço de ônibus elétricos no serviço de bondes sejam previamente regulados, por acórdos entre a Prefeitura do Distrito Federal e a interveniente, de forma tal que a interveniente não venha a ser onerada com qualquer nova responsabilidade, nem se agrave o atual desequilíbrio financeiro de sua concessão. E assim, por estarem justos e contratados, lavrou-se o presente termo, que, lido e achado conforme, é assinado pelas partes interessadas, a saber: a Prefeitura do Distrito Federal, representada pelo Exmo. Sr. Prefeito, Embaixador Francisco Negrão de Lima, e a Contratante, Sul Americana de Eletrificação S. A., por seu procurador Sócrate Mattoli e a Interveniente, Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, representada pelos senhores Diretor-Presidente Henry T. W. Pilbeam e Diretor Tesoureiro, Sr. Ito von Ockel Tebiriçá, e pelas testemunhas adiante nomeadas e por mim Julieta Simões Pereira de Mello, Oficial Administrativo, classe "L", matrícula n.º 1179 que o lavrei. — Gabinete do Prefeito.

Rio de Janeiro, 2 de abril de 1957. *Francisco Negrão de Lima, Sócrate Mattoli, Henry T. W. Pilbeam e Ito von Ockel Tebiriçá.*

**XXIX — TRIBUNAL DE CONTAS. VOTO VENCEDOR DO
MINISTRO JOÃO LYRA FILHO**

P. n.º 4.699/56, 111.924/57 — Contrato firmado entre a Prefeitura e SADE — Sul Americana de Eletrificação S. A.

O Tribunal resolveu recusar registro ao contrato, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Visto do Sr. Ministro João LYRA FILHO, exarado no Proc. n.º 111.924/57: Este processo enfeixa o documentário do contrato celebrado a dois de abril do ano em curso, entre a Prefeitura e a firma Sul Americana de Eletrificação, sociedade anônima, cuja denominação se resume na sigla SADE, com sede em

São Paulo. O contrato destina-se à implantação de um sistema de transporte coletivo, por ônibus elétricos. A indicada implantação totaliza despesa inicial que se aproxima da casa dos quinhentos milhões de cruzeiros.

E' irrecusável que o Sr. Prefeito, secundado pelos seus auxiliares, penetrou-se no estudo e nas práticas relativas à abertura, seguimento e ultimação das providências consubstanciadas no importante ato administrativo agora sujeito ao exame d'este Tribunal de Contas. Suponho correta a ordem moral que animou os procedimentos pautados. Este meu juízo prévio exclui vagas que possam albergar sublinhados ou entrelinhados. Avivarei a tinta dos autos, tão só, na minúcia e fidelidade d'este relatório, conduzindo-me ao julgamento da legalidade do referido ato.

I — MARCAS DO ITINERÁRIO

Os autos desdobram-se em nove tomos: três compreendem a matéria que enseja o exame direto d'este plenário, por consignar ou subsidiar os elementos de formação jurídica dos encargos públicos assumidos; seis compendiam os textos e as ilustrações da proposta apresentada pela adjudicatária de implantação do sistema de transporte. Ao documentário incorpora-se, além dos tomos referidos, a fração nobre enfeixada nos autos de instrução básica, aberta com o ofício de encaminhamento assinado pelo Sr. Prefeito a 16 de abril último.

a) Primeiro Tomo:

O primeiro tomo abrange o histórico dos procedimentos vestibulares, a partir da expedição da Portaria n.º 397, de 24 de maio de 1956, que instituiu a Comissão Organizadora do Serviço de Transporte por ônibus elétricos; abre-o o relatório parcial subscrito pelos membros do referido órgão. O relatório refere-se à definição dos itinerários das linhas de ônibus, a estimativa da inversão necessária à implantação inicial do sistema e à elaboração do edital de concorrência pública.

Os itinerários foram fixados com uma cobertura que envolve os bairros compreendidos na área atualmente servida pelos bondes da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico, área que atinge tóda a zona sul da cidade. O critério proposto e adotado baseou-se, em parte, nos estudos procedidos por uma Comissão anterior, instituída conforme Portaria n.º 143, de 24 de janeiro de 1956. Tal critério teria tido em vista:

- 1) A expiração, em 1960, da concessão outorgada àquela Cia. Ferro Carril Jardim Botânico e a consequente reversão do sistema;
- 2) a precariedade das atuais condições do serviço concedido, resultante do seu alto custeio de manutenção, e a obsolência do seu material;
- 3) a saturação das pistas de rolamento das vias públicas;
- 4) o planejamento das obras do Metropolitano, cuja primeira fase de execução está fixada no tronco Lapa-Saenz Peña; tal prioridade transferirá para data remota a prestação de idêntico benefício à zona sul e tornará óbvia a substancial alteração de todo o sistema de transporte de superfície que abrange a zona a ser atingida pelo mesmo Metropolitano.

O relatório não se excusa à confissão de que a fixação dos itinerários, embora tenha obedecido à necessidade de suprir tódas as linhas atuais de

bondes, diversificou as diferentes zonas em áreas seletivas. Com apoio nessa diversificação, anexa a justificação dos itinerários, o cálculo do tráfego e da renda, a relação das linhas e suas extensões, bem como a planta do traçado. Esta é uma parte técnica embora relevante não atrai a saliência do principal, reduzido a termos de legalidade. Para avigorar a vida deste relatório não preciso injetar-lhe o sóro distilado no alheio conhecimento específico.

Quanto à estimativa da inversão financeira, o juízo da Comissão fixou-se no pressuposto de que a despesa esgotará todo o quantitativo de Cr\$ 500.000.000,00, previsto no art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, conforme este parcelário: 1) Cr\$ 340.000.000,00 para aquisição de duzentos ônibus elétricos; 2) Cr\$ 95.000.000,00 para aquisição do material necessário à rede área e montagem; 3) Cr\$ 20.000.000,00, para fornecimento e montagem de subestações; 4) Cr\$ 45.000.000,00, para imprevistos. Embora a altura da parcela reservada aos imprevistos, a estimativa não incluiu os ônus de financiamento, os serviços de assistência e supervisão técnico-administrativa, nem os referentes à manutenção e reparação do sistema, não obstante indicados nos itens V e VI, do edital de concorrência minutado e aprovado.

Tais e outras despesas, que muito poderão crescer, não foram computadas no total de Cr\$ 500.000.000,00. O relatório parcial admitiu que fôsem objeto de contrato à parte, destinado à execução dos serviços a serem instalados, a cargo de companhia que se venha a constituir para a exploração do sistema de transporte. Conquanto arbitrado em Cr\$ 340.000.000,00, o total da despesa de aquisição dos ônibus, à razão de Cr\$ 1.700.000,00, por unidade, a Comissão Organizadora não desprezou a possibilidade da majoração do preço, alentando a hipótese de vulneração do teto fixado na Lei n.º 826. Ela mesma preconizou uma flutuação de conjuntura capaz de elevar a Cr\$ 2.000.000,00 o custo de cada viatura.

Quanto ao edital, que considerarei adiante, a minuta apresentada teria resultado das melhores informações técnicas: a elaboração foi valorizada com a ajuda do Professor César Cantanhede, representante do Clube de Engenharia, cujos préstimos foram solicitados pelo Sr. Prefeito. O honrado Sr. Prefeito deu pleno assentimento aos termos do edital; louvou o trabalho da Comissão e autorizou a concorrência pública. A matéria desse primeiro tomo concatena-se com ordem e minudência. A justificativa dos itinerários fixados desdobra-se em cálculos relativos ao tráfego e à renda, com uma relação de doze linhas e dos logradouros compreendidos nos percursos de ida e volta, conforme esta distribuição:

- 1.º) Urca, Via Flamengo — ida, 9.535 m; volta, 10.605 m.
- 2.º) Leme, via Flamengo — ida, 9.025 m; volta, 9.665 m.
- 3.º) Serzedelo Correia, via Avenida Pasteur — ida, 9.595 m; volta 10.300 m.
- 4.º) General Osório, via Flamengo — ida, 11.635 m; volta, 12.375 m.
- 5.º) Antero de Quental, via Catete, Voluntários da Pátria e Lagoa — ida, 14.850 m; volta, 15.203 m.
- 6.º) General Alcio Souto (linha extraordinária) — ida, 7.700 m; volta, 8.106 m.

7.º) Bairro Peixoto, via Catete — Bambina e Real Grandeza — ida, 9.180 m; volta, 8.823 m.

8.º) Azevedo Sodré, via Catete — S. Clemente e Jardim Botânico — ida, 13.175 m; volta, 13.318 m.

9.º) Marquês de S. Vicente, via Catete — S. Clemente e Jardim Botânico — ida, 13.170 m; volta, 13.183 m.

10.º) Cosme Velho, via Bento Lisboa — ida, 6.232 m; volta, 6.278 m.

11.º) Laranjeiras, via Bento Lisboa — ida, 3.910 m; volta, 4.958 m.

12.º) Leme, via Leme e Leblon — ida, 7.494 m; volta, 8.080 m.

O tomo em referência ainda reúne a correspondência dirigida ao Sr. Prefeito por várias firmas interessadas, pleiteando prorrogação do prazo fixado à apresentação de propostas; o Sr. Prefeito houve por bem atender, conforme a opinião do presidente da Comissão Organizadora e da concorrência, concedendo a dilação de 30 dias, por ato formalizado em novo edital. Quanto a pedido da firma Vetra, que desejou oferecer garantia bancária de caráter fidejussório, a pretensão não mereceu cabida, ante a oposta disciplina do Regulamento de Contabilidade. O tomo enfeixa, também, textos do seguinte expediente providenciado a respeito:

a) Portaria n.º 397, que instituiu a Comissão Organizadora, tendo em vista o relatório da Comissão de Estudos e Planejamento do Serviço de Autos Carris Elétricos, criada pela Portaria n.º 143, de 24-1-1956;

b) expediente relativo à substituição do engenheiro Márcio Alves pelo engenheiro José de Oliveira Reis, na presidência da Comissão, decorrente de viagem do primeiro aos Estados Unidos;

c) Portaria n.º 494, que designou o engenheiro César Cantanhede para integrar a mesma Comissão;

d) original a mão e por cópia da ata relativa à concorrência pública;

e) cópia de aviso em que o referido órgão comunica aos interessados que as propostas recebidas ficarão à disposição dos que as pretendessem apreciar;

f) ofícios de agradecimento de Scavina, Comércio, Importação e Representação S. A. e Sudamer Indústria e Comércio S. A., às atenções e assistência da Comissão;

g) publicações do "Diário Oficial", relativas aos mapas da concorrência.

b) Segundo Tomo:

O segundo tomo do documentário é aberto com o minucioso relatório do julgamento da concorrência e classificação das propostas. O citado julgamento envolveu interesses de vinte e uma firmas, representados por três consórcios comerciais, sem se contar o interesse público. O texto do relatório abrange: a) a forma, os fundamentos e os efeitos da concorrência; b) a diversidade na apresentação das propostas; c) as diferentes concepções técnicas. Após introdução em que se apreciam aqueles tópicos, o documentário destaca estes capítulos:

1.º) Preços — quadros do resumo e dos comparativos; comparação das propostas por itens e enquadramentos.

2.º) Prazos — condições de financiamento e compromissos da Prefeitura, inclusive relativos a juros e garantias.

3.º) Qualidade — tipos e condições técnicas dos materiais — apreciação técnica das propostas e anteprojetos.

4.º) Assistência, supervisão, manutenção e reparação — apreciação dos planos.

O julgamento veio a ser formalizado nesta conclusão: “Resolve indicar o concorrente SADE (Sul Americana de Eletricidade S. A.), como o concorrente que oferece a proposta mais conveniente sob os seguintes aspectos que, de acôrdo com o edital, devem ser encaradas no julgamento — preço mais baixo, prazo mais curto para entrega e condições de financiamento mais vantajosas; quanto à qualidade, tipo e especificação dos materiais, a proposta é plenamente satisfatória, tendo em vista as referências dos fabricantes, de reputação universalmente conhecida.” — O relatório sublinha que a proposta da referida concorrente é a única cujo preço total, inclusive serviços de juros, se enquadra dentro da autorização legal de Cr\$ 500.000.000,00.

A síntese dos confrontos relativos às propostas apresentadas permite a extração dos seguintes dados:

a) Proposta básica, excluído o material de almoxarifado:

1.º) SADE, Cr\$ 369.920.314,00;

2.º) COBRAZIL, 452.024.985,00.

3.º) Matenge, Cr\$ 461.362.676,00.

b) Variante recomendada, incluindo 5% das verbas de material para reserva — almoxarifado:

1.º — SADE, Cr\$ 405.968.620,00;

2.º — COBRAZIL, Cr\$ 479.279.776,00;

3.º — Matenge, Cr\$ 510.691.577,00.

c) Variante de comparação; inclusive 5% das verbas de material para reserva e exclusive pneus, relativa às concorrentes classificadas nos dois primeiros lugares e tendo-se em vista, respectivamente, o preço global sem juros, o preço global com juros e a quantia a que corresponde o global com juros na data da concorrência:

a) 1.º — SADE: Cr\$ 381.045.221,00 — Cr\$ 427.045.363,00 e Cr\$ 350.876.415,60;

b) 2.º — Cobrazil: Cr\$ 474.794.859,00 — Cr\$ 524.768.368,00 e Cr\$ 454.864.405,00.

No tomo também se lê: a ata da abertura das propostas, ilustrada com a juntada de quadros e gráficos. Ante uma determinada condição inscrita na proposta da firma a que se atribuiu preferência, relativa a uma indenização de Cr\$ 20.000.000,00, a título de ressarcimento da despesa, na hipótese de abandonar a Prefeitura seu interesse pela execução das obras, o Sr. Prefeito decidiu ouvir a Consultoria Jurídica. O parecer do referido órgão, que considerarei adiante, emprestou esmero à seguinte conclusão:

a) E' da natureza dos contratos administrativos a nitidez e a fixidez das condições;

b) a cláusula de indenização não é objeto da concorrência pública;

c) a autoridade administrativa tem que seguir o critério da concorrência pública na fixação da cláusula resolutiva.

O aludido parecer foi subscrito por ambos os consultores e, em consequência, o Sr. Prefeito exarou este despacho:

“Diante do parecer unânime da Comissão, aprovo a concorrência adjudicando o contrato à SADE, classificada em primeiro lugar; exclua-se do contrato, nos termos do parecer da Consultoria Jurídica, a cláusula relativa à indenização por inadimplemento, a qual não foi objeto da concorrência.”

O tomo contém uma memorial de Materiais, Equipamentos e Engenharia S. A., que manifesta seu desacôrdo com o pronunciamento da Comissão; o memorial consigna severas críticas e finaliza com uma solicitação ao Sr. Prefeito, no sentido de designar outra Comissão para

“melhormente estudando as propostas em sua parte técnica, econômica e financeira, bem orientar o julgador, ou se assim não fôr entendido, determinar-se nova convocação, por edital menos confuso e em termos mais claros.”

A Comissão contestou, compridamente, os reparos formulados.

Outro petitório consta do tomo, apresentado pela Cobrazil, que reitera considerações oferecidas na fase de estudo das propostas; tais considerações foram rebatidas pela Comissão. E' oportuno realçar a abundância dos esclarecimentos prestados ao Sr. Prefeito pelo referido plenário. Em verdade, nada se pode arguir contrariamente à exação dos procedimentos burocráticos em vigor no curso do processo da concorrência. O Sr. Prefeito não deu pela boa procedência de objeção alguma, ratificando o tratamento indicado nos autos do exame e da diagnose.

c) Terceiro Tomo:

O terceiro tomo do documentário não denuncia processo de opilação, embora seu enchimento mindinho, em fase visível de deflação do papelório. O tomo nasce em obediência a despacho do Sr. Prefeito, que determinou fôsse minutado o contrato devido à firma vencedora. A Comissão concedeu afincos à tessitura e ainda se lembrou de historiar ao Sr. Prefeito os pontos altos e baixos do texto apresentado, numa pródiga revelação de apuro burocrático. O Sr. Prefeito não demorou a aprovar tôdas as linhas daquele estirão completo, a respeito de cujas influências jurídicas e financeiras em momento algum mereceram audiência a Procuradoria-Geral e a Secretaria-Geral de Finanças. Deu-se, por desar, essa irreparável omissão.

d) Tomos Subsidiários:

Todos os demais tomos do documentário são relativos à apresentação, desenvolvimento e conclusão do trabalho instruído pela firma vencedora da concorrência, conforme a seguinte distribuição:

4.º tomo — proposta, condições, preços e regime de financiamento;

5.º tomo — especificações técnicas da rede, estrutura dos alimentadores e condições de garage;

6.º tomo — especificações técnicas das subestações;

7.º tomo — especificações técnicas dos veículos;

8.º tomo — estudo da supervisão técnica-administrativa e da manutenção do sistema;

9.º tomo — referências, fotografias e publicações.

Os tomos indicados nada contêm que possa atrair interêsse à acuidade devida por êste Plenário à prestação do dever público.

e) Tomo extra:

O tomo extra compreende aquela fração nobre enfeixada, como referido, nos autos de instrução básica: é a abelha mestra da colméia aberta com o instrumento de ofício apresentado pelo honrado Sr. Prefeito a 16 de abril último. O texto autenticado do contrato repete-se em peça dentro dêle paginada, assim como transunto de sua publicação no "Diário Oficial", juntamente com os anexos das condições e especificações clausuladas. Segue-se à paginação o pronunciamento incolor do Corpo Instrutivo avivada com uma resenha de assessoria, oferecida ao diretor da Secretaria. Por fim, a promoção da douta Procuradoria, em têrmos que oportunamente serão apreciados.

II — PONTO DE PARTIDA

E' a lei o ponto de partida em que se concentra a luz dêste relatório: a Lei n.º 820, de 22 de julho de 1955, que passou a vigorar com a redação revista na forma da Lei n.º 826, de 6 de outubro do mesmo ano. A Lei n.º 820, além de adotar providências enciclopédicas, numa congérie de textos que lhe desfiguram o bojo, particulariza no desvão da crista uma autorização ao Sr. Prefeito para executar obras de medidas e pesos variados. Essa autorização abundante e abusiva ocupa linhas sem conta da fôlha oficial, conquanto formalmente contida na enumeração do art. 176.

A outorga abriu-se por atacado, abastecendo o varejo destinado ao consumo de muitos anos de administração pública. O artigo citado concedeu tratamento à matéria relatada em Câmara privativa de um condômino, figurando-se o artigo todo como a construção de um edificio jurídico em regime de condomínio. O tratamento obedeceu a esta prescrição:

"Instalação de ônibus elétricos, *inclusive* nas seguintes linhas" (art. 176, item 17).

As linhas, inclusive, correriam tôdas do centro para a periferia dos subúrbios e da zona rural; pretendia-se, por isso mesmo, a construção simultânea ou sucessiva da estação de passageiros, ali, na Praça Tiradentes (art. 176, item 17, inciso VII).

Não subsistiu a letra do item 17 do art. 176, da Lei n.º 820, todavia, visto haver sido alterada na forma do parágrafo único do art. 18 da Lei n.º 826. O citado artigo faz certo que os créditos a serem abertos para atender à despesa de instalação de ônibus elétricos não poderão atingir importância superior a Cr\$ 500.000.000,00. A execução parcial da instalação referida é autorizada consoante (sic) a nova redação do item 17 do art. 176 da Lei n.º 820, contida no parágrafo único do art. 18 da Lei n.º 826. A instalação que a lei autoriza é, especificamente, de ônibus elétricos "que cubram áreas mais dilatadas de regiões urbanas e suburbanas pela diversificação dos percursos de ida e volta". As linhas foram indicadas na própria lei, conforme a seguinte discriminação:

- 1.º) Avenida Brasil, desde a Avenida Rodrigues Alves à Parada de Lucas e Madureira — Pavuna.
- 2.º) Campo Grande — Barra de Guaratiba e Campo Grande — Pedra de Guaratiba.
- 3.º) Usina — Alto da Boa Vista.
- 4.º) Benfica — Del Castilho — Inhaúma — Engenheiro Leal.
- 5.º) Pilares — Tomás Coelho — Cavalcânti — Cascadura — Rua Cândido Benício.
- 6.º) Madureira — Osvaldo Cruz — Deodoro.
- 7.º) Piedade — Largo do Campinho — Praça Professor Camisão — Largo da Taquara e Pontal de Sernambetiba e Barra da Tijuca — Marechal Hermes — Realengo — Bangú.
- 8.º) Estrada de Ferro — Leblon.
- 9.º) Estrada de Ferro — Leme.
- 10.º) Estrada de Ferro — Gávea.
- 11.º) Estrada de Ferro — Cosme Velho.
- 12.º) Praça General Tibúrcio — Praia Vermelha — Estrada de Ferro Leopoldina — Avenida Presidente Vargas — Avenida Passos — Praça Tiradentes — Rua da Carioca — Largo da Carioca — Rua Almirante Barroso — Avenida Rio Branco — Praia do Flamengo — Praia de Botafogo — Avenida Pasteur — Praça General Tibúrcio.
- 13.º) Madureira — Irajá; Madureira — Penha; Penha — Irajá.
- 14.º) No interior da Ilha do Governador e ligando a ilha à Praça Mauá e à Esplanada do Castelo.

III — PONTOS DE PERMEIO

A estaca zero, ou o fundamento do ato administrativo considerado neste relatório, é a legislação posta em revista. Esse ponto de partida veio seguido de duas estações de permeio: uma, o edital de concorrência; outra, o julgamento das propostas.

a) Edital de concorrência

O edital começa por indicar que a concorrência é relativa à implantação de um sistema de transporte coletivo por meio de ônibus elétricos, com 110.000 metros de rede aérea bifilar, aproximadamente, e fornecimento de 200 veículos, mediante financiamento e outras condições. As obras de implantação do referido sistema compreenderiam aquelas *doze linhas* preconizadas pela Comissão Organizadora; *nove*, com ponto inicial no Castelo; *duas*, no Passeio Público; *uma*, com itinerário direto entre o Leme e o Leblon. O roteiro projetado seria autônomo, independente das indicações gisadas no texto da lei distrital.

O edital discrimina o objeto da concorrência, através dos seis itens seguintes:

- I — Fornecimento de todo o material necessário à rede aérea de contato, subestação e rede de alimentação.
- II — Montagem completa da rede aérea de contato, subestação e rede de alimentação.
- III — Fornecimento de duzentos ônibus elétricos e respectivas peças sobressalentes, com opção à Prefeitura para a aquisição de mais outras cinquenta unidades, na vigência do contrato.
- IV — Fornecimento total ou parcial de todo o material, inclusive montagem.
- V — Assistência e supervisão técnica e administrativa da operação do sistema.
- VI — Manutenção e reparação do mesmo sistema.

Outras disposições seguem, no texto, relativas à inscrição e às propostas. Quanto ao particular dos preços, o edital declara:

- I — Que o proponente deverá oferecer preços válidos relativos a prazo não inferior a 60 dias da data da concorrência.
- II — Que deverá indicar os preços globais e unitários de todo o material oferecido CIF - Rio.

Quanto às especificações, o edital acrescenta que os postes de sustentação das redes aéreas e de alimentação serão tronônicos, de concreto ou de aço. Sem dúvida, a instrução do edital é pormenorizada, quanto às especificações e à montagem completa das redes e subestações, textualizadas nos itens I e II.

O edital insere, no item III, disposições atinentes ao fornecimento dos ônibus; à juntada de fotografias, esquemas, desenhos, plantas e catálogos; à validade dos respectivos preços; ao prazo de entrega; aos sobressalentes; às especificações gerais e especiais de comprimento, largura, lotação, arranjo dos assentos, raio de curva, potência específica e respectivo cálculo e estrutura.

Insere, também, as partes de estrutura, compreendendo portas, pavimento, teto, janelas, corrimão, indicadores de percurso, costado, proteção, ventilação, freiagem, lubrificação, acumuladores, iluminação, pintura, equipamento elétrico, motor, borboleta contadora, etc.

O edital dispõe, no item IV, as condições de financiamento, cujo plano atribui à indicação do proponente. Já no item V estatui a respeito da assistência e supervisão técnica e administrativa, deferindo ao proponente a apresentação dos respectivos projetos, inclusive mediante oferecimento do preço de execução. O referido instrumento de convocação dos licitantes tornou claro que a matéria compreendida no indicado item seria objeto de contrato à parte, a ser celebrado diretamente com a Prefeitura ou com entidade a que vier a ser concedida a exploração do serviço resultante da implantação do sistema de transporte.

Relativo à manutenção e reparação do mesmo sistema, o VI e último item objetiva o descargo de tarefas disciplinadas em contrato distinto. Aqui, o edital também atribui ao proponente a apresentação de plano pormenorizado, com oferecimento de preços na base de um ano.

O fêcho do edital dispõe sobre as condições gerais — garantias, alternativas, especificação dos preços, ampliação dos serviços, julgamento das propostas, além do acréscimo de notas. No tópico referente às alternativas, atribui à opção do proponente à indicação do material, respeitadas as especificações previstas e sujeitas a ampla justificativa das soluções técnicas. O edital devolve à Prefeitura o direito de escolha, inversamente, quando os preços do material forem oferecidos em faixas distintas, quer relativas a produtos de fabricação nacional ou estrangeira. Na especificação dos preços, quanto aos materiais de procedência alienígena, tornou claro que a indicação deveria ser feita em cruzeiros, também, considerando-se o valor do dólar americano, ou de moeda equivalente, na base de quarenta e cinco cruzeiros. Em relação aos materiais produzidos no país, ainda põe em evidência que os preços seriam estipulados em função das mercadorias postas no Rio de Janeiro.

b) Julgamento das Propostas

As propostas foram recebidas na data prefixada, em ato público a que concorreram as seguintes firmas:

- 1.^a) Auto Motor Limitada.
- 2.^a) Sul Americana de Eletrificação — SADE.
- 3.^a) Materiais, Equipamentos e Engenharia.
- 4.^a) Consórcio Cobrazil — Siemens — Villares.
- 5.^a) Berliet do Brasil, Indústria e Comércio.

Os comprovantes da caução devida foram por todas apresentados. Seguiram-se a abertura dos envelopes e o exame em comum dos documentários oferecidos pelos proponentes. O consórcio encabeçado pela Cobrazil, no curso do referido exame, impugnou o envólucro da firma Auto Motor, conforme declarações reduzidas a termo e incorporadas nos autos; o mesmo Consórcio ainda levantou dúvidas quanto ao capital do Banco Auxiliar de São Paulo. Objeções análogas foram aduzidas pelo representante da firma Auto Motor, face aos envólucros da firma Berliet do Brasil; a elas associaram-se, por motivos diversos, os representantes da SADE e de Materias, Equipamentos e Engenharia.

A Comissão considerou as ressalvas com cuidado e decidiu não abrir a proposta da firma Auto Motor, por entender que a documentação, por ela apresentada infringia condições inscritas no edital; procedimento idêntico adotou em relação a Berliet do Brasil, conforme tudo está explicado na ata. Isso pôsto, as demais propostas foram abertas e, em seguida, uma a uma, suas fôlhas foram rubricadas pelo presidente da Comissão e todos os concorrentes habilitados. Aquêl titular considerou a referida Comissão em reunião permanente e pôs à disposição dos interessados as propostas abertas, a fim de que fôssem apreciadas em dias e horas que seriam anunciados. O consórcio Cobrazil Siemens — Villares propôs voto de louvor à Comissão, pelo modo com que se conduziu e a firma Auto Motor requereu registro, na ata, de protesto contra sua exclusão.

Tudo está muito explicado, formalizado, documentado e publicado, com ordem e clareza, não só no documentário como em transcrição, no *Diário Oficial*,

das peças de maior relevância. Em verdade, o poder administrativo prezou as formalidades burocráticas, conquanto não pretenda antecipar que seu esmero acudiu à inteireza de tôdas as marcas expostas na trilha aberta ao trânsito das autoridades públicas. Este relatório tem ânimo exegético, explicativo, narrativo; não se predispõe a configurar, ao menos, a espécie de transporte em causa, que é ônibus elétrico, embora pudesse ser navio de cabotagem ou avião aprestado para os vãos altos.

A concorrência pública veio a ser aprovada nos termos do julgamento relatado pela Comissão responsável e conforme a respectiva ata. O julgamento em causa procedeu-se com resguardo, em clima de circunspeção, depois de examinadas e dirimidas as objeções. Não se arredou o conhecimento das referidas objeções, frontalmente postas à vista dos mandamentos e em face dêles expungidas. É exaustiva e motivada a sua conclusão. A concorrência foi julgada e aprovada a favor da SADE ou, por inteiro, da sociedade anônima Sul Americana de Eletrificação. Com base na referida conclusão, preparou-se a minuta do contrato e previu-se em seu texto a interferência da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, como concessionária dos serviços de transporte coletivo por veículos de tração elétrica.

A Comissão encarregou ao Sr. Prefeito, ao apresentar-lhe a minuta redigida a conveniência de serem desdobrados seus serviços executivos em dois setores: — um, de natureza técnica, destinado à fiscalização; outro, legal-administrativo, com a incumbência de estudar e efetivar a organização da futura Companhia de capital misto, prevista na Portaria n.º 397, para promover a coordenação dos transportes coletivos e assumir sua exploração direta, consoante a Mensagem n.º 49, de 25 de outubro de 1956, encaminhada à Câmara dos Vereadores.

Não só isso encarregou a Comissão, eis que julgou oportuno solicitar outorga para fiscalizar a execução do contrato, desde logo providenciando o cumprimento das obrigações contraídas, das quais decorreriam a obtenção das licenças de importação e o desembaraço dos trâmites, junto à SUMOC, à CACEX e ao Banco de Desenvolvimento Econômico, ou do Brasil. Por fim, ainda solicitou autorização para estabelecer-se em escritório a ser montado em local próximo ao ponto de realização das obras, com recursos de pessoal e material. Os pormenores antecipados, intempestivamente, se estremeram em providências para o recebimento de dois imóveis expropriados na avenida Princesa Isabel. O Sr. Prefeito a tudo concedeu aprovação, a despeito de tudo ainda depender de muito mais. Ante as providências solicitadas pela Comissão ao honrado titular, dir-se-ia que a eletricidade empenhada nos ônibus contagiou, *a priori*, o pragmatismo daqueles que afeiçãoaram à promessa da implantação do sistema de transporte tratado neste gordo processo.

IV — PONTO DE CHEGADA

Este relatório situa o ponto terminal do percurso no contrato celebrado a 2 de abril último; são seus principais subscritores o Prefeito e Socrate Mattoli, representante da SADE. O contrato recebeu, também, a assinatura da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, conforme aludido antes, repre-

sentada pelos Diretores Presidente e Tesoureiro, tendo sido devidamente testemunhado pelos Vereadores Hugo Ramos Filho, Luís Gonzaga da Gama Filho e Nilo Romero, este último Secretário-Geral de Educação, além do Deputado João Machado, do Dr. Reynaldo de Mattos Reis, Secretário do Sr. Prefeito e outros.

O complexo instrumento desdobra-se em cinqüenta e três cláusulas, num texto composto de trinta e duas fôlhas, obedecendo às seguintes epígrafes:

- 1.^a) objeto;
- 2.^a) responsáveis;
- 3.^a) projetos;
- 4.^a) desenhos e detalhes técnicos e equipamentos;
- 5.^a) especificações;
- 6.^a) instalações;
- 7.^a) veículos e acessórios;
- 8.^a) preços unitários dos materiais;
- 9.^a) preços unitários das montagens;
- 10.^a) custos globais aproximados dos materiais;
- 11.^a) custos globais aproximados das montagens;
- 12.^a) custos globais definitivos;
- 13.^a) variantes;
- 14.^a) eventuais modificações;
- 15.^a) condições de pagamento;
- 16.^a) subordinação aos convênios;
- 17.^a) licença de importação;
- 18.^a) alternativa de pagamento à vista;
- 19.^a) faturação de material de procedência nacional;
- 20.^a) reajustamento dos preços em cruzeiros;
- 21.^a) reajustamento dos preços em dólar;
- 22.^a) fiscalização;
- 23.^a) execução da obra;
- 24.^a) trabalhos noturnos;
- 25.^a) trabalhos adicionais;
- 26.^a) início da validade do contrato;
- 27.^a) prazos de entrega;
- 28.^a) interrupções da contagem de prazo;
- 29.^a) aceitação provisória;
- 30.^a) aceitação definitiva;
- 31.^a) garantias e responsabilidades;
- 32.^a) inspeção da fabricação;
- 33.^a) multas e penalidades;
- 34.^a) caução;
- 35.^a) alienação das apólices caucionadas;
- 36.^a) relatórios quinzenais;
- 37.^a) reclamações, comunicações e registro das ocorrências;
- 38.^a) permissões e licenças;
- 39.^a) armazenagem;

- 40.^a) expropriações e indenizações a terceiros;
- 41.^a) indenizações;
- 42.^a) impostos e taxas;
- 43.^a) despesas contratuais;
- 44.^a) rescisões;
- 45.^a) valor do contrato;
- 46.^a) empenho;
- 47.^a) compromissos a constar do orçamento;
- 48.^a) taxa de termos;
- 49.^a) extensão dos serviços contratados;
- 50.^a) prestação de assistência técnica e manutenção;
- 51.^a) transferência de contrato;
- 52.^a) juízo arbitral;
- 53.^a) fôro.

Este relatório situa-se no plano alto que concentra a matéria mais tangível do contrato, detendo-se nessa ou noutra cláusula.

A cláusula 2.^a dispõe que as obras se subordinarão à direção e responsabilidade técnica de engenheiros habilitados e registrados.

A cláusula 3.^a adverte que, dentro de 60 dias, a partir da vigência do contrato, a adjudicatária apresentará o projeto definitivo de toda a rede aérea de contato, compreendendo alimentação, posteação, localização e ligação das subestações.

A cláusula 8.^a relaciona os preços unitários dos materiais e equipamentos, ressaltando que tais preços devem ser entendidos como FOB, quanto aos materiais importados na base de dólar, e como CIF, quanto aos materiais de indústria nacional adquiridos em cruzeiros. A cláusula inclui nota (n.º II), prevenindo que não são definitivos os preços estipulados à vista dos itens 5 e 6, e tais preços deverão equivaler aos que vigorarem na data de aquisição dos materiais.

As cláusulas 10.^a e 11.^a referem-se a custos globais aproximados dos materiais, à taxa de Cr\$ 45,00, por dólar, assim como da montagem. A cláusula 12.^a, não obstante, quanto às importâncias dos valores globais referidos, alerta que os preços a faturar serão os que resultarem da medição dos serviços efetivamente executados e das quantidades dos materiais empregados de acordo com o projeto definitivo, inclusive os encargos de financiamento. O referido projeto *em ser aquêle* a que se reporta a cláusula 3.^a, ainda na dependência do implemento de irremovíveis condições legais e jurídicas.

A cláusula 14.^a também admite variantes que poderão influenciar os preços e abrir ensanchar a termos aditivos nela entrevistados. Qualquer modificação que altere os projetos ou as especificações constantes da proposta, ou do contrato, será objeto de termo aditivo; os preços unitários só não serão revistos se a alteração resumir-se em mudanças nos percursos das linhas e desde que, para os novos percursos, sejam indicados logradouros com as mesmas características técnicas urbanas.

A cláusula 15.^a estatui a respeito da responsabilidade a cargo da Prefeitura, relativa aos pagamentos. Os materiais sujeitos a importação serão pagos mediante crédito irrevogável e confirmado, divisível ou transferível, uma vez

ou mais. O crédito será aberto a favor da adjudicatária, no ato da concessão das licenças de importação, submetendo-se à seguinte forma de utilização: 10% do valor em dólares de cada lote de material, 30 dias após a chegada destes no porto da cidade; os 90% restantes, em 60 dias após sua entrada na alfândega do mesmo porto. As percentagens indicadas crescer-se-ão os juros de 6%, calculado sobre o saldo devedor, a partir da chegada de cada lote de material.

A cláusula é muito influente, tanto mais que não está no arbítrio da Prefeitura remoção direta dos encargos concentrados em sua responsabilidade. As 60 prestações previstas corresponderão a igual número de saques a serem aceitos pela adjudicante e avalizados por instituição bancária autorizada. A cláusula mencionada ainda reconhece à adjudicatária o direito de realizar dinheiro imediato, independentemente das exigências legais de controle e favorecido com acréscimos de 1% ao mês sobre o valor das faturas correspondentes aos materiais de procedência nacional, obras e montagens; os pagamentos deverão ser liquidados dentro de 90 dias após a efetivação da despesa.

A cláusula prescreve, ainda, que, para o efeito previsto, a Prefeitura emitirá notas promissórias a serem descontadas em bancos, particularmente o banco em que é majoritário o capital subscrito pelo Distrito Federal, sujeitando-se a devedora emitente de tais títulos às despesas bancárias. A estipulação ainda atribui à adjudicatária direito a créditos expressamente reconhecidos a título de pagamento dos projetos a que a cláusula 3.^a alude, desde logo fixados no valor de Cr\$ 11 000 000,00.

A cláusula 16.^a preceitua que o pagamento das mercadorias italianas se fará conforme as leis do Brasil e da Itália, de acordo com os convênios celebrados entre os respectivos Governos e sujeitos aos ajustes assinados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Instituto Mobiliare Italiano, senão, ainda, na forma a ser estabelecida pelas entidades oficiais interessadas. Aquêles saques referidos na cláusula anterior, diz-se nessa última, são irrevogáveis.

A cláusula 17.^a transfere à responsabilidade da Prefeitura os pedidos de licença de importação e as providências necessárias ao recolhimento dos ágios, inclusive a responsabilidade dos trâmites relativos aos pagamentos das transferências.

A cláusula 18.^a reserva à adjudicante o direito de antecipar o pagamento de qualquer prestação ou cota correspondente a obras, projetos e materiais de procedência nacional, exonerando-se dos encargos de juros e despesas bancárias.

A cláusula 19.^a inova, ao regular que as mercadorias de procedência nacional poderão ser diretamente faturadas pelos fabricantes à Prefeitura.

A cláusula 20.^a, quanto ao reajustamento dos preços em cruzeiros, reconhece à adjudicante, no caso de se verificarem variações durante a vigência do contrato, a obrigação de promover o indicado reajustamento nos termos em que é determinado na longa discriminação incorporada ao texto.

A cláusula 21.^a, sobre idêntica revisão, em dólares, convencionou outros tantos proveitos. A cláusula 22.^a é quanto à fiscalização da execução do con-

trato. A fiscalização será atribuída a uma Comissão Fiscalizadora, cujos poderes semi-autônomos são desde logo regimentados.

A cláusula 25.^a é relativa aos trabalhos não previstos no contrato; serão orçados e submetidos à direta autorização da referida Comissão Fiscalizadora.

A cláusula 27.^a, referente aos prazos, desdobra em quatro etapas a entrega, em funcionamento, dos serviços contratados.

A cláusula 32.^a admite que a Comissão Fiscalizadora faça ir e permanecer no estrangeiro, por conta da Prefeitura, um representante incumbido da inspeção do processo da fabricação do material compreendido no fornecimento necessário à implantação do sistema de transporte coletivo em causa.

A cláusula 41.^a pactua sanção a ser imposta à Prefeitura, na hipótese de paralisação das obras em algum local da instalação provocada por atraso em omissão de qualquer providência a seu cargo; neste caso, a adjudicante obrigar-se-ia a abonar a mão de obra correspondente às horas perdidas e ao aluguel do equipamento imobilizado.

A cláusula 42.^a assegura à adjudicatária ampla cobertura ao pagamento de impostos e taxas. Quaisquer tributos federais, estaduais ou distritais que incidam ou venham a incidir sobre a adjudicatária, relacionados com a execução do contrato, ficarão a cargo da Prefeitura; se esta não os pagar, diretamente, serão reembolsados os respectivos valores à adjudicatária, contra a apresentação de comprovantes.

A cláusula 44.^a firma as hipóteses em que é cabível a execução do contrato e prescreve à adjudicante a obrigação de indenizar a adjudicatária quando esta não estiver em culpa. O valor da indenização será fixado por árbitros nomeados pelas contratantes, com o desempate a cargo de um terceiro juiz escolhido por acôrdo entre ambas, no caso de verificar-se divergência. A cláusula mencionada conjuga-se com a cláusula 52.^a. Essa refere-se à constituição de um juízo arbitral, expressamente aduzindo que as decisões do referido juízo terão fôrça que prevalece ante qualquer dúvida de interpretação quanto:

- a) ao contrato;
- b) à proposta da adjudicatária;
- c) ao edital.

Este relatório não se furta ao dever de abrir parêntese a esclarecimento de envergadura, visando a inteira compreensão da referida cláusula 44.^a.

Já a proposta da adjudicatária, estabelecida no § 28 do Capítulo II, relativo às Condições Gerais, que se, por qualquer motivo, não forem concedidas as licenças de importação ou não forem concedidas as promessas de câmbio e as transferências de dólares, a Prefeitura se obrigará a omborsar à SADE com a indenização de Cr\$ 20 000 000,00. Tal disposição não prevaleceu por haver parecido à Consultoria Jurídica ser ela descabida; mas permanece em potencial no bôjo das atribuições preconizadas ao juízo de árbitros.

O parecer emitido pela referida Consultoria que, aliás, só foi ouvida a respeito dessa parte restrita, com desprezo ao seu pronunciamento sobre o mérito e as conseqüências do próprio contrato, deixa entrevisto o vigor do impacto. O referido órgão sublinhou que a cláusula da indenização costuma figurar em todos os contratos feitos pelo Estado, como nos contratos de par-

culares; se, entretanto, não figurar, não deixa o contrato de funcionar completamente, pois, "*todo contrato é susceptível de resolver-se por perdas e danos*". O parecer esclarece, noutro tópico, que "a quantia proposta de Cr\$ 20.000.000,00 seria uma indenização pelo inadimplemento do contrato, ou, mais precisamente, pela não realização do serviço pela não efetivação do objeto da concorrência". Não só isso, tanto que acrescenta: "A Prefeitura, assinando o contrato com a SADE, obriga-la-á a certas despesas; se, em qualquer tempo, resolver não realizar as obras, ficará obrigada ao ressarcimento do prejuízo causado por essa deliberação".

O honrado Sr. Prefeito concordou com a tese exposta, cujos efeitos serão incontáveis na ordem jurídica dos interesses do Distrito Federal, eis que suas conclusões se aplicam a tôdas as idênticas relações da Prefeitura com as demais adjudicatárias de serviços, fornecimentos e obras. Por fim, a ilustrada Consultoria acentua: "A proponente vencedora, ao assinar o contrato, somente poderá exigir que êle inclua as cláusulas que prevalecerem na concorrência — porque constituíram objeto dela; mas fica livre a Administração — quanto à condição resolutive que não foi objeto da concorrência. E, nesse passo, a autoridade usará do *critério de conveniência* da Administração para aceitar e incluir a quantia fixa, ou outra, ou, ainda, deixar que a hipótese — caso venha a se apresentar — *seja resolvida como oportunamente fôr apurado, na órbita administrativa ou na judiciária, dentro do princípio geral de perdas e danos*".

A cláusula 45.^a pretende precisar o valor do contrato dentro da estabelecida limitação legal; o valor principal de Cr\$ 421 363 502,00 e de juros, na importância de Cr\$ 47 932 016,00, totalizando as parcelas Cr\$ 469 294 518,00. A cláusula não se deslembrou de prevenir, todavia, que o referido total corresponde à soma dos custos globais aproximados, tendo em vista as estipulações das cláusulas 10.^a e 11.^a, restritamente e dos juros totais do financiamento oferecido. Este relatório já realçou que outros compromissos públicos de valia estão contidos no contrato, explícita ou implicitamente, fora das cláusulas referidas de modo limitativo; as obrigações reconhecidas pela Prefeitura e dependentes do implemento de condições impostas, mas não reduzidas a termo de pecúnia, assoberbam as responsabilidades da Fazenda.

A cláusula 46.^a é quanto ao empenho. Para atender ao pagamento das primeiras obrigações vencidas no corrente exercício, empenhou-se a importância de Cr\$ 50.000.000,00 à conta da verba 700, código local 3.476 do orçamento em vigor. Logo a seguinte cláusula 47.^a tenta obviar a insuficiência do varejo, impondo à Prefeitura a inclusão de verba própria na chamada *lei dos meios* do próximo exercício e dos que vierem depois, para atender aos compromissos assumidos e considerando os termos do contrato sem embargo das reiteradas declarações do Sr. Prefeito e do Sr. Secretário Geral de Finanças quanto à ameaça de insolvência dos cofres públicos. O honrado Sr. Prefeito tem confessado que as exigibilidades atuais já comprometem todo os recursos disponíveis e o ilustrado Sr. Secretário Geral de Finanças tem proclamado que é de custeio o orçamento da Prefeitura, isto é, só dá sustento à manutenção pública. Este é, contraditariamente, um contrato que institui largas despesas de investimento.

A cláusula 50.^a ressalva que o contrato de assistência e supervisão técnica e administrativa, bem como o de manutenção e reparação do sistema de transporte coletivo, serão assinados oportunamente; tais contratos produzirão encargos de monta, cuja altura não pode ser estimada *a priori*. Os serviços a serem nêles considerados estavam previstos, contudo, nos itens V e VI do edital de concorrência correspondendo a uma despesa compreendida no total do crédito autorizado. Não se poderá entender a eficiência da implantação do sistema, aliás, independentemente de condições que definam o processo de assistência e supervisão técnica e o regime de manutenção e reparação do mesmo sistema.

A cláusula 51.^a permite à Prefeitura transferir o contrato à empresa que vier a organizar-se para a exploração do serviço de transporte. Sem embargo, ela continuará responsável integral pelas garantias que houver dado e obriga-se, ainda, a continuar a dá-las. A cláusula extra já foi aludida neste relatório; trata da interveniência da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico. A concessionária do serviço de bondes na zona sul da Cidade, com privilégio de zona assegurado pelas cláusulas XX, do contrato de 23 de janeiro de 1889, e XIV, do contrato de 30 de agosto de 1890 declarou que *concordará* com a implantação e operação do sistema de ônibus elétricos, sem renúncia ao que reiteradamente vem reivindicando quanto aos prazos, e à composição do desequilíbrio financeiro dos serviços que executa, desde que as repercussões e efeitos sejam previamente regulados por acordos entre ela e a Prefeitura, por forma que a interveniente não venha a ser onerada com qualquer nova responsabilidade nem se agrave o atual desequilíbrio financeiro da concessão.

Oportuno, é destacar, por motivos óbvios, a cláusula 26.^a, na qual se estabelece que o contrato só terá validade depois de devidamente registrado pelo Tribunal de Contas, ficando acordado que não caberá nenhuma indenização à adjudicatária, no caso de ser o registro denegado; nesta hipótese, tudo quanto lhe é garantido se resume na restituição dos depósitos feitos em consequência do mesmo contrato. A ênfase desta disposição, é pertinente ressaltar, não resulta da vontade das partes contratantes; elas não foram além do dever de submissão a mandamento de lei cuja essencialidade se tornou inarredável ante o que reza o art. 775, § 1.º, combinado com alínea b do Regulamento de Contabilidade. A amarra neutraliza os sombrios efeitos, a que se desventuraria a Fazenda do Distrito Federal, acaso prosperassem as conclusões do parecer da Consultoria Jurídica da Prefeitura, já referido noutra parte deste relatório.

V — VISTORIA DO ITINERÁRIO

A vistoria do itinerário percorrido está atestado no tomo que considero ser a fração nobre do documentário. Ela compõe-se de duas partidas: a Instrução, propriamente dita, aliás muito enscada, e a douta promoção formalizada com o pronunciamento da Procuradoria.

a) A Instrução.

A instrução prévia limita-se a reparos nas cláusulas 2.^a, 17.^a, 18.^a e 20.^a. A cláusula 2.^a parece-lhe de redação pouco clara, por não existir a indicação

taxativa do engenheiro, ou engenheiros, responsáveis pelas obras; é certo que a objeção seria revista, mediante leitura da cláusula 22.^a, relativa à Comissão Fiscalizadora da execução do contrato. A cláusula 17.^a merece-lhe tão-só registro, sem marca de impugnação, por dizer que caberão à Prefeitura os pedidos de licença de importação, e as responsabilidades relativas aos trâmites de pagamento e transferência. A cláusula 18.^a é tão-só parcialmente transcrita, sem nota alguma de censura explícita. A cláusula 20.^a, complementada pela cláusula 21.^a, quanto às condições de reajustamento dos preços em cruzeiros e dólares — enseja-lhe a advertência de que o edital silencia a respeito de dólares.

A assessoria do Diretor supõe nada haver que opor à concorrência, limitando-se ao reconhecimento de que o contrato contém pequenas falhas. Dá pela procedência do reparo à cláusula 2.^a e recusa cabida à observação à margem da cláusula 17.^a. Parece-lhe imprecisa a cláusula referente à antecipação de pagamentos, alvitrando nova redação. Considera legal o tratamento dado a dólares e cruzeiros, ao regular-se avença relativa à revisão dos preços, admitindo que no edital não se impunha considerar critérios já previstos na legislação; além disso, ajuíza, “as oscilações cambiais e o momento internacional obrigam as companhias a se preservarem”. A última ressalva da assessoria é quanto à validade; pondera que o prazo deveria ser contado a partir da data do registro do contrato. A Instrução conclui pela conversão do julgamento em diligência. A adjudicatária instituiu caução, nos termos e para os fins legais, no valor de Cr\$ 3.050.000,00 em apólices do Reajustamento Econômico.

b) Promoção da Procuradoria

A douta Procuradoria, por igual, é pela conversão do julgamento em diligência. Ela considera evidente que o contrato, com seus objetivos, foi autorizado por força de lei, conquanto susceptível de emendas, ante “algumas falhas e certos vícios de origem, possivelmente sanáveis”. A advertência da Instrução, relativa à cláusula 2.^a, mereceu sua acolhida. Quanto à cláusula 17.^a, sobre a licença de importação e outras providências correlatas, a Procuradoria ressalva que a estipulação não resulta de condição explicitamente contida no edital de concorrência. E’ manifesta sua oposição à alternativa de anterioridade do pagamento das prestações, mesmo a pretexto de exoneração dos encargos de juros e despesas bancárias exigíveis; parece-lhe que a antecipação é vedada pelo art. 774 do Regulamento de Contabilidade.

A explicitude do pronunciamento da Procuradoria adquire alento na repulsa à cláusula 20.^o — relativa ao reajustamento de preços que não decorre do edital e não é admissível face ao prescrito no art. 4.^o da Lei n.^o 806, de 7 de dezembro de 1954. As dúvidas do ilustrado órgão retroagem à cláusula 15.^a, que não dá por boa, firme e valiosa, ante o disposto no art. 774, do Regulamento de Contabilidade; é a cláusula que estabelece variadas modalidades de pagamento, ajustando juros sobre as importâncias correspondentes às percentagens discriminadas.

O valioso pronunciamento referido concentra-se com realce nas cláusulas 44.^a e 52.^a, que admitem a possibilidade de um juízo arbitral; põe-se em dúvida a legalidade desse juízo. Suas decisões, com força de ato irrecorrível, a

Procuradoria adverte com poucas palavras que bastam ao bom entendedor “se para tanto houvesse oportunidade, poderia tumultuar a normalidade das prerrogativas de lei dadas à Câmara dos Vereadores e ao Tribunal de Contas, êste na sua autonomia de órgão fiscalizador, por excelência”. Face às reservas indicadas, define-se pela diligência saneadora.

O fêcho dêste relatório põe-se aqui.

O Tribunal relevará sua extensão; esta escritura de tantas páginas poderia ser poupada, se dispuséssemos de serviço taquigráfico. O Tribunal está cênscio de que a complexidade da matéria, os interesses públicos que compreende e o alcance das responsabilidades financeiras instituídas no contrato, exigem cuidados que variam da reflexão à deflexão e à perplexão. Em caso dêste porte é que se eleva ou se degrada o senso do dever público. Ante a forma e a substância de um ato administrativo dêste tamanho, de alcance tão variado é que se explica o contrôle externo prescrito à aplicação dos dinheiros públicos.

VOTO DO RELATOR

O contrato não fixa o valor real da despesa a resultar da aplicação de tôdas as suas cláusulas. A cláusula 45.^a, que lhe atribui o preço de..... Cr\$ 469.294.518,50, só corresponde à soma dos custos globais aproximados, constantes das cláusulas 10.^a e 11.^a. Há, fora destas duas cláusulas, despesas de monta a que a Prefeitura se obriga: despesas explícitas ou implícitas, declaradas ou veladas, que poderão elevar a valor incalculável, a responsabilidade da Fazenda do Distrito Federal. A sombria omissão lesa o § 1.^o do art. 775 do Regulamento de Contabilidade; a lei considera cláusula essencial, sob pena de nulidade do contrato, aquela que se refere aos respectivos preços.

Os encargos não compreendidos nas cláusulas 10.^a e 11.^a, contraídos em condições que agravam o preço atribuído ao contrato, resultam, dentre outras, das cláusulas ns. 3, 8, 12, 14, 15, 20, 25, 32, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 50, 52, 53. Ante a própria discriminação contida nas cláusulas 10.^a e 11.^a, nada convence de que serão definitivos os valores arbitrados, eis que a cláusula 12.^a, escrita logo depois, interpõe uma conjunção adversativa:

“As importâncias que constituem os valores globais de cada item das cláusulas anteriores representam os valores calculados de acôrdo com a solução escolhida pela Comissão e a proposta da contratante; contudo, os preços a faturar serão os que resultarem da medição dos serviços efetivamente executados e da quantidade dos materiais empregados de acôrdo com o projeto definitivo, inclusive os encargos de financiamento.”

Ora, êsse projeto definitivo ainda está *em ser*, como faz certo a cláusula 3.^a, na qual se declara que só será apresentado 60 dias após a vigência do contrato. A vigência do contrato, por seu turno, não está fixada na cláusula 26.^a, que a ela se refere; ali só é declarado que “o contrato só terá validade, depois de registrado pelo Tribunal de Contas”, sem data prefixada ao início da sua vigência e à contagem do prazo de sua duração. As marcas volúveis dos preços e das despesas avivar-se-ão fora do contrôle que a lei

impõe de modo inarredável. A desmedida dos compromissos é agravada com a inobservância do próprio edital da concorrência; o edital havia estipulado condições de preços que foram violadas nas disposições do contrato.

A cláusula 8.^a, com efeito, declara que os preços unitários dos materiais e equipamentos a serem fornecidos deverão ser aplicados por alternativas — FOB, quando adquiridos os materiais e equipamentos por importação a trôco de dólares; CIF — RIO, quando trocados por cruzeiros, por constituírem produtos nacionais. Por haver sido entendido o preço FOB, a cláusula transfere à Prefeitura a responsabilidade de pagamento das despesas de frete e seguro, inclusive embalagem marítima das mercadorias importadas. O documentário não motiva o desacerto da capitalização que onera o interesse público; nada há que a possa justificar ante o disposto nos itens I-2.04-I e III — 2.12-1 e 2, do referido edital.

A mesma cláusula 8.^a, conforme nota n.^o II, atribui aos preços valor contingente, acrescentando-lhes porcentagens discriminadas sôbre o material, numa variação que sobe de 8% a 9,633%. Não há dúvida que os preços, além de flutuarem, onerarão os encargos da Prefeitura numa proporção que não corresponde ao nível inferior de estimativa posta em concorrência. Mais grave é ressaltar a nota que determinados preços não são definitivos, pois vigorarão conforme os índices do mercado, no dia da aquisição.

A cláusula 15.^a, relativa às condições de pagamento, avigora a subida dos preços além das expectativas naturais, ao conceder aos materiais importados acréscimos de juros e vantagens de cobertura mediante crédito irrevogável e confirmado, sujeito a ônus bancário; a cláusula distribui em parcelas uma porcentagem compreendida nas exigibilidades, correspondentes a saques a serem aceitos pela Prefeitura e avalizados por instituição bancária, com encargos de juros. A Prefeitura obriga-se, também, sujeitando-se a juro mensal de 1% e sem munir-se de poderes legais, a emitir notas promissórias descontáveis no banco em que é majoritário o capital subscrito pelo Distrito Federal. O banco nominalmente citado não é, todavia, interveniente no contrato; a disposição, além de ilegal e onerosa, envolve abuso.

Com essa forma ilegal de pagamento, por meio de notas promissórias, fogem as operações ao dever de submissão ao contrôle; proceder-se-á por meio ilegal para vulnerar-se disposição expressa de lei que sujeita a registro as ordens de pagamento relativas à despesa pública.

A cláusula 19.^a ainda admite que as faturas sejam liquidadas pela Prefeitura, mediante pagamento direto aos fornecedores. Não há senso legal na inovação; o contrato é de adjudicação de serviços e as compras do material necessário à execução terão que ser realizadas em nome da adjudicatária. Só a adjudicatária poderá resgatar suas compras, embora mediante utilização das prestações de dinheiro a cargo contratual da Prefeitura; por não configurar-se hipótese de *régie interessée*, seriam sensíveis os efeitos jurídicos da distorção.

São numerosas as cláusulas que influenciam de modo ilegal a despesa oriunda do contrato, como destaque perfuntoriamente e sem contar com o manancial oculto na cláusula 50.^a, diz-se, ali, que “o contrato de assistência e supervisão técnica e administrativa, bem como o de manutenção e reparação

do sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos serão assinados oportunamente". Os encargos que irão resultar desses dois novos contratos já anunciados produzirão despesas cujo total há de somar-se ao valor dos compromissos financeiros decorrentes da execução do contrato em causa; totalizadas todas as parcelas, não é temerário prever-se que a execução parcial autorizada até o limite de Cr\$ 500.000.000,00 determinará investimentos numa importância superior à limitação da Lei n.º 826.

Esta minha convicção é fortalecida à luz das cláusulas 42.^a, 47.^a e 53.^a. Esta última cláusula só oferece o mérito de favorecer com uma cunha, ou de calçar com uma ponta de lança os interesses da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, cuja concessão de serviços está em vésperas de caducar. E' de evidência palmar que essa concessionária não concordará com a implantação do serviço de ônibus elétricos, sem ser a trôco de vantagens ponderáveis. A Companhia declarou com todas as letras, como interveniente no contrato e levando o verbo ao tempo futuro, que só aquiescerá na implantação do novo sistema de transporte se as repercussões efeitos do serviço de ônibus elétricos no serviço de bondes forem previamente regulados por acordos seus com a Prefeitura, em termos tais que não venha a ser onerada com qualquer nova responsabilidade nem se agrave o atual desequilíbrio financeiro de sua concessão.

A Companhia prestou a declaração referida, depois de ressaltar sua disposição de não renunciar ao que vem reivindicando, reiteradamente, quanto aos prejuízos e à composição do desequilíbrio financeiro dos serviços que executa. Ora, o sistema a que se refere o contrato determina a instalação de serviço que concorrerá com o serviço concedido à interveniente; agravará, indubitavelmente, o atual desequilíbrio financeiro confessado por essa última. E' iniludível, ante a cláusula 53.^a, que o novo transporte coletivo não funcionará antes de 1960, mediante acôrdo com a Companhia Jardim Botânico e que esta não se disporá a avançar sem compensações sonantes.

Se o contrato em causa vier a ser registrado, adquirindo força de título autêntico, conforme o art. 794 do Regulamento de Contabilidade, sem que sejam assinados, previamente, os acôrdos exigidos pela interveniente, a Prefeitura descerá, por gosto, a uma situação de que não se safará sem danos materiais da alta envergadura. Essencial seria remover-se do caminho a interveniente, antes da assinatura do contrato, diligenciando-se a celebração dos acôrdos exigidos. Essencial é, agora, que o contrato não seja registrado antes do registro dos referidos acôrdos, que dependerão de ato legislativo. Converteria o julgamento em diligência, para possibilitar o implemento da indicada condição legal e jurídica, se os fundamentos deste voto não me conduzissem a uma solução radical.

Se o contrato vier a ser registrado, a Prefeitura colocar-se-á entre dois fogos; um dos dois a queimar, inexoravelmente, lesando, com gravidade, a "burra" da Fazenda Pública. Então, a interveniente reclamará as anunciadas compensações, para sair do caminho; se a Prefeitura não a retirar do caminho, a SADE cobrará à Prefeitura as indenizações soberbas que o próprio contrato estipula. Sua cobrança processar-se-á sem as delongas judiciárias, visto ela haver-se prevenido com a esdrúxula cláusula 44.^a, muito

bem combinado para os efeitos da tramitação rápida e venturosa, com os termos da cláusula 52.^a, ambas a respeito de um juízo, de árbitros. Por meio do indicado juízo, a SADE habilitar-se-á ao recebimento de soberba indenização.

Os compromissos contraídos pela Prefeitura, na cláusula 47.^a, também não têm apoio legal. A adjudicante compromete-se a incluir em verba própria das leis orçamentárias correspondentes a cada um dos exercícios seguintes ao atual as dotações necessárias à satisfação das obrigações explícitas ou implicitamente contraídas no texto das cinquenta e três cláusulas do contrato. Várias são as cláusulas, como venho indicando, a que faltam implementos exigidos pela legislação. O reconhecimento da validade impõe que o contrato, na forma da alínea b do art. 767 do Regulamento de Contabilidade se destine à execução de serviços postos dentro do quantitativo e duração dos créditos. O regulamento exige, também, na alínea c do art. 775, que se mencione a verba orçamentária por onde deva correr a despesa.

Ora, a prova da inexistência dos recursos legais necessários à realização da despesa contratada é feita com a própria inclusão da cláusula 47.^a, no contrato; resulta do próprio compromisso assumido pela Prefeitura, no sentido de vir a obtê-los. Ao contrair a obrigação de incluir nos sucessivos orçamentos as dotações necessárias ao custeio das despesas relativas aos serviços contratados, a Prefeitura apropriou-se de um poder privativo da Câmara dos Vereadores, com uma extensão que a própria Câmara não domina. E' que a inclusão de uma verba, no orçamento, em caráter de exigibilidade financeira e liquidez jurídica, com agravo de estender-se além de uma legislatura, só pode ser compulsoriamente entendida com apoio em lei.

A cláusula 42.^a, por igual, põe em flagrante a ilegalidade da estipulação, driblando o princípio inscrito na parte final do art. 774 do Regulamento de Contabilidade. A Prefeitura compromete-se em pagar todos os impostos e taxas federais, estaduais e municipais que incidam ou venham a incidir sobre a adjudicatária e relacionadas com a execução do contrato. Por não ser curial que a Prefeitura venha a resgatar sua própria cobrança, fácil é depreender que a cláusula institui uma isenção de impostos e taxas, além de transferir à responsabilidade da Fazenda encargos próprios da adjudicatária, sem razão plausível, sem dotação orçamentária específica e sem autorização do poder legislativo distrital.

A Prefeitura não está habilitada à medição da amplitude do ônus que contraiu ilegalmente, ante a intensidade e variedade dos gravames criados pelo poder tributário da União, dos Estados e dos Municípios, em função dos arts. 15, 19, 26 § 4.º e 29 da Constituição. São impostos de vendas sobre consignações e consumo, importação de mercadoria e exportação de capital, renda e proventos, selo e tantos outros de incidência restrita ou geral. Os múltiplos efeitos de aplicação da cláusula 42.^a não podem ser mesurados *a priori*; estravasam o domínio em que se contém, os procedimentos administrativos fiéis aos postulados da lei. E' evidente que a onerosa franquia aberta pela adjudicante, em proveito da adjudicatária, influencia, desvantajosamente, os índices daqueles preços por essa última propostos na concorrência.

Ante o disposto na cláusula 27.^a, a imprecisão do início da execução do contrato, já observada à vista da cláusula 26.^a, assume importância que poderá vulnerar a limitação do prazo máximo referido no art. 777, do Regulamento de Contabilidade. E' que a adjudicatária só por etapas está obrigada à prestação dos serviços contratados, ainda assim, sujeitos a variadas interrupções, conforme a cláusula 28.^a, inclusive por atraso na emissão das licenças de importação, ou por falta de providências a cargo da Prefeitura, senão de outras empresas de serviço público, em cujo rol se conta a Companhia Ferro Carril Jardim Botânico. Não só merece censura a omissão ilegal da data de início da execução do contrato, face ao art. 777 do Regulamento, como se impõe reserva aos seus efeitos. E' que o mesmo Regulamento, no art. 173, § 3.º, prevê a prescrição do empenho da despesa ao completar-se aquêle mesmo período máximo de cinco anos, fixado no art. 177 à duração certa dos contratos para obras de grande vulto.

As cláusulas 16.^a e 17.^a são de inusitada importância, no vigente estado da política de câmbio do país. Referem-se, respectivamente, à subordinação aos convênios de importação e a responsabilidade que a Prefeitura assume na solução dos pedidos de licença de importação e das providências para o recolhimento dos ágios. Já não é pouco o proveito do dólar de Cr\$ 45,00, inclusive ágio de Cr\$ 25,00, reconhecido na cláusula 10.^a. Em verdade, a Prefeitura alheou-se às condições de escassez de divisas no país, considerando a facilidade de imprtação ao dólar custo de Cr\$ 45,00. A importação contratada a uma taxa de câmbio artificialiosa é uma visível ameaça ao êxito do empreendimento; tudo está a indicar, inclusive os solenes protestos das classes conservadoras contra a obsorção, pelos poderes públicos, de dois têtços das nossas disponibilidades em divisas, que o contrato não afortuna o interêsse da Prefeitura.

A Prefeitura adianta-se e arrisca-se ao contrair compromissos que independem da sua solução; sujeitos às deliberações dos órgãos responsáveis pela execução da nossa política de comércio exterior. Em vigor estão várias medidas originárias dos referidos órgãos que dificultam ao extremo os compromissos da Prefeitura, eis que elas visam, exatamente, a defesa da indústria nacional de viaturas motorizadas. Seja como fôr, a adjudicatária só terá a ganhar, pois se a Prefeitura não lograr sucesso de gestão será obrigada à indenização que vier a ser arbitrada pelo Juízo de que trata a cláusula 52.^a. Não é por êsse motivo, todavia, que aludo àquelas cláusulas 16.^a e 17.^a, além de outras, senão porque deixaram de observar disposições de lei a que estão submetidas tôdas as operações de câmbio.

Ao Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito a Lei Federal n.º 1.807, de 7 de janeiro de 1953, atribui a fixação de taxas a que se sujeitam as operações de câmbio referentes à importação de mercadorias com os respectivos serviços de fretes, seguros e despesas bancárias. As transferências previstas dependerão das possibilidades do balanço de pagamento e estarão sujeitas às formalidades indicadas no Regulamento expedido com o Decreto n.º 32.285, de 19 de fevereiro de 1953. E' oportuno considerar que aquela Superintendência (SUMOC) não haverá de alentar a tramitação a ser patrocinada pela Prefeitura, visto haver dado sua aprovação à ata em

que a Carteira de Comércio Exterior estabeleceu que a indústria nacional da ônibus elétricos teria uma reserva de mercado igual a dois têtços das necessidades nacionais; a margem livre ainda estará sujeita a eliminação, sempre que a indústria nacional provar sua capacidade de produção das necessidades totais. A Prefeitura apressou-se, ao assinar compromissos ainda sujeitos ao assentimento dos órgãos acima referidos.

A douta Procuradoria impugna aquêles créditos compreendidos na cláusula 15.^a e destinados a pagamento de projetos a cargo da adjudicatária, por entendê-los em desacôrdo com o art. 774 do Regulamento de Contabilidade. Por igual, insurge-se contra a cláusula 18.^a, que reserva à Prefeitura o direito de antecipar o pagamento de prestações, para exonerar-se dos encargos de juros e despesas bancárias exigíveis. Julgo a cláusula censurável só por admitir ônus ilegais, como acentuado noutra parte dêste voto, sem aderir ao fundamento apresentado pela Procuradoria. Ao contrário, *data venia*, a cláusula constitui afetação que visa a amaneirar franquia análoga a que já prevalece como direito do devedor hipotecário ou pignoratício, por fôrça do art 7.º, do Decreto n.º 22.626, de 7 de abril de 1933, ou seja a chamada lei contra a usura.

A cláusula 20.^a já mereceu precedentes reparos da ilustrada Procuradoria. Tal cláusula, como a seguinte, dispõe contrariamente ao princípio inscrito na alínea b do art. 4.º da Lei n.º 806, que autoriza a Prefeitura a inserir disposição relativa ao reajustamento de preços em todos os editais de concorrência e contratos futuros, nos têtmos indicados na letra da mesma alínea. O contrato, além de não proceder de preceito do edital, nessa parte, regimenta condições e cálculos de reajustamento com inobservância completa do princípio estatuído na lei. As cláusulas 20.^a e 21.^a são manifestamente ilegais. Com tais estipulações, a ilegalidade afeta a cláusula 25.^a, quanto aos trabalhos adicionais não previstos no contrato.

À Comissão Fiscalizadora não é legítimo assenhorear-se da competência ali expressa, para aprovar projetos e autorizar despesas, por ser essa competência vedada nos têtmos do art. 797 do Regulamento de Contabilidade. O funcionário incumbido da direção dos trabalhos e da fiscalização dos fornecimentos e transportes, diz o artigo invocado, não pode fazer acréscimo nem outra qualquer variação nos contratos estipulados. Quando a modificação se tornar necessária, o artigo acrescenta, cabe-lhe propô-la a autoridade de que dependa com uma exposição minuciosa, acompanhada dos documentos necessários para comprová-la. Tais modificações não poderão ser executadas senão depois de autorizadas, o artigo adverte, segundo as regras preestabelecidas para os contratos ou ajustes, sob pena de responsabilidade dos funcionários que as admitirem e as fizerem executar com preterição dessa formalidade indispensável. Ainda assim, o artigo impõe que de tudo o Tribunal de Contas tenha conhecimento.

Quanto às cláusulas 44.^a e 52.^a do contrato, ambas relativas à constituição de um juízo arbitral para os fins nelas prescritos, considero procedentes as dúvidas suscitadas pelo nobre Procurador Paulo Filho. Vê-se logo, na cláusula 44.^a, que o contrato não estipula a data do início da sua execução, ao editar que "se, por qualquer motivo, independentemente da vontade da contratante as obras deixarem de ser iniciadas dentro do prazo de um ano, a

partir da data do registro dêste contrato no Tribunal de Contas, ou se, em qualquer época após a mesma data, forem definitivamente suspensas por ordem da Prefeitura, o contrato será rescindido, recebendo a contratante, sem prejuízo do eventual ressarcimento de perdas e danos, uma indenização relativa ao projeto, às despesas realizadas até o momento da paralisação e aos fornecimentos encomendados”.

A cláusula acrescenta que “a indenização deverá ser fixada por árbitros, um nomeado pela Prefeitura e outro pela contratante; em caso de divergência entre ambos, por um terceiro nomeado de comum acôrdo entre as partes contratantes”. Por juízo arbitral não será só definido o preço da indenização, dado que lhe é atribuída a solução das dúvidas resultantes da interpretação do contrato, quando não dirimidas diretamente. Ao referido juízo caberá qualquer solução, conforme prescreve a cláusula 52.^a, prevalecendo para a mencionada interpretação o que dispuserem o contrato, a proposta da adjudicatária e o edital. E’ irrecusável que a adjudicatária deseje prevenir-se com a mobilização de uma âncora de efeito pronto, ante as imensas dificuldades que à execução do contrato advirão das condições em que êle próprio se apresenta.

A cláusula compromissória de que trato não tem substância jurídica nem consistência legal, nos contratos administrativos. O instituto é regulado no código civil, entre os “efeitos das obrigações e como forma de extingui-la” CLÓVIS BEVILAQUA definiu-o como “o ato jurídico pelo qual as partes, em vez de recorrerem ao poder judiciário, escolhem juizes árbitros para decidirem as suas questões”. Os estudos a respeito incorporados à doutrina jurídica remanescem do Império. HENRIQUE DO RÊGO BARROS em seus clássicos Apontamentos publicados em 1874, versou a matéria à luz de decisões do Conselho de Estado; contrário ao juízo arbitral, considerou que a cláusula compromissória constitui uma verdadeira renúncia. Ilustro-me com seu ensinamento.

“Na primeira ordem de pessoas, às quais a faculdade de comprometer tem sido interdita, está a administração do Estado, que não pode obrar senão por intermédio de seus representantes, porquanto no compromisso pode envolver-se interesses, que têm necessidade de uma proteção especial. A lei não podia conferir uma faculdade tão ampla senão às pessoas que têm livre disposição de seus direitos. O Estado não pode comprometer, porque os administradores, que estipulam em seu nome, não os representam senão com certas restrições; êstes administradores não têm a livre disposição dos direitos do Estado. As regras de competência, sendo de ordem pública, não podem ser válidamente derogadas, nem por convenções particulares, nem por atos de administração”.

A tradição indica ser destinada ao juízo arbitral a solução das questões de ordem privada, já o havendo acolhido a legislação, para êsse feito, conforme disposto no art. 20 do Código Comercial do Império. Sua vigente configuração resulta de princípios inscritos nos códigos civil e de processo civil. A cláusula compromissória que as partes incluem nos contratos, para que as pendências sejam submetidas à decisão de árbitros, todavia, não constitui o compromisso ultimado, senão a obrigação de o celebrar. Como obrigação

de fazer, o instituto não obriga as partes a celebração do compromisso, “embora o não celebrá-lo constitua infração de contrato”, conforme CLÓVIS esclarece, que dará lugar à responsabilidade civil. Não é inexpressivo o rol dos civilistas que negam eficácia jurídica à cláusula compromissória.

Ademais, como PONTES DE MIRANDA acentuou, “o juízo arbitral é privatização da distribuição da justiça”, excluído expressamente, segundo ÁLVARO MENDES PIMENTEL, “da cobrança de dívidas fiscais (Decreto-lei n.º 960, de 17-12-38) e de tôdas as questões de Estado”. Já é truismo jurídico aludir ao tropo a respeito, aquecido na eloquência de RUI BARBOSA:

“O direito de comprometer, isto é, de submeter um litígio a arbitramento, supõe o direito de transigir. Quem não pode transigir não pode comprometer, e só se permite comprometer acêrca de coisas, objetos, direitos em relação aos quais seja dado transigir. Transigir não pode quem não possa dispor; só poderão transigir os que, livremente, puderem dispor dos bens sôbre que recair a transação. Das coisas, portanto, de que não seja lícito dispor, não será permitido transigir. Se, porém, não pode comprometer senão quem possa transigir e não pode transigir senão quem possa dispor, claro está que só quem puder dispor poderá comprometer. Não é permitido transigir nos assuntos que interessem a ordem pública. Comprometer é, a um tempo, obrigar-se a alienar: obrigar-se a respeitar o laudo, quando nulo, e alienar, isto é, renunciar de antemão ao domínio da coisa litigiosa, se os árbitros o atribuem ao outro comprometente, ou ao direito de crédito, se êles lho negarem”.

O atual Procurador-Geral da República, autorizado e seguro CARLOS MEDEIROS SILVA, adverte que “o compromisso é maior do que a prorrogação de jurisdição, pois envolve a *renúncia da jurisdição ordinária, sendo evidente que, para firmar compromisso, se exigem poderes especiais e expressos, não sendo suficiente ou outorgados para transigir*”. Nem o Sr. Prefeito pode transigir, aliás, sem prévia autorização legislativa; muito menos, comprometer. Ato seu, neste sentido, investiria contra a Lei Orgânica, figurando-se crime de responsabilidade (art. 25, § 1.º, inciso V; art. 3.º, alínea b). O celebrado jurista acima referido diz certo que a capacidade das pessoas jurídicas, para contratar, por si só não autoriza o agente ou representante a assumir compromisso; é necessário que êle seja investido de *poderes especiais*, tal como os mandatários.

A lei substantiva pressupõe autorização específica, tanto para transigir, como para firmar compromisso. As considerações que formulo alcançam domínio ainda mais singularizado na vida do direito administrativo. Não será necessário voltar a RÊGO BARROS ou, ainda mais, recuar ao *Direito Administrativo Brasileiro*, de RIBAS, publicado em 1866. Bastar-me-á a compreensão de que “os agentes da administração não têm, em geral, poderes para transigir; cabe-lhes o exercício das atribuições normais, faltando-lhes capacidade para os de natureza excepcional, como seja o compromisso”. Segundo o artigo 766 do Regulamento de Contabilidade, os contratos administrativos observarão, primeiramente, quanto à sua *estipulação*, aprovação e execução, as normas prescritas do Capítulo II do Título VII. Nenhuma rescisão de contrato, mediante indenização, será feita, o art. 798 aduz, sem prévia autorização do poder legislativo.

O texto do Regulamento valoriza de modo sumo o entendimento oposto à legalidade das cláusulas 44.^a e 52.^a do contrato em causa, ao prescrever, no art. 802, que se houver reclamação contra a fiel aplicação da cláusula rescisória e alegação de violação de direitos, só uma decisão proferida pelo poder judiciário, anulatório do ato administrativo da União, condenando esta à reparação do dano, modificará a situação criada pela rescisão do contrato, ou pela caducidade da concessão, não reconsideradas pela autoridade administrativa. A celebração do compromisso contraído nas cláusulas referidas, que determinam a solução de pendências entre a Prefeitura e a adjudicatária por meio de um juízo arbitral, é repelida não só pelo direito comum como pelo direito administrativo. A autoridade administrativa é que cumpre, na hipótese de contrato administrativo, prover a integral execução do referido contrato.

Senão, como CARLOS MEDEIROS acentua, haveria, com o compromisso, a renúncia de uma obrigação legal, que se contém na órbita da jurisdição administrativa; os árbitros passariam a dizer do direito do Distrito Federal, e transferir-se-ia para eles uma prerrogativa da ordem pública, isto é, o exercício de uma atribuição inerente ao cargo da autoridade administrativa. A par da alienação da competência, o compromisso envolveria ainda, a subtração da controvérsia ao conhecimento do poder judiciário pela forma usual. Por fim, esta abalísada conclusão daquele jurista:

“A cláusula compromissória celebrada por *agente incapaz* (Cód. Civil, art. 82) não pode induzir à responsabilidade do Estado pelo fato de não se lhe seguir o compromisso. Caso contrário, a autoridade administrativa, sem competência colocaria o poder legislativo em posição de constrangimento, devendo optar, ante o excesso de poderes, entre a homologação de uma renúncia à jurisdição ordinária e o risco de indenizar. Não é lícito ao particulares que contratam com o Estado, por outro lado, ignorar que há leis gerais e especiais a observar (Cód. Civil, art. 83)”.

As cláusulas a que me atenho guardam mesmidade com o parecer da Consultoria Jurídica, citado no relatório que precedeu este voto, e com a condição estatuída no § 28 do Capítulo II da proposta apresentada pela adjudicatária; consubstancia um arrimo que desfavorece vitalmente o direito e os interesses postos em jogo pela Prefeitura. Lembro o que a proposta diz, ali: No caso em que, por qualquer motivo, não forem concedidas as licenças de importação, as promessas de câmbio e as transferências de dólares, impossibilitando-se a execução das obras, a Prefeitura fica obrigada a remunerar a SADE com uma indenização no valor de Cr\$ 20.000.000,00. Afivelado a indicada condição à trilha aberta ao juízo arbitral, conforme a cláusula 52.^a, na qual se estatui que, na solução das dúvidas de interpretação do contrato, prevalecerão, além do próprio contrato, os termos da proposta da contratante (cláusula 52.^a, item 2).

O nascedouro do contrato em causa é item 17 do art. 176 da Lei n.º 820, de 22 de julho de 1955. O Sr. Prefeito foi autorizado, nos termos ali inscritos, a “instalar ônibus elétricos, *inclusive*” nas linhas discriminadas nos seis primeiros incisos do referido item. A discriminação, fôra feita em forma exemplificativa, conquanto imprimindo evidência a marcas. A seguinte Lei

n.º 826, todavia, concedeu nova redação àquele texto, já então para determinar o itinerário das linhas, e não mais a título exemplificativo. No texto novo, inscrito no parágrafo único do art. 18 da citada lei, estão categoricamente definidos os roteiros que o Sr. Prefeito está autorizado a abastecer com ônibus elétricos, inclusive aqueles já mencionados no item 17 do art. 176 da Lei n.º 820. A discriminação legal exclui do Sr. Prefeito o direito de opção.

Certo é, pois, que a implantação do sistema de transporte por meio de ônibus elétricos, subordinada a linhas escolhidas ao arbítrio do poder administrativo, vulnera os termos da autorização que a lei concedeu ao Senhor Prefeito. Ora, o edital da concorrência não prezou a lei; feriu-a. O edital lesou a lei, desnutriu a concorrência e tisonou o contrato em condições insalváveis. O contrato apresenta-se com vícios incuráveis de origem; denuncia-se ato administrativo ilegal assim como o edital tornou-se instrumento de infração da lei. O poder executivo recebeu e aceitou os roteiros e as linhas discriminadas no projeto convertido em lei, sem opor-lhes cabível veto parcial. Agora é tarde, para que tente comprometer a integridade do mandamento, com a agravante de uma lesão provocada.

Considero que teria sido cabível a aposição do veto parcial, por duvidar da competência do poder legislativo distrital, para editar providências contidas na órbita do poder administrativo e afetas à alçada da própria União. Suponho que a lei distrital avocou uma atribuição imanente à política administrativa do trânsito, sujeita à diretiva do Governo Federal enquanto permanecer o vigente quadro de organização política do Distrito Federal. Nada se pode provar, a respeito, que atenda aos interesses da economia do Distrito Federal, sem avença, acôrdo ou convenção entre seu govêrno e o da União. A lei não deveria descer a discriminações que mais se afeiçoam à tarefa do poder regulamentar a cargo da autoridade incumbida da sua execução, embaraçando o anteparo de uma retificação sempre ameaçada, no dia a dia em que a Cidade cresce, modifica seu hábitos, desloca seu movimento demográfico e exige a revisão de práticas inerentes à sua administração.

Estas considerações ensejariam fundamento ao desprezado veto parcial. Hoje, existe é uma lei, que o Tribunal de Contas não deve desconhecer, por cumprir-lhe exatamente o exame da legalidade dos atos administrativos sujeitos à sua jurisdição. Como por força da violação de tantas outras leis, invocadas neste voto, o contrato celebrado entre a Prefeitura e a SADE é ilegal, por infringir, também, o parágrafo único do art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955; as linhas compreendidas no sistema de transporte por meio de ônibus elétricos cuja implantação é contratada não são as linhas discriminadas na autorização para êsse fim concedida ao Sr. Prefeito pela Câmara dos Vereadores.

Por tôdas as razões apresentadas neste voto, desprezo a aplicação do art. 59 da Lei Federal n.º 830, de 23 de setembro de 1949, e julgo dever ser denegado registro, desde logo, ao contrato celebrado para implantação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos. Esgotado o prazo legal a ser aberto ao pedido de reconsideração, na hipótese da conclusão deste voto reunir o entendimento da maioria do plenário, ou se a denegação vier

de ser mantida por desabrigo do referido pedido, rogo ao Tribunal que determine a remessa de todo o documentário à consideração da Câmara dos Vereadores, que decidirá como lhe parecer de conveniência, acerto e oportunidade.

Sala das Sessões, 20 de junho de 1957. — *João Lyra Filho*, Relator.

Voto do Sr. Ministro *Ivan Lins*, no Proc. n.º GP-4 69.956:

Voto desde logo pela recusa do registro por apresentar o contrato, a meu ver, falhas insanáveis perante a legislação vigente. A diligência, nestas condições, seria apenas protelatória, retardando tome o Poder Legislativo conhecimento da matéria, porquanto só a Câmara dos Vereadores, decidindo em espécie, poderá sanar as falhas do contrato, possibilitando o seu registro.

Algumas das falhas insanáveis, mais importantes, que não poderiam ser corrigidas através da diligência, são, a meu ver, entre outras, as seguintes:

1.ª) O artigo 18 e seu parágrafo único da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, autorizou o Prefeito a contratar, após concorrência pública, até o valor de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) a execução parcial da "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-Inhauma-Engenheiro Leal;
- V — Pilaes-Tomás Coelho-Cavalcânti-Cascadura-Rua Cândido Benício;
- VI — Madureira-Oswaldo Cruz-Deodoro;
- VII — Piedade-Largo do Campinho-Praça Professôra Camisão-Largo da Taquara e Pontal 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 — Estrada de Ferro-Leopoldina;
- XII — Praça General Tibúrcio (Praia Vermelha): Estrada de Ferro Leopoldina — Av. Presidente Vargas — Avenida Passos — Praça Tiradentes — Rua 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".

Ora, o contrato, de acôrdo com o edital de concorrência, prevê a implantação parcial de linhas na Zona Sul, compreendendo somente os seguintes trechos:

- I — Castelo-Urca (Via Flamengo);
- II — Castelo-Leme (Via Flamengo-Passagem);
- III — Castelo-Praça Serzedelo Correia (Via Avenida Pasteur);
- IV — Castelo-Praça General Osório (Via Flamengo-General Polidoro);
- V — Castelo-Praça Antero de Quental (Via Catete-Voluntários-Lagôa);
- VI — Passeio Público-Praça General Alcio Souto;
- VII — Castelo-Bairro Peixoto (Via Catete-Bambina-Real Grandeza);
- VIII — Castelo — Praça Azevedo Sodré (Via Catete-S. Clemente-Jardim Botânico);
- IX — Castelo-R. Marquês de S. Vicente (Via Catete-S. Clemente-Jardim Botânico);
- X — Estrada de Ferro-Gávea;
- XI — Estrada de Ferro-Cosme Velho-E. F. Leopoldina;
- XII — Praça General Tibúrcio (Praia Vermelha)-Estrada de Ferro Leopoldina: Av. Presidente Vargas — Av. Passos — Praça Tiradentes — Rua 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 a Esplanada do Castelo".

Ora, o contrato, de acôrdo com o edital de concorrência, prevê a implantação parcial de linhas na Zona Sul, compreendendo somente os seguintes trechos:

- 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-Lagôa);
- VI — Passeio Público-Praça General Alcio Souto;
- VII — Castelo-Bairro Peixoto (Via Catete-Bambina-Real Grandeza);
- VIII — Castelo-Praça Azevedo Sodré (Via Catete-S. Clemente-Jardim Botânico);
- IX — Castelo-R. Marquês de S. Vicente (Via Catete-S. Clemente-Jardim Botânico);
- X — Castelo-Cosme Velho (Via Bento Lisboa);
- XI — Passeio Público-Laranjeiras (Via Bento Lisboa);
- XII — Leme-Leblon".

Como se vê, não cogitam o edital de concorrência e o contrato da execução parcial da instalação das linhas de ônibus elétricos previstas no parágrafo único do art. 18 da Lei 826, de 6 de outubro de 1955.

2.ª) O edital deixou de observar a letra b do art. 745 do Regulamento Geral de Contabilidade, não discriminando, com a mais extrema minúcia os serviços a serem executados, limitando-se a indicações gerais.

3.ª) Por outro lado, a Lei 826 fixou o limite de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) para execução parcial das obras de insta-

lação de ônibus elétricos em tôdas as linhas por ela mencionadas. Entretanto, para a instalação apenas de parte das linhas referentes exclusivamente à Zona Sul, o valor do contrato é aproximadamente de Cr\$ 469.294.518,60. Digo aproximadamente, por quanto não só assim o declara o próprio contrato, como ainda a cláusula 8.^a estabelece que se entendem FOB, em dólares, (com infringência do edital da concorrência — item 1-2-04 ns. 1 e 3-3 ns. 1 e 2 das condições gerais) os preços unitários dos materiais e equipamentos importados e arrolados em mais de 60 (sessenta) itens, o que significa que correrão por conta da Prefeitura as despesas de frete e seguro, inclusive embalagem marítima, acrescentando-se ainda as seguintes percentagens aos preços FOB, em dólares, dos diversos materiais importados" 1 — material de linha e alimentação; 8,5% (oito e meio por cento); 2) — postes de aço Mannesmann; 8,5% (oito e meio por cento); 3) — subestações retificadoras 8% (oito por cento); 4) — veículos; 9,633% (nove e seiscentos e trinta e três milésimos por cento)".

Além disto, os preços definitivos dos materiais relacionados nos itens 5 e 6 da cláusula 8.^a serão ainda mais imprevisíveis, porquanto além de FOB, em dólares, serão os que vigoraram no dia da aquisição (Nota II da cláusula 8.^a).

Com esses materiais importados FOB, em dólares, alguns deles, tendo os seus preços definitivos fixados de acôrdo com os preços que vigorarem no dia da aquisição, o valor do contrato, que se destina apenas a atender a uma parte da Zona Sul, em desacôrdo com a autorização contida no art. 18 de Lei n.º 826, será muito superior ao valor aproximado que dêle consta, isto é, Cr\$ 469.294.518,60 (quatrocentos e sessenta e nove milhões, duzentos e noventa e quatro mil quinhentos e dezoito cruzeiros e sessenta centavos).

Não é só, porém.

A cláusula 25.^a consigna a eventualidade de serem orçados os trabalhos adicionais não previstos no contrato, assim como a cláusula 40 prevê que "correrão por conta e cargo da Prefeitura os trâmites de despesas com as desapropriações necessárias e indenizações motivadas pela construção das linhas e subestações, incluindo danos e prejuízos, salvo se forem imputáveis à negligência ou culpa da contratante".

Ainda concorrerão para aumentar o valor global de contrato, excedendo o teto de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) estabelecido pelo art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, as seguintes cláusulas;

"Cláusula vigésima quinta — Trabalhos adicionais — Os trabalhos adicionais não previstos no contrato, necessários à implantação do sistema, de acôrdo com as exigências da obra, serão orçados previamente e submetidos à autorização da Comissão Fiscalizadora, vigorando para essa autorização ou para a aprovação dos respectivos projetos, quando necessários os prazos previstos na cláusula vigésima segunda".

"Cláusula quadragésima primeira — Indenizações — Se houver paralisação das obras em algum local da instalação, provocada por atrasos ou omissão de quaisquer providências de responsabilidade da Prefeitura, e, em consequência, ficar a contratante impossibilitada de continuar trabalhando no

referido local ou em outros locais e serviços, obriga-se a Prefeitura a abonar a mão de obra correspondente às horas perdidas e ao aluguel do equipamento imobilizado, quando fôr o caso".

"Cláusula quadragésima segunda — Impostos e taxas — Quaisquer impostos e taxas federais, estaduais e municipais que incidam ou venham a incidir sobre a Contratante, relacionadas exclusivamente com a execução do presente contrato, ficarão a cargo da Prefeitura".

Pelos dispositivos contratuais, que foram citados, não se sabe se o valor global do contrato ficará, ou não, dentro do limite de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) estabelecido pelo art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, para a execução parcial da instalação de ônibus elétricos em zonas muito mais dilatadas do que as previstas no contrato. Pelo contrário, tudo leva a crer seja esse limite ultrapassado, apesar de visar o contrato apenas à implantação parcial de linhas na Zona Sul.

E' o que tornam claro os termos aditivos que a Prefeitura se obriga a assinar nas cláusulas décima terceira e décima quarta, caso se tornem necessárias modificações e variantes no decurso do prazo contratual, sendo de todo imprevisível o valor que assumirão tais aditivos.

4.^a) O contrato estabelece, em sua cláusula 17.^a que os pedidos de licença de importação e tôdas as providências para o recolhimento dos ágios nas datas fixadas no registro de prioridade cambial, caberão à Prefeitura, bem como a responsabilidade dos respectivos trâmites para os pagamentos e transferências.

A vantagem prevista nesta cláusula, que é considerável, não constou do edital de concorrência, infringindo-se assim o art. 749, combinado com a letra e, do art. 767, do Regulamento Geral da Contabilidade Pública.

5.^a) A cláusula 15.^a prevê nas letras A e B do item I e nos itens II e III o pagamento de juros sobre as importações correspondentes às percentagens aí discriminadas, atinentes a materiais importados e nacionais, o que não pode prevalecer diante do art. 774, do Regulamento Geral de Contabilidade, *verbis*:

Art. 774. Na estipulação dos contratos não devem ser incluídas cláusulas relativas a juros ou comissões bancárias a fornecedores ou empreiteiros sobre as somas de dinheiro que sejam obrigados a antecipar para a execução dos contratos.

6.^a) As cláusulas vigésima e vigésima primeira prevêm o reajustamento de preços de cruzeiros e em dólares, em completo desacôrdo com o que, sobre a matéria estatui a Lei n.º 806, de 7 de dezembro de 1954.

7.^a) Sem prévia autorização legislativa, a cláusula quadragésima prevê que, no caso de rescisão, será a contratante indenizada com infração do art. 793 do Regulamento Geral de Contabilidade, que reza que: "nenhuma rescisão de contrato mediante indenização, será feita sem prévia autorização do Congresso Nacional, entendendo-se, na espécie, por Congresso Nacional a Colenda Câmara dos Vereadores".

8.^a) Como observa, muito bem, o nobre Procurador Dr. M. Paulo Filho, as cláusulas quadragésima quarta e quinquagésima segunda admitem a pos-

sibilidade de um Juízo Arbitral, "cujas decisões com força de ato irrecorível, poderiam, de futuro, se para tanto houvesse oportunidade, tumultuar a normalidade das prerrogativas de lei dadas à Câmara dos Vereadores e ao próprio Tribunal de Contas, este na sua autonomia de órgão fiscalizador, por excelência".

Estas são apenas algumas das falhas insanáveis mais importantes, que entre muitas outras, jamais poderiam, a meu ver, ser corrigidas por qualquer diligência.

Só o Poder Legislativo, decidindo em espécie, poderá dar prevalência a um contrato eivado de ilegalidades tão palpáveis e manifestas quanto ao que ora se acha submetido à apreciação desta Côrte.

Eis por que o meu voto é, desde logo, pela recusa do registro, e, decorrido o prazo previsto no art. 57 da lei 830, de 23 de setembro de 1949, deverá o contrato ser enviado, em grau de recurso a egrégia Câmara dos Vereadores, na conformidade do § 1.º do art. 77 da Constituição Federal, pois só a ela, em definitivo, cabe pronunciar-se a respeito.

Sala das Sessões, 18 de junho de 1957. — *Ivan Lins.*

Os Srs. Ministros Pedro Firmeza, Edgard de Arruda, Álvaro Dias, e Gama Filho, votaram também pela recusa do registro.

XXX — INFORMAÇÃO PRESTADA PELA COMISSÃO PERTINENTEMENTE À DECISÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS

A Comissão designada por V. Excia. em Portaria n.º 597, de 24 de maio de 1956 e que organizou o plano geral, o edital de concorrência, recebeu, estudou e classificou as propostas e, por fim, elaborou o contrato para a instalação de ônibus elétricos de acordo com a autorização da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, vem agora elevar a V. Excia. a presente exposição, contendo a análise do voto do ilustre Ministro Relator, baseado no qual aquela alta Côrte denegou registro ao mencionado contrato, celebrado em 2 de abril do corrente ano com a firma SADE (Sul Americana de Eletrificação S. A.), vencedora da concorrência.

Seja-nos permitido, de início, reafirmar a V. Excia. a convicção de que se acha possuída a Comissão de não ter, de forma alguma e em nenhum momento, desmerecido da confiança que V. Excia. lhe testemunhou em todas as fases do desenvolvimento do seu trabalho, ao conceder aprovação a todas as suas propostas e conclusões. O minucioso relatório e o severo voto adotado pelo Tribunal de Contas, apontando irregularidades no contrato, forçou-nos a um reexame cuidadoso da matéria; o resultado desse novo estudo veio dar-nos a satisfação íntima de podermos, sem a menor hesitação, insistir perante V. Excia. na justeza de todos os atos da Comissão e, sobretudo, no que diz respeito ao contrato, reafirmar que se trata de um documento perfeitamente legal em todas as suas linhas, em todos os seus propósitos, claros, honestos, objetivos, no sentido de que, visando à efetivação de um empreendimento cuja necessidade não precisa ser encarecida a V. Excia., não deixa de resguardar os legítimos interesses da Prefeitura, embora proporcione garantias recíprocas a ambas as partes contratantes, condição essencial de qualquer contrato bilateral.

O voto do Sr. Relator é precedido de um extenso relatório que comenta todas as peças do "dossier" remetido ao Tribunal de Contas. Neste relatório, são freqüentes as alusões irônicas ao empenho com que a Comissão demonstrou buscar a concretização do fim colimado bem como o agastamento contra a confiança que V. Excia. depositou na Comissão. Ao mencionar os documentos constantes do tomo processual que contém o contrato, relata:

"A comissão concedeu afinco à tessitura e ainda se lembrou de historiar ao Sr. Prefeito os pontos altos e baixos do trabalho apresentado, numa pródiga revelação de apuro burocrático. O Sr. Prefeito não demorou a aprovar todas as linhas daquele estirão completo..."

Mesmo quando elogia o que, generosamente, considera o lado são do trabalho realizado, não deixa de aditar uma ou outra censura, o que parece evidenciar formal oposição à obra programada. Um exemplo frizante se encontra no trecho do relatório onde são mencionadas as providências já tomadas ou pedidas pela Comissão, no intuito (que deveria ser louvado) de ter tudo pronto para o início dos trabalhos, tão logo fôsse o contrato registrado no Tribunal de Contas. Tais providências, visando à obtenção das licenças de importação, e a receber dois próprios municipais para instalação dos escritórios da fiscalização, o honrado Relator as classifica como "pormenores antecipados intempestivamente", criticando, a propósito, a concordância da autoridade executiva "por ter a tudo concedido aprovação, a despeito de tudo ainda depender de muito mais".

Logo na enumeração das peças do primeiro tomo, o Sr. Ministro Relator atribui à Comissão um sentido de culpa, que a mesma teria confessado, ao fixar itinerários discordantes daqueles indicados na Lei n.º 826. Este ponto será contraditado oportunamente.

Passa, em seguida, à estimativa feita pela Comissão, na época anterior à abertura da concorrência, das despesas que, provavelmente, o contrato implicaria, e acentua o fato de, nessa estimativa, haver uma parcela de "imprevistos" no total de Cr\$ 45.000.000,00, que não incluiria os encargos correspondentes ao financiamento, nem os atinentes à assistência e supervisão técnica e administrativa e à manutenção e reparação do sistema. Adverte que tais despesas, "que muito poderão crescer", não foram computadas no total de Cr\$ 500.000.000,00 e faz menção a uma ressalva em que dizia a Comissão poderem oscilar os preços previstos para os ônibus.

E' evidente que a citação e advertência de que "muito poderão crescer" os números daquele primeiro relatório, que acompanhou a apresentação da minuta do edital de concorrência ao Sr. Prefeito, provocam logo de saída, a má impressão de que a Comissão exorbitara a autorização legal de Cr\$ 500.000.000,00. Ora, na estimativa prévia, a parcela "imprevistos" funcionava justamente como uma margem para conter os ônus correspondentes aos juros de financiamento. Quanto à assistência e supervisão técnico-administrativa e a organização dos serviços de reparação e manutenção do sistema, estes o edital tornara claro que não seriam incluídos no contrato que resultasse da

concorrência, nem a Prefeitura estava autorizada a assinar semelhantes contratos.

De qualquer forma, porém, o orçamento estimativo, preliminar, foi superado, com a realização da concorrência, pelo contrato assinado.

Qualquer referência àquela estimativa (que foi, aliás, bastante aproximada) e que serviu para fixar a extensão do projeto a ser pôsto em licitação, tende a confundir o leitor do voto, mesmo que tal não tenha sido o propósito do seu autor.

A seguir, o relatório historia, ponto por ponto, os fatos ligados à abertura das propostas, as impugnações havidas, as decisões da Comissão, etc., reportando-se à ata da concorrência e não se esquecendo, também, de referir que

“o julgamento em causa procedeu-se com resguardo, em clima de circunspeção, depois de examinadas e dirimidas as objeções”

e que “é exaustiva e motivada a sua conclusão”. Depois de salientar a ampla publicidade dada a todos os atos da Comissão, finalmente, o relatório consigna as epígrafes das 53 cláusulas em que se desdobra o contrato, de forma ainda sucinta.

Após ligeira menção da interferência, no processo, dos órgãos competentes do Tribunal de Contas, o ilustrado Ministro inicia o seu voto propriamente dito, reexaminando com maior profundidade as cláusulas que julgou merecer impugnações, não seguindo, porém, nesta análise, a ordem de sua situação no contrato. Para maior facilidade, na presente exposição, a Comissão julgou de bom alvitre seguir a ordem numérica crescente, mencionando todas as cláusulas, impugnadas ou não, e respondendo às respectivas objeções.

CLÁUSULA 1.^a — OBJETO DO CONTRATO (ITINERÁRIOS)

Referência: pág. 10 (*in fine*) do voto.

O severo voto do Relator considera ter sido desobedecida a autorização concedida à Prefeitura pela Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, no tocante aos itinerários a serem percorridos pelas linhas de troleibus. Alega que:

“O edital lesou a lei, desnutriu a concorrência e tisonou o contrato em condições insanáveis”.

Prossegue:

“O contrato apresenta-se com vícios incuráveis de origem; denuncia-se ato administrativo ilegal; assim como o edital, tornou-se instrumento de infração da lei”.

Ora, a Comissão escolheu para a concorrência, entre os itinerários arrolados no texto legal autorizativo, aqueles que, atendendo a condições técnicas, econômicas e urbanísticas e situando-se inteiramente dentro da área hoje servida pelos bondes da Companhia Jardim Botânico, cujo contrato está em véspera de extinguir-se, representavam um volume de serviço cujo custo se continha dentro do montante de Cr\$ 500.000.000,00, pela mesma lei autorizado. Assim é que os itinerários de ns. VIII, IX, X, XI e XII da lei, foram considerados no projeto subtraindo-se deles, apenas, o trecho entre o Castelo e a

Estrada de Ferro. Esses percursos compõem as doze linhas projetadas; a fixação do seu traçado, dos pontos finais, das populações servidas e o cálculo do número de carros destinados a cada uma em diferentes horários, da frequência e o do intervalo entre dois veículos consecutivos nos diversos trechos do sistema, do coeficiente de ocupação, da velocidade comercial, enfim da provável rentabilidade de cada linha, e conseqüentemente do sistema total, tudo resultou de acurado estudo que, num resumo em forma de quadro, foi anexado ao primeiro relatório da Comissão, aquele que acompanhou a remessa, ao Sr. Prefeito, da minuta do edital. O cancelamento do trecho final (ou inicial) entre Estrada de Ferro e Castelo obedeceu, igualmente, a imperativos ditados por exigências da Engenharia do Tráfego.

Assim agindo, entretanto, a Comissão o fez consciente de que, de modo algum, estava infringindo a autorização do art. 18 e seu parágrafo único da Lei n.º 826. Este dispositivo autoriza o Prefeito a contratar, após concorrência pública, até o valor de Cr\$ 500.000.000,00, obras para início da 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: (segue-se a relação das linhas). Os legisladores compreenderam que Cr\$ 500.000.000,00 não seriam suficientes para custear o serviço de todas as linhas relacionadas. Deixaram, portanto, à Administração a escolha das linhas para serem instaladas inicialmente e cujo custo se contivesse dentro do preço total consignado. Mais ainda: a lei declarou que os referidos quinhentos milhões eram para *execução parcial*; que as linhas poderiam *cobrir áreas mais dilatadas*; previu, como foi dito, a *diversificação*. Mais ampla autorização não poderia ser concedida à Administração para agir como a técnica e as limitações financeiras aconselhassem, uma vez que os bairros indicados (alguns dentre eles, mas não outros) fôssem os contemplados.

Ademais, a lei é para ser cumprida; a interpretação da mesma, desde que não seja para desvirtuá-la, mas para harmonizá-la com a Técnica e a Economia, dando-lhe sentido prático, deve ser aceita e louvada, contrapondo-se a sua validade à da exegese literal, que conduza, pura e simplesmente, à conclusão da inexecutabilidade do texto legal. Não queremos crer que o Sr. Ministro Relator imagine que a lei só estaria cumprida se todos os itinerários relacionados fôssem incluídos no projeto. Logo, admite, que apenas alguns o deversem ser, ou partes de todos eles (ambas as alternativas verdadeiras aberrações técnicas). Que terá a dizer então, contra a solução temperada: partes de alguns, *cobrimdo áreas mais dilatadas e com percursos diversificados?*

Recapitulando, para esclarecer: as linhas I a XII, do projeto, cobrindo 110 quilômetros de rede bifilar simples e servindo os bairros Urca, Leme, Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea e Cosme Velho, estão compreendidas *parcialmente* dentro das linhas VIII, IX, XI e XII, arroladas na Lei n.º 826. Há, em certos trechos daquelas, *diversificações dos percursos de ida e volta e elas cobrem áreas mais dilatadas da zona urbana* a que os mesmos percursos se referem.

CLÁUSULA 2.^a — RESPONSÁVEIS

Não há impugnações quanto a esta cláusula, no voto do Sr. Relator.

CLÁUSULA 3.^a — PROJETOS

Referência: fls. 15 do Relatório e 1 do voto.

E' a cláusula que fixa as obrigações do contratante com relação à apresentação do projeto definitivo e detalhes de execução. Aí não se fala em despesa. O preço do projeto, de acordo com a proposta aceita, está incluído no das montagens e o seu resgate se fará automática e paulatinamente com o pagamento das faturas respectivas, como faz certo o n.º 4 da cláusula 15.^a (Condições de pagamento). Isto prova que o custo do projeto não constitui nenhum ônus suplementar.

Quanto às dúvidas referentes à vigência do contrato, ou seja, no caso, os prazos para apresentação do projeto, são as mesmas esclarecidas no tópico em que se trata da cláusula 26 (início da validade do contrato).

CLÁUSULA 4.^a — DESENHOS E DETALHES TÉCNICOS DO EQUIPAMENTO

Não foi levantada nenhuma objeção.

CLÁUSULA 5.^a — ESPECIFICAÇÕES

Idem.

CLÁUSULA 6.^a — INSTALAÇÕES

Idem.

CLÁUSULA 7.^a — VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

Idem.

CLÁUSULA 8.^a — PREÇOS UNITÁRIOS DOS MATERIAIS

Referência: Voto fls. 1, *in fine*.

a) *Preços CIF e FOB* — Na análise da cláusula 6.^a, o Sr. Relator demonstra ter incorrido em equívoco manifesto.

Não está ali escrito que os preços unitários dos materiais e equipamentos devem ser "aplicados por alternativa": FOB quando importados e CIF quando nacionais.

A cláusula não estabelece alternativas; ela é explicativa. Indica os preços unitários CIF Rio, correspondentes aos materiais de procedência nacional, pois, quando a estes, as despesas de frete são desprezíveis e não estão sujeitas a reajustamento de preços. Quanto ao material de procedência estrangeira, era mister que ficassem consignados os preços FOB para que, na eventualidade de reajuste de preços de frete e seguro, tivesse a Prefeitura elementos para calculá-los. Ao contrário do que está afirmado no voto, porém, essas despesas de frete e seguro *não se somarão aos preços globais*, pois estes figuram em outra cláusula, em valores CIF Rio, inclusive embalagem marítima (cláusula 10.^a).

Nos quadros II e V, anexos ao relatório de julgamento das propostas, que faz parte do "dossier" remetido ao Tribunal de Contas, examinado pelo Sr. Ministro, constam as quantidades de serviço e material (unidades), os preços unitários CIF e os resultantes preços globais, também, conseqüentemente, CIF. Se o projeto donde foram calculadas as quantidades de serviço fôsse o definitivo, os preços globais figurados no quadro seriam aquêles a faturar, sem qualquer acréscimo (ressalvadas as verificações locais, na medição).

Não teria qualquer sentido ou utilidade a indicação do preço CIF de cada unidade. As expedições são feitas pelos fabricantes, em volumes compreendendo um grande número de peças, às vezes heterogêneas, para que as despesas de frete e seguro não venham a onerar demasiadamente cada unidade. Um exemplo ilustrativo: os preços dos dispositivos de marcha de emergência, de ventilação forçada dos veículos e da lubrificação centralizada automática foram dados à parte, não compreendidos no preço de cada veículo. Cada ônibus elétrico, entretanto, paga um determinado frete, que inclui também a remessa dos citados implementos, porque os mesmos são previamente incorporados ao veículo. Ora, esse frete é rigorosamente igual ao que seria cobrado, caso o veículo viesse desprovido de tais acessórios, porque, no caso, as tarifas de transporte marítimo dão prevalência ao volume da mercadoria sobre o peso. Em assim sendo, interessa conhecer o preço FOB, pois há casos, como o exemplificado, em que este último é o preço a ser pago e não o CIF, por serem nulas as despesas de frete e seguro.

A cláusula 8.^a, portanto, não "transfere à Prefeitura a responsabilidade do pagamento do frete e seguro" como entendeu o Sr. Relator.

Os itens do edital que exigiam preços CIF para todos os materiais foram respeitados na proposta do concorrente e no contrato, pois dêles constam as percentagens a serem somadas ao preço da unidade, para se obter as despesas de frete e seguro. Com relação aos conjuntos globais de serviços instalados, foram transcritos nas cláusulas 10.^a e 11.^a os preços CIF, portanto já compreendendo as despesas do frete, seguro e embalagem.

Fica, assim, esclarecido que as percentagens figuradas na nota II da cláusula 8.^a não "atribuem aos preços valor contingente", como assevera o Relator. Elas servem para, aplicadas aos preços unitários FOB dos materiais, determinar o preço CIF de cada uma das unidades discriminadas na cláusula 8.^a, tudo decorrendo dos exatos termos da proposta do concorrente. Se a Prefeitura precisar importar mais uma suspensão, mais um segmento de curva e este tiver que vir isoladamente, saber-se-á, matematicamente, quanto terá que pagar pela peça suplementar.

b) *Preços não definidos* — (Nota II da cláusula 8.^a) — O Sr. Relator considera grave a ressalva de que determinados preços não sejam definidos, pois variarão conforme os índices do mercado, no dia da aquisição.

Refere-se ao cobre, pneus e baterias. São mercadorias tabeladas, a primeira no mercado internacional e as demais internamente. Se a Prefeitura se obriga a pagar o preço vigorante no dia da aquisição, ela estará certa de não conceder qualquer margem de lucro ao empreiteiro. Não é comum, reconhecemos, devido ao processo inflacionário que atravessa o país, registrarem-se reduções nos preços das mercadorias nacionais. Entretanto, quanto ao cobre,

que será importado em lingotes, há contínuas flutuações de preço e, assim, o que o Relator considera um agravo ao preço total, pode ser, ao contrário, um fator de barateamento.

A título de ilustração, aí vão alguns dos índices do preço do cobre no mercado internacional, a partir da data da proposta:

	Preço por Kg	Valor total da encomenda (em cruzeiros)
Outubro de 1956 (data da proposta) ..	US\$ 1,0250	8.603.743,50
Novembro de 1956	US\$ 0,9929	8.141.238,80
Março de 1957	US\$ 0,8306	7.009.275,40
Junho de 1957	US\$ 0,7419	6.277.430,70

Por aí se vê que, quanto ao cobre, haveria uma economia de Cr\$ 2.376.312,80 em relação ao preço consignado na proposta, se a encomenda fôsse feita na data atual. Isso, graças à cláusula impugnada.

De qualquer forma, no entanto, não se poderia exigir que um contratante assumisse o risco de prejuízos na aquisição de materiais tão sujeitos às contingências do mercado. Sabemos que a Prefeitura não contrata para dar lucro aos empreiteiros, senão para ter seus empreendimentos realizados; mas, por outro lado, é uma realidade, ninguém contrata com a Prefeitura por patriotismo, para perder dinheiro e trabalho.

Ao incluir no contrato as condições de preço contingente para os materiais acima citados, a Prefeitura nada mais fez do que aceitar um detalhe contido na proposta mais conveniente, que foi a vencedora. Não poderia, evidentemente, modificar para mais ou para menos um preço ou uma condição de pagamento que constasse dessa proposta, pois o edital deu liberdade, nesse sentido. A ser qualquer das condições julgada inaceitável, a proposta não teria sido a vencedora.

CLÁUSULA 9.^a — PREÇOS UNITÁRIOS DAS MONTAGENS

Nada foi objetado.

CLÁUSULA 10.^a — CUSTOS GLOBAIS APROXIMADOS DOS MATERIAIS

Idem.

CLÁUSULA 11.^a — CUSTOS GLOBAIS APROXIMADOS DAS MONTAGENS

Idem.

CLÁUSULA 12.^a — CUSTOS GLOBAIS DEFINITIVOS

Referência: Fls. 1 do voto.

E' justamente com referência a esta cláusula que o Sr. Ministro Relator inicia o seu voto com a seguinte observação:

“O contrato não fixa o valor real da despesa a resultar da aplicação de tôdas as suas cláusulas”.

Esta razão, êste fato, leva o ilustrado Relator a declarar:

“A sombria omissão lesa o parágrafo único do art. 775 do Regulamento de Contabilidade; a lei considera cláusula essencial, sob pena de nulidade do contrato, aquela que se refere aos respectivos preços”.

Data venia, não procede a afirmação. A transcrição integral do art. 775, seu § 1.^o e letras em que êste se desdobra será fastidiosa, mas necessária, para refutar o que assevera o ilustrado Relator.

Regulamento Geral da Contabilidade Pública

Art. 775. A estipulação dos contratos administrativos compreende cláusulas essenciais e cláusulas acessórias.

§ 1.^o São cláusulas essenciais e como tais não podem ser omitidas em contrato algum, sob pena de nulidade:

- a) as referentes ao objeto do contrato, com indicação minuciosa dos materiais a serem fornecidos ou dos trabalhos que tiverem de ser executados, bem como dos prazos de entrega ou conclusão e dos respectivos preços;
- b) as que definem as obrigações recíprocas dos contratantes quanto à execução ou rescisão dos contratos;
- c) a que deva fazer menção expressa da disposição de lei que autoriza a celebração do contrato, bem como da verba orçamentária ou crédito adicional por onde deve correr a despesa, e a declaração de haver sido esta empenhada à conta dos referidos créditos, QUANDO PRÉVIAMENTE CONHECIDA A IMPORTÂNCIA EXATA OU APROXIMADA DOS COMPROMISSOS ASSUMIDOS;
- d) a relativa à natureza e importância da garantia que os contratantes devem dar para assegurar o implemento das obrigações estipuladas; a cláusula penal e declaratória da ação que a Administração pública possa exercer sobre a caução, no caso de inadimplemento das obrigações assumidas, bem como a indicação do lugar em que o contratante ou seu fiador elegem seu domicílio legal;
- e) nos contratos com pessoas naturais ou jurídicas domiciliadas no estrangeiro, a cláusula que declare competente o fóro nacional brasileiro para dirimir quaisquer questões judiciais originadas dos mesmos contratos;
- f) a cláusula onde expressamente se declare que o contrato não entrará em vigor sem que tenha sido registrado pelo Tribunal

de Contas, não se responsabilizando o Governo por indenização alguma se aquêlê instituto denegar o registro.

Ora, os preços dos serviços e fornecimentos contratados constam do contrato, inclusive pelos seus valores unitários e, discriminadamente com os preços CIF e FOB para os materiais importados. Os preços unitários compõem a estimativa dos custos globais, também consignados no contrato e desdobrados, respectivamente, em preço dos materiais, preço das montagens, juros de financiamento, etc. Se o valor total do contrato não se fixa em importância invariável, previamente conhecida, exata, a hipótese situa-se, entretanto, dentro dos precisos termos da lei. E' o que está expresso na letra *c* do parágrafo único do art. 775, acima transcrito.

Há mais, porém. O Regulamento de Contabilidade admite expressamente os chamados contratos executivos imperfeitos, que são aquêles em que uma ou algumas condições não possam, desde logo, ser fixadas, impossibilitando a determinação definitiva da quantia a empenhar, tal como se verifica na letra *b* do parágrafo único do art. 232. Existem, assim, na previsão do Regulamento, ao lado dos contratos executivos perfeitos, os contratos executivos imperfeitos. Há, porém, contratos perfeitos, nos quais a importância da despesa não é previamente conhecida em seu montante exato; os compromissos nêles assumidos expressam-se em cifras aproximadas. Não vemos, pois, como possa prevalecer o entendimento do ilustre Relator.

CLÁUSULA 13.^a — VARIANTES

Não é mencionada esta cláusula no voto do Sr. Relator, embora ela sirva para contestar o que é afirmado a propósito das cláusulas 16.^a e 17.^a, a fls. 5 do voto.

CLÁUSULA 14.^a — EVENTUAIS MODIFICAÇÕES

Referência: Voto — fls. 1.

A cláusula não impugnada por ilegal, mas relacionada entre as que agravam o preço atribuído ao contrato. E' uma cláusula habitual em todos os contratos, prevendo a possibilidade de alteração do projeto. Ressalva, contudo, a validade dos preços unitários desde que, consistindo a alteração em mudança de itinerário, para os novos percursos sejam indicados logradouros com as mesmas características técnicas e urbanas.

Evidentemente, se isso fôr decidido, terá que haver um contrato aditivo e êste será submetido à aprovação do Tribunal de Contas. Havendo ilegalidade ou insuficiência de meios para pagamento de despesa maior, se fôr o caso, aquela alta Corte rejeitará o aditivo.

Onde o agravo?

CLÁUSULA 15.^a — CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

Referência: fls. 2 do voto.

Quanto à cláusula 15.^a, é necessário transcrever o início da objeção levantada pelo Sr. Ministro Relator, seguida da nossa interpretação a respeito, de tal modo é estranho o conceito que parece conter-se na referida objeção. Reza o trecho em questão:

“A cláusula 15.^a, relativa às condições de pagamento, avigora a subida dos preços além das expectativas naturais, ao conceder aos materiais importados acréscimo de juros e vantagens de cobertura mediante crédito irrevogável e confirmado, sujeito a ônus bancário”.

Confessamos lealmente nossa indecisão em aceitar o sentido quase claro da impugnação. Se “avigorar a subida dos preços” quer dizer simplesmente *avumentar os preços*, porque êles serão pagos a prazo e, logicamente sujeitos a juros de financiamento, não procede a estranheza do Ministro Relator. Não conhecemos exemplo algum, no tempo ou no espaço, de pagamento a prazo sem juros, a não ser por meio de artifícios para burlar o Impôsto de Renda. E não atinamos, tampouco, por que motivo essa subida é classificada como “além das expectativas naturais”. As taxas de juros propostas e aceitas são as taxas normalíssimas de 6% para os materiais estrangeiros e de 12% para os nacionais, explicando-se a divergência pelas condições peculiares atuais do nosso mercado financeiro. Não há, por outro lado, expectativas. Os montantes dos juros estão calculados e *incluídos no preço total do contrato*.

Demonstra o Sr. Relator, em certo ponto do seu relatório o seu receio de que a Prefeitura seja incapaz de satisfazer os compromissos decorrentes. Para justificar êsse ponto de vista, alega que

“O honrado Sr. Prefeito tem confessado que as exigibilidades atuais já comprometem todos os recursos disponíveis e o ilustrado Dr. Secretário-Geral de Finanças tem proclamado que é de custeio o orçamento da Prefeitura, isto é, só dá sustento à manutenção pública.”

Evidentemente, as dificuldades financeiras para a realização de um serviço de vulto, porém inadiável e indispensável à população, podem e precisam ser superadas, o que se consegue através do financiamento num período de tempo, ao longo do qual se pode esperar a recuperação das finanças municipais, graças ao incremento vegetativo da renda e outros recursos que serão providenciados. Mas o Sr. Ministro Relator deva compreender que se o Sr. Prefeito determinou a abertura da concorrência, cujo edital, aliás, previu o financiamento, se mandou lavrar o contrato nos termos da proposta aceita e se assinou êsse contrato, não terá praticado nenhum dêsses atos, sem prévio exame das possibilidades futuras da Municipalidade para fazer face aos compromissos assumidos no contrato.

Deve ser ressaltado, como já o foi no relatório da Comissão, que, no primeiro ano de vigência do contrato, a Prefeitura não terá que pagar ao empreiteiro mais de Cr\$ 37.889.236,00 e, no segundo, quando parte do sistema

já estará funcionando e, portanto, produzindo renda, Cr\$ 154.670.389,00, parcelando-se o restante dos pagamentos por mais de cinco anos após a conclusão das obras e efetivação dos últimos fornecimentos.

O voto denegatório parece evidenciar, assim, uma oposição incondicional à realização do empreendimento. Se considera o contrato inexecúvel, por julgar a Prefeitura incapaz de assumir os encargos do seu pagamento financiado em 5 anos, obviamente, e com mais forte razão, o consideraria impraticável à vista.

A razão, afinal, apresentada para impugnar o financiamento é a ilegalidade das cláusulas que prevêm respectivamente a assinatura de promissórias (não sujeitas, no entender do Relator, ao controle do Tribunal) e a obrigação de serem inseridas nos orçamentos futuros as verbas para fazer face ao pagamento dos compromissos assumidos.

1) *Promissórias* — Com relação às promissórias, não nos parece devida o Executivo munir-se de autorização legal para assiná-las: a lei não lhe veda a prática. De outro lado, os juros a pagar, como já vimos, correspondem ao financiamento proposto e aceito. Não se trata, evidentemente, de uma operação de crédito, mas de execução de obras sob regime de financiamento e a prévia autorização legislativa só é exigida para as operações de crédito reais (R.G.C.P., art. 180).

Cabe, ainda, esclarecer que a Prefeitura se comprometeu apenas a emitir notas promissórias descontáveis em Bancos, vale dizer, que preencham todas as condições exigíveis para tais efeitos. Não se obrigou, entretanto, a descontá-las ou a compelir qualquer Banco, nesse sentido.

Não há ilegalidade, pois, nem envolve a cláusula “abuso da boa fé” de qualquer estabelecimento bancário.

Igualmente, o procedimento nela previsto não visou a fugir, nem por intermédio dele se fugirá “ao dever de submissão ao controle”.

As promissórias estão, obviamente, vinculadas ao contrato, desde que são dele decorrentes. Por outro lado, também é evidente que as faturas apresentadas pela adjudicatária deverão ser regularmente processadas, isto é: deduzir-se-ão, do empenho global as importâncias a elas correspondentes; a despesa será liquidada, obedecidas, no que couber, as disposições dos arts. 256 e seguintes, do R.G.C.P. (como, aliás, expressamente se previu no próprio contrato — cláusula 22.^a); e as ordens de pagamento serão expedidas na conformidade das normas legais aplicáveis (por exemplo, art. 255, §§ 2.^o e 4.^o; arts. 263 e seguintes, especialmente o art. 268 e suas alíneas, etc.).

Afinal, a Prefeitura liquidará o seu débito, representado pelas promissórias emitidas. Não há uma só linha, uma só palavra, em toda a cláusula, que disponha em contrário à estrita observância das normas legais pertinentes. E se dispusesse, não valeria, pela natural preeminência da lei, sobre o contrato.

Releva ainda notar, que o próprio empenho de despesa, criando para o Estado uma obrigação de pagamento, já é por si só, um documento negociável (caução, transferência, etc.).

2) *Compromissos a constarem do orçamento* — Quanto à ilegalidade argüida contra a cláusula 47.^a, e que, de igual modo, se reflete na impossibilidade do financiamento da obra, no capítulo próprio refutamos o argumento.

CLÁUSULAS 16.^a E 17.^a — SUBORDINAÇÃO AOS CONVÊNIOS — LICENÇAS DE IMPORTAÇÃO

Referência: Fls. 5 do Voto.

Com a devida vênia, seja-nos permitido, de início, lamentar que o Sr. Ministro Relator se tenha deixado conduzir tantas vezes a um entendimento desfigurado das medidas estatuídas no contrato, a ponto de lhes transformar os propósitos benéficos ou simplesmente rotineiros.

Na cláusula 17.^a, por exemplo, está escrito que caberão à Prefeitura: a) “os pedidos de licença de importação; é natural e lógico que seja encaminhado pelo órgão do Governo interessado, muito mais credenciado do que o empreiteiro, o pedido cuja solução depende de outros órgãos do Governo; b) “As providências para o recolhimento dos ágios nas datas fixadas no registro de prioridade cambial” — vale dizer — pagar o que deve na época própria, já depois de fixadas as datas e, portanto, concedidas as licenças; c) “a responsabilidade dos respectivos trâmites para os pagamentos de transferência”: em outras palavras, a responsabilidade que poderá ser imputada a um postulante, não assumindo a Prefeitura o compromisso de conseguir que ditas transferências sejam feitas em data certa.

Pois bem, o Sr. Ministro declara que, vista a cláusula, a Prefeitura assume a responsabilidade na solução (!) dos pedidos de licenças de importação e das providências para os recolhimentos dos ágios. E o faz, depois de comentar sombriamente a situação cambial do país, acrescentando:

“A importação contratada a uma taxa de câmbio artificialiosa é uma visível ameaça ao êxito do empreendimento”.

Para advertir, em seguida:

“A Prefeitura adianta-se e arrisca-se ao contrair compromissos que independem da sua solução, sujeitos às deliberações dos órgãos responsáveis pela execução de nossa política de comércio exterior”.

O fêcho é um prognóstico pessimista que equivale a subestimar a capacidade ou a inteireza funcional dos membros da Comissão:

“Seja como fôr, a adjudicatária só terá a ganhar, pois, se a Prefeitura não lograr sucesso de gestão, será obrigada à indenização que vier a ser arbitrada pelo Juízo de que trata a cláusula 52.^a”.

O malévolo conceito peca, de saída, pela suposição de que a indenização seria, para a contratante, prêmio preferível ou equivalente aos lucros da empreitada.

Mas isso não se daria, porque a Prefeitura se premuniu da remota possibilidade de se interpôr obstáculo intransponível para a importação, com a cláusula 13.^a (Variantes), não citada pelo Senhor Ministro em ponto algum do seu relatório ou do seu voto:

“A contratante se obriga a manter os preços e as condições do pagamento para todos os demais materiais e soluções técnicas oferecidas em sua proposta no caso em que venha a ser conveniente ou necessário adotarem-se variantes que não as previstas neste contrato, abrigando-se, nesta hipótese, as partes contratantes a assinarem os contratos aditivos que se tornarem indispensáveis para a implantação do sistema”.

Ora, da proposta da concorrente vencedora (e essa foi uma das razões mais ponderáveis de sua vitória), constam preços variantes para todos os materiais necessários ao sistema, também de fabricação nacional. Então, mesmo a radical recusa da concessão de todas as licenças de importação (hipótese inviável) não será barreira incontornável para a execução da obra.

A Prefeitura teria o prazo de um ano (eis a finalidade do disposto no início da cláusula 44.^a que o Relator parece não ter, tampouco, interpretado) para pleitear os favores cambiais, tudo dentro dos exatos termos legais citados na impugnação.

Como último recurso, para não deixar a população privada de transporte e para não ser obrigada a manejar os arcáicos e anti-econômicos carris, optará pela solução de se prover na indústria nacional, total ou parcialmente, dos veículos, de todos os itens de material de linha de contato e de alimentação e até de subestações completas.

E' verdade que esta solução extrema teria inconvenientes técnicos e, mais notadamente, econômicos. Sim, nessa hipótese, o montante autorizado, de Cr\$ 500.000.000,00, não seria suficiente para o empreendimento, como planejado. O projeto seria reduzido ou o crédito ampliado. Esta última alternativa entretanto, em que pese aos receios reiteradamente demonstrados pelo Senhor Ministro em outros pontos do relatório, ao criticar as cláusulas que pseudamente onerariam o contrato, não parece agora repugnar o autor do voto, visto que o erro imputado à Comissão neste particular, configura-se justamente ao revés do habitual: acariciar, em benefício da Prefeitura e do povo, com fundadas razões de confiança no espírito público das autoridades federais competentes a praticabilidade da importação a dólar de Cr\$ 45,00.

Neste pormenor, o Relator, divagando, aliás em considerações pessoais que só indiretamente o conduzem ao assunto do registro, sentencia:

“Já não é pouco o proveito do dólar a Cr\$ 45,00, inclusive ágio de Cr\$ 25,00, reconhecido na cláusula 10.^a. Em verdade, a Prefeitura alheou-se às condições de escassez de divisas, no país, considerando a facilidade de importação ao dólar custo de Cr\$ 45,00. A importação contratada a uma taxa de câmbio artificialmente alta é uma visível ameaça ao êxito do empreendimento: tudo está a indicar,

inclusive os solenes protestos das classes conservadoras contra a absorção, pelos poderes públicos de dois terços das nossas disponibilidades em divisas, que o contrato não afortuna o interesse da Prefeitura”.

Não nos parece que os legítimos representantes das classes conservadoras fariam um protesto desta natureza, procurando dificultar uma obra tão útil para o povo. E' fácil demonstrar a notável influência, na tarifa de transporte do preço de aquisição de cada veículo. Pois o preço do veículo de fabricação nacional proposto pelo vencedor da concorrência é de 128% mais caro do que o importado à “taxa artificialmente alta de Cr\$ 45,00 por dólar”!

Perguntaríamos para que servem os favores cambiais que, de acordo com a lei, o Governo se encarrega de distribuir entre as suas próprias necessidades e as necessidades que atendem o interesse público, se um caso premente como este, do transporte coletivo na Capital da República não fôsse para ser contemplado como o foi, recentemente, com despacho favorável do Senhor Presidente da República, caso idêntico interessando a C.M.T.C. de São Paulo.

Mas a ilegalidade apontada nas duas cláusulas em revista é que “deixaram de observar disposições de lei a que estão submetidas todas as operações de câmbio”.

E' estranhável a objeção, porque logo a primeira frase da cláusula 16.^a configura a inteira submissão às leis vigentes no país, nada havendo, em todo o texto desta, como na 7.^a, que contraria as disposições das leis reguladoras das operações de câmbio que são, como citou o próprio Relator, a Lei Federal n.º 1807, de 7 de janeiro de 1953, e o respectivo regulamento expedido pelo Decreto n.º 32.285, de 19 de fevereiro de 1953.

Desde que, neste particular, o voto se situa no campo da pura especulação teórica, neste campo devem ser combatidos os argumentos apresentados.

Baseado no dispositivo mais geral da lei citada, tal o que confere à SUMOC a atribuição de fixar as taxas a que estão sujeitas as importações de mercadorias, o Senhor Relator deixa de informar fato por demais conhecido: que a mesma lei favoreceu a presente hipótese incluída entre as mercadorias de tratamento especial (taxa oficial) por se tratar de operação de câmbio referente a

“serviços governamentais” (letra b do art. 1.º da Lei n.º 1807, de 7-1-953).

e, nessa qualidade

“representam encargos a cumprir em moeda estrangeira (alínea V do art. 5.º do Decreto n.º 32.285, de 19-2-953).

Além disso, também se qualifica como: “financiamento de indubitável interesse” para a economia nacional” (letra c do art. 1.º da lei citada e alínea VI do art. 5.º do decreto mencionado).

Indubitável interesse não é menos forte do que especial interesse, atributo que, de acordo com a letra d do art. 1.º da Lei n.º 1.807 deve ser reconhecido aos investimentos de capital estrangeiro para fazerem jus à remessa de rendi-

mentos à taxa oficial. Ora, por investimento de especial interesse para a economia nacional o art. 5.º considera os que se destinam:

a)

b) à instalação ou desenvolvimento de *serviços de utilidade pública* nos setores de energia, comunicação e *transportes*, desde que realizadas dentro de *tarifas fixadas* pelo Poder Público.

Portanto, restará apenas que, de acôrdo com o art. 30 do decreto já citado, n.º 32.235, o Conselho da SUMOC repete de indubitável interesse um empreendimento de mesma finalidade e de iniciativa do próprio poder público, com mais um aspecto favorável: que, neste caso, não se trata de *remessa de rendas* e sim, tão-somente de *pagamento de preço e juros de financiamento*.

O Senhor Relator é de opinião que aquêle organismo não procederá dessa forma e, para configurar tal ponto de vista, utiliza-se dos mesmos argumentos já rebatidos quando usados por um dos concorrentes, a Cobrasil, nos recursos que interpôs administrativamente contra o julgamento da concorrência, aliás o único ato da Comissão que mereceu elogios de parte do próprio Senhor Relator, sem restrições.

Os conceitos são os mesmos, a saber: considerar a taxa de câmbio e ágio oficial como um favor: "Já não é pouco o proveito do dólar a Cr\$ 45,00"; inquiná-la de "artificiosa", criticando, destarte os altos propósitos da lei que a instituiu e a regulou e, por fim: anunciar medidas oriundas dos órgãos responsáveis pela execução da nossa política cambial, dificultando a concessão, "eis que elas visam exatamente a defesa da indústria nacional de viaturas motorizadas".

O ilustrado Senhor Relator, referindo-se, no parágrafo acima transcrito, a *viaturas motorizadas*, não incluiu *ônibus elétricos*, que nunca foram fabricados no país, embora ninguém duvide que o possam ser; mas, ao adiantar o seu juízo sobre o ponto de vista da SUMOC, reportou-se a uma ata que já havia sido mencionada pela Cobrasil no recurso já referido, e que deu lugar à apreciação, investigação e explicação da Comissão, no parecer que então encaminhou ao Senhor Prefeito, nos seguintes termos:

"A respeito da ata cuja fotocópia foi anexada ao memorial, cumpre à Comissão dar a Vossa Excelência as seguintes informações colhidas pessoalmente na CACEX com o próprio Secretário do Diretor, Senhor José Alves Filho, que assinou em primeiro lugar o documento.

A CACEX é um organismo executivo mas tem assento no Conselho da SUMOC, a quem cabem as decisões sobre política cambial. A primeira tem a atribuição de opinar sobre os casos concretos de licenças de importação e bem assim de propor à segunda, que é um órgão colegiado, sugestões de ordem geral. Quando tem de o fazer, reúne informalmente os interessados, ouve as razões e adota uma decisão sobre o assunto a sugerir.

Foi o que sucedeu a respeito da licença de importação a câmbio oficial, requerida pela CMTC, de 75 ônibus elétricos usados, dos Estados Unidos, para atender a uma situação angustiosa do transporte em São Paulo. Reuniram-se os representantes da CMTC, que pleiteavam a licença, os da Troleibus Villares, cujo interesse é que o Governo não conceda favores cambiais aos consumidores, porque pretendem construir veículos do mesmo tipo, no país e, finalmente o próprio representante do Diretor já mencionado.

Do resultado da reunião se lavrou a ata em questão pela qual acordaram os componentes da mesa redonda sugerir à Diretoria da CACEX o amparo à concessão cambial pretendida pela CMTC naquele caso concreto, dada a situação angustiosa, etc., e o constante do item 2, que, uma vez aceito pela Diretoria da CACEX terá que ser apresentado ao Conselho da SUMOC, mas, neste caso particular, (por se tratar de veículos automóveis), também ao GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística). Em última instância será o Presidente da República quem decidirá, e sua decisão constituirá norma geral para reger a matéria.

Mesmo que sejam adotadas as sugestões contidas no item 2 da ata, alínea *a* e *b*, estas só prevalecerão se satisfeito o item *c* pelo qual a CACEX precisará em cada caso apurar a quantidade, a qualidade e os preços dos veículos produzidos.

Esta é a significação do documento referido no memorial do Comércio como "Ata CACEX 4.10.56", quando na realidade é a ata de uma reunião entre interessados na importação e na fabricação de troleibus realizada na CACEX, sob a presidência de representante do Diretor.

Não há, portanto, como afirma o reclamante, ignorância por parte da Prefeitura, sobre os seguintes fatos:

a) que existe decisão presidencial em vigor proibindo a compra de produtos importados para os quais haja produção nacional.

A Comissão opinou pelos ônibus importados entre outras razões, porque não houve, até hoje, produção nacional. Não há, por conseguinte, desobediência à decisão presidencial.

.....

b) que existe decisão da SUMOC disciplinando a importação de troleibus na base de 2/3 para a indústria nacional e 1/3, no máximo, para a importação.

O documento apresentado não prova êsse fato e a Comissão não conseguiu apurá-lo. Pelo contrário, foi informada que não há tal decisão; se porventura, estiver enganada, a Prefeitura, como já foi dito, não deixará de instalar o seu sistema de troleibus porque o concorrente que a Comissão indicou para ser o contratante também ofereceu a solução nacional".

A citação foi longa propositadamente, porque aí se respondia antecipadamente, também, àquela objeção do Senhor Relator de que “se a Prefeitura não lograr sucesso de gestão, será obrigada à indenização que vier a ser arbitrada”. E responde a essa objeção porque se destinava a refutar uma já feita anteriormente pela Cobrazil, de substância inteiramente idêntica e de forma aproximada:

“ A importação de veículos a uma taxa de câmbio *artificial*, em que se oculta vultosíssima subvenção ao importador, quando a indústria nacional já se acha aparelhada para atender às mesmas necessidades, não pode deixar de ser precedida de uma investigação cuidadosa, no plano da Administração Federal, para que uma recusa desta não coloque, amanhã, a Prefeitura na impossibilidade de firmar ou de cumprir o seu contrato com o grupo SADE e na contingência de pagar-lhe a vultosa indenização...”.

O final do capítulo do voto referente à questão das licenças de importação é a repetição do principal conceito, já refutado: que as cláusulas implicam em compromissos da Prefeitura, sem estar autorizada pelos órgãos competentes em assuntos cambiais.

Como já foi esclarecida, não há compromisso de *conseguir*, mas apenas de *pedir* e de pagar nas datas certas. Logo, não há ilegalidade alguma.

CLÁUSULA 18.^a — ALTERNATIVA DE PAGAMENTO À VISTA — Não foi impugnada esta cláusula.

CLÁUSULA 19.^a — FATURAÇÃO DIRETA — Referência — fls. 2 do voto.

A compreensão da cláusula 42.^a ajuda a interpretar os reais efeitos da cláusula 19.^a e justifica-se plenamente.

Sem dúvida, a faturação direta à Prefeitura, das mercadorias de procedência nacional, restringirá o campo de incidência de alguns tributos, e que, sem influir na responsabilidade da adjudicatária em relação a todos os fornecimentos contratados (cláusula 2.^a), poderá, eventualmente, interessar à adjudicante. Em outras palavras, a Prefeitura deixaria de ficar onerada com alguns tributos relativos a mercadorias, se faturadas em seu nome, no que nada há de censurável ou ilegal.

CLÁUSULA 20.^a — REAJUSTAMENTO DOS PREÇOS — Referência — fls. 6 (*in fine*) do voto.

Estas duas cláusulas, que fixam as bases em que será feito o reajustamento dos preços, é, não somente acimada de agravar o valor do contrato além do montante fixado, mas também, fulminantemente taxada de ilegal, porque

“dispõe contrariamente aos princípios da alínea b do art. 4.^o da Lei 806, que autoriza a Prefeitura a inserir disposições relativas ao reajustamento de preços em todos os editais de concorrência e contratos futuros, nos termos indicados na letra da mesma alínea”.

Em primeiro lugar, o reajustamento é uma contingência: poderá haver ou não, razões para o reajustamento e este poder-se-á traduzir em acréscimos ou redução, notadamente com relação aos materiais importados. E' de repetir-se o argumento já exposto anteriormente: ninguém contrata com a Prefeitura para perder. Se não houvesse cláusulas de reajustamento (*e todos os concorrentes as apresentaram*) as propostas teriam que ser muito mais altas para cobrirem os riscos das elevações de preço e da desvalorização contínua da moeda, à razão de mais de 20% ao ano. Hoje em dia, não há contrato de empreitada possível sem tal garantia. Pensar de outra forma, é colocar-se fora da realidade dos fatos e acastelar-se numa torre de marfim de intransigência e de princípios rígidos, ideais, que a nada conduzem praticamente. O próprio Tribunal de Contas já teve ocasião de apreciar e registrar contas aditivas de reajustamento a contratos executados, dos quais, *não constavam* cláusulas de reajustamento.

E' de considerar, também, que o edital previa implicitamente a necessidade de reajustamento, pois pedia preços válidos por 60 dias.

Mas o reajustamento não pode ser previsto apenas para o aumento de salários e impostos que incidem diretamente na mão de obra do serviço contratado. Os materiais empregados foram fabricados e, no seu preço, também incidiu mão de obra; portanto, qualquer aumento compulsório de salários afeta o preço dos materiais, como é curial e constatado pela experiência.

Quanto à legalidade: o dispositivo legal supostamente ferido (letra b do art. 4.^o da Lei 806) está assim redigido:

Art. 4.^o — Fica o Prefeito *autorizado*.....

b) a inserir em todos os editais de concorrência e contratos futuros a seguinte cláusula: “Os preços propostos e aprovados....”

A lei é meramente autorizativa; não revoga disposições gerais ou especiais. O Executivo poderá ou não incluir, nos editais e contratos (está autorizado a fazê-lo) a cláusula transcrita.

Como vimos, todavia:

a) é inexecutável a contratação de serviços e fornecimentos da natureza dos que ora se cogita, por preço global certo, definitivo, inalterável, seja em função da conjuntura econômico-financeira, seja em atenção ao vulto da obra e sua complexidade;

b) os preços dos serviços e fornecimentos constam do contrato, em seus valores unitários e globais;

e) o valor global do contrato está fixado em *montante aproximado* e claramente especificadas estão as condições do eventual reajustamento de preços que poderá nfluir na fixação do seu montante exato;

d) a lei prevê que a despesa com os contratos pode ser *aproximada* e, mesmo, *indeterminada*, por depender a sua fixação definitiva *de uma ou de algumas condições* (R.G.C.P. art. 775, § 1.º — letra c e art. 232, letra b).

Finalmente, embora não seja o caso do presente contrato, poder-se-ia lembrar, outrossim, que a eventual e posterior majoração do preço global de um contrato, além dos quantitativos dos créditos autorizados, encontra solução legal, já que a lei admite ordenar fornecimentos ou prestações de serviços de custo excedente aos mesmos créditos (R.G.C.P. art. 240 e seu § 1.º), regularizando-se a situação com as providências e na forma do disposto no art. 241 e seus parágrafos.

Em face do exposto, provada a legalidade do reajustamento e a sua necessidade, nada é mais prudente e correto do que a disposição antecipada do modo por que serão fixados os reajustamentos, determinadas prévia e cuidadosamente, para cada um dos preços de materiais e serviços, as percentagens de incidência das diferentes parcelas que as compõem. Em outras palavras: a flutuação dos preços foi reconhecida de modo expresso, como um fato real e, para evitar disputas, foram reguladas as conseqüências de tais flutuações na linguagem concisa, mas precisa, das fórmulas matemáticas.

CLAUSULA 22.ª. — FISCALIZAÇÃO. — Não foi mencionada no voto.

CLAUSULA 23.ª. — EXECUÇÃO DA OBRA. — Idem.

CLAUSULA 24.ª. — TRABALHOS NOTURNOS. — Idem.

CLAUSULA 25.ª. — TRABALHOS ADICIONAIS. — Referência — fls. 6 (*in fine*) do voto.

As objeções levantadas contra essa cláusula cifram-se à falta de competência legal da Comissão Fiscalizadora para aprovar projetos e autorizar despesas referentes a trabalhos adicionais.

A redação da cláusula, na verdade, pode oferecer ensejo à crítica formulada, se não se considerar que a sua aplicação deve ser condicionada aos imperativos legais.

Todavia, a sua finalidade, no que possa interessar à Contratante, reduz-se em sujeitá-la à obrigatoriedade de aprovação e autorização prévias, por parte da Prefeitura, em relação a quaisquer trabalhos adicionais, visando, por outro lado, a estabelecer os prazos, dentro dos quais deverá esta pronunciar-se.

A hipótese refere-se mais especificamente aos trabalhos cujos preços unitários constam do contrato e, portanto, implicitamente já autorizados. São adicionais no sentido de que, não constando, ou constando em certo quantitativo do projeto definitivo, devam, por qualquer razão técnica superveniente, ser efetuados ou ampliados mediante ou sem projeto adicional.

Os trâmites internos necessários a tais aprovações e autorizações, bem como a competência para concedê-las, são regulados pela lei.

CLAUSULA 26.ª. — INÍCIO DE VALIDADE DO CONTRATO. — Referência — fls. 1 do voto.

No que se refere à vigência do contrato, entende-se que ela coincidirá com a data do registro do mesmo. Registro e vigência serão simultâneos, no sentido de que, depois de registrado o contrato, nessa mesma data, passará êle a vigor. Tal compreensão se baseia no fato de que a vigência do contrato está subordinada a uma única condição, a saber: o seu registro. A dúvida não é pertinente, tanto mais porque, ainda que o fôsse, caberia à Prefeitura a iniciativa de fixar o prazo para início das obras contratadas, aplicando-se o disposto no art. 50 do Decreto n.º 12.172, de 31-7-953, que prescreve:

“Salvo condição expressa do edital de concorrência, o prazo para início das obras contratadas será de 7 (sete) dias a contar do recebimento da respectiva ordem de serviço, a qual será expedida no máximo 20 (vinte) dias após o registro do contrato no Tribunal de Contas ou exame pela Delegação ou órgão de controle”.

E ressaltando, logo a seguir ao período transcrito, o caso em que o local das obras esteja impedido, obstando o início das mesmas.

No caso concreto ora focalizado, os primeiros atos do empreiteiro, no sentido de dar cumprimento às suas obrigações contratuais, terão lugar dentro do escritório, na prancheta e na máquina de calcular, pois, no prazo de 60 dias, terá de apresentar o projeto definitivo para exame e aprovação, que serão prévias em relação a qualquer serviço externo.

Por tal motivo, a declaração rotineira, mera repetição do texto do Caderno de Obrigações e referentes a ato que compete à Administração, poderá ser omitida, para que não configure a aparência de estar sendo exigido o início das obras pròpriamente ditas, sem que os projetos e os cálculos estejam concluídos e aprovados. Não significa tal omissão, todavia, que, em relação à feitura do projeto, o prazo regulamentar deixe de ser obedecido.

CLAUSULAS 27.ª e 28.ª — PRAZOS DE ENTREGA — INTERRUPTÕES DA CONTAGEM DO PRAZO. — Referência — fls. 5 do voto.

Esclarecida que foi, em capítulo anterior, a dúvida a respeito da cláusula que prevê o início da vigência do contrato, as objeções relativas a esta cláusula 27.ª não procedem. Uma vez em vigência o contrato, os prazos de entrega das diferentes etapas começam a ser contados até a entrega do serviço completo em 20 meses. Legitimar-se a alegação de que possíveis suspensões de prazo comprometam a exequibilidade da obra dentro dos 5 anos de validade do empe-

nho equivale a, de antemão, obstar-se qualquer empreendimento oficial, pois, igual dúvida poderá ser levantada contra todo contrato de vulto. Nada mais se iniciaria, a medo de se não completar a tempo.

A possibilidade de suspensão ou de prorrogação do prazo contratual não decorre do ajuste e se dispensava perfeitamente a sua clausulação, pois está regulada no próprio R.G.C.P., art. 769 e no Caderno de Obrigações, artigos 52 e 53.

Seja-nos permitido ressaltar a contradição entre duas apreciações: neste caso, das interrupções de prazo, o contrato é criticado por incluir o que está estipulado em dispositivo legal, com a finalidade meritória de interpretar dito dispositivo (no que possa ser interpretado), em benefício do interesse da Prefeitura. No caso do início da vigência do contrato (cláusula 3.^a) a crítica é feita justamente por fundamento oposto: não ter repetido o contrato aquilo que está expresso na lei e não admite outra interpretação.

Pois o que o contrato visou, na cláusula 28, foi definir os motivos geralmente aceitos como de força-maior, para que outros não fôsem alegados pelo adjudicatário na eventualidade de ultrapassar os prazos de entrega. Bem assim, fixou o período de suspensão do prazo admitido no caso de atraso na emissão, pelo poder competente, das licenças de importação em duração nunca superior à do próprio atraso. Como se vê, garantias para a Prefeitura, dentro da tolerância estatuída na lei.

Vimos que o disposto no art. 50 do Caderno de Obrigações já determina a data do início dos serviços contratados, os quais, no caso, empreendem, preliminarmente, a execução do projeto definitivo. Ora, os 27 dias ali previstos, somados aos 365 garantidos à Prefeitura para conseguir as licenças de importação e preparar tudo o que dela pudesse depender, perfariam 392 dias. O prazo restante, de validade do documento de despesa seria de 1.433 dias, ou seja, mais do dobro do proposto para o término das obras.

E' claro, contudo, que na hipótese tão remota e improvável pessimisticamente entrevista pelo autor do voto, as soluções poderiam, ainda, ser as estritamente legais.

Cabe aqui mais um comentário: no relatório, são consideradas "intempestivas" as providências iniciadas pela Comissão para o processamento do pedido de licenças de importação; no voto, argumenta-se que os demorados trâmites a que estas se sujeitam possam impossibilitar a execução da empresa.

CLÁUSULA 29.^a — ACEITAÇÃO PROVISÓRIA. — Nada foi articulado contra esta cláusula.

CLÁUSULA 30.^a — ACEITAÇÃO DEFINITIVA. — Idem.

CLÁUSULA 31.^a — GARANTIAS E RESPONSABILIDADES. — Idem.

CLÁUSULA 32.^a — INSPEÇÃO DA FABRICAÇÃO — Referência — fls. 1 do voto.

Também arrolada entre as cláusulas que comprometem o montante autorizado, está aquela que dispõe sobre a possibilidade de mandar a Prefeitura inspecionar *in loco*, o processo de fabricação dos elementos e realizar ensaios nas fábricas, para exigir, eventualmente, a substituição do material defeituoso por conta e cargo da Contratante.

E' contristador verificar-se que até as providências previstas para a maior garantia dos fornecimentos a serem realizados, como, por exemplo, a fiscalização da fabricação, tenham merecido reparo do órgão a que incumbe a salvaguarda dos interesses da Prefeitura em questão de pagamentos. Cláusulas como a presente figuram em qualquer contrato, desde que envolvam fabricação ou montagem especialmente encomendadas, em outras palavras, quando os artigos a fornecer não se encontrem disponíveis a qualquer tempo. Em todo o caso, o contrato não obriga a tal despesa que será julgada ou não, conveniente, pelo Senhor Prefeito, tendo em vista que uma visita de técnicos às fábricas, para fiscalizar-lhes conferirá, também, conhecimentos mais aprofundados, inclusive para organizarem as oficinas de reparos e manutenção. Além disso, tais despesas poderão ser custeadas por outras verbas, caso o montante não seja suficiente. Não foi, aliás, apontada qualquer ilegalidade na medida consubstanciada nesta cláusula.

CLÁUSULA 33.^a — MULTAS E PENALIDADES — Nada foi alegado contra esta cláusula.

CLÁUSULA 34.^a — CAUÇÃO — Idem.

CLÁUSULA 35.^a — ALIENAÇÃO DAS APÓLICES CAUCIONADAS — Idem.

CLÁUSULA 36.^a — RELATÓRIOS QUINZENAIS — Idem

CLÁUSULA 37.^a — RECLAMAÇÕES, COMUNICAÇÕES E SUGESTÕES — Idem.

CLÁUSULA 38.^a — PERMISSÕES E LICENÇAS — Idem.

CLÁUSULA 39.^a — ARMAZENAGEM — Idem.

CLÁUSULA 40. — DESAPROPRIAÇÕES E INDENIZAÇÕES A TERCEIROS — Referência — fls. 1 do voto.

Esta cláusula também figura no rol das que agravam o montante estimado. Ora, trata-se de uma cláusula incluída para prever uma eventualidade muito remota: a de serem necessárias desapropriações, e uma outra muito pouco provável: a de indenizar qualquer dano ou prejuízo que o sistema a instalar ocasionalmente provoque a terceiros. Está, aliás, ressalvado que não competirá a Prefeitura e sim à Contratante, o pagamento de qualquer indenização que resulte de negligência ou culpa da mesma. O anteprojeto foi traçado sem que qualquer desapropriação se torne normalmente necessária; as subestações estão previstas para serem construídas no sub-solo, em praças

e jardins. Entretanto, se alguma desapropriação vier a ser precisa, evidentemente existe a dotação própria e o seu custo não onerará o valor do contrato.

CLÁUSULA 41.^a — INDENIZAÇÕES — Referência — fis. 1 do voto.

Esta cláusula representa uma garantia do Contratante, análoga à que garante a Prefeitura contra os atrasos imputados à responsabilidade do mesmo, que é a de n.º 33. Não se compreenderia, evidentemente, sujeitar-se a Contratante a despesas “se ficar impossibilitada de continuar trabalhando em qualquer lugar ou serviço” por culpa da Prefeitura. Um contrato entre duas partes deverá ser equilibrado em direitos, obrigações e penalidades. Como já foi afirmado no nosso relatório, a redação deste contrato resultou de um estudo conjunto, em que o empreiteiro apresentou reivindicações e pediu garantias contra eventuais agravos à sua economia, algumas das quais foram consideradas justas e incluídas. Não somente as cláusulas que defendem a Prefeitura são as justificáveis. Mas isto não quer dizer que se deva considerar previamente agravado o montante do custo do serviço com eventuais despesas de indenização dessa ordem, assim como também não se deve esperar que os concorrentes, ao elaborar seus orçamentos, tenham incluído verbas para o pagamento de multas com que, possivelmente, serão penalizados por negligência ou infrações contratuais.

CLÁUSULA 42.^a — IMPOSTOS E TAXAS — Referência — fis. 4 do voto.

Cumpra, de início, acentuar, *que os preços constantes das propostas de todos os concorrentes excluem as contribuições fiscais*, em geral, com a única exceção expressa do imposto de Indústrias e Profissões, relativamente à proposta do Consórcio Cobrazil-Siemens-Villares. Aliás, não sendo esse imposto “relacionado exclusivamente com a execução do presente contrato”, pois se aplica em função da existência da firma, também habilitada a outros misteres, ele não se compreende entre os que caberão à Prefeitura. Não procede, portanto, a objeção contida no final do parágrafo, a qual equivale a admitir que o valor computado para a proposta vencedora, devendo ser acrescido da importância correspondente aos impostos e taxas a serem pagos pela Prefeitura, pudesse ter prejudicado algum outro concorrente, influenciando no resultado da concorrência. Pelo contrário, deve ser retirada do quadro comparativo a parcela de Cr\$ 1.275.538,00 do orçamento da SADE, em quanto foi estimado o imposto de Indústrias e Profissões.

É indubitável que os preços definitivos se onerarão com os quantitativos referentes aos tributos fiscais aplicáveis. Mas se isso é verdade, e decorre da simples leitura da cláusula em epígrafe, não menos certo é que as consequências do pactuado não atingirão a cifras fabulosas nem imprevisíveis, como faz crer o voto do ilustre Relator.

São porcentagens dos preços dos materiais e das montagens que a eles se somam e que, de qualquer forma, seriam pagos pela Prefeitura, pois se assim não dispusesse a proposta aceita e o conseqüente contrato, os preços então oferecidos já viriam agravados com a quota respectiva do quantitativo total. Neste caso, o fato, em sua significação e conseqüências seria o mesmo, embora sem a sinceridade da sua confissão expressa.

Qualquer serviço, qualquer fornecimento feito à Prefeitura ou a qualquer adquirente, seja ele quem fôr, implica no pagamento por este, do custo da mão de obra das mercadorias e das parcelas proporcionais das despesas gerais diretas ou indiretas, do lucro da firma e dos gravames fiscais.

Se isto é verdade para os impostos federais o é igualmente para os municipais. O fato concreto não equivale a uma isenção, pois os tributos serão recolhidos, como a lei determina. Em qualquer hipótese, a Prefeitura estaria pagando impostos a si mesma, na qualidade de compradora, porque, como foi dito, os preços do serviço e dos fornecimentos postos em licitação, se não houvesse a condição clausulada, conteriam as parcelas elementares correspondentes a todos os ônus fiscais a que o empreiteiro e fornecedor é obrigado. E, nessa eventualidade, estaria também pagando *juros* de financiamento sobre os seus próprios impostos.

Impedir-se a Prefeitura de realizar uma obra de necessidade pública pelo fato de conterem as propostas dos concorrentes uma exigência deste tipo, é, por amor ao zelo aparente, prejudicá-la em muito mais, porque uma nova concorrência que se realizasse, estando, logicamente, os concorrentes advertidos do fato, os preços a considerar viriam não só aumentados dos tributos, mas afetados do fator de encarecimento que tem sido e será contínuo e inexorável, até que a inflação seja contida.

A cláusula é, realmente, gravosa, não em relação ao contrato (que regula apenas as relações entre a Prefeitura e o empreiteiro), mas no sentido de que os gravames, como o importe do contrato, são parcelas do montante destinado ao custeio do empreendimento.

Mas não refoge dita estipulação, aos preceitos legais e o que nela se contém que possa significar impossibilidade de previsão dos custos finais é admitido pelo próprio R.G.C.P.:

“Art. 774 (parte final) — Relativamente a futuros direitos, taxas e impostos ou modificação dos existentes, deverá declarar-se no próprio contrato aquêle dos contratantes sobre o qual devam recair”.

A dificuldade de se calcular exatamente o montante dos tributos e outras despesas que onerarão o orçamento global das obras decorre apenas da imprecisão dos quantitativos de certos materiais ainda dependendo de projeto definitivo.

Acontece, porém, que as duas parcelas mais ponderáveis são as relativas aos ônibus e às subestações, que consomem 86% da verba total destinada a material. Ora, seja qual fôr o projeto definitivo, as quantidades desses ele-

mentos já estão fixadas, a primeira, pelo edital (200 veículos) e a segunda, no anteprojeto apresentado pela concorrente vitoriosa (9 subestações).

Assim, é possível proceder-se a uma estimativa bastante aproximada, dos impostos, taxas e ônus bancários que, de acordo com o contrato, ficarão a cargo da Prefeitura e que, em última análise, dependem, ou do preço, ou do peso dos materiais fornecidos e empregados na empreitada.

Analisaremos abaixo, ao mesmo passo, as incidências e as não incidências de todos os tributos, bem como o fato de serem ou não relacionados *exclusivamente* com a execução do presente contrato.

1) **DESPESAS DE ALFÂNDEGA E CAIS DO PORTO**
MATERIAL A IMPORTAR

Itens	Peso em Kg	Preços
a) Material de rede (alguns itens)	28.791	US\$ 164.088,10
b) Postes de aço (somente poucos tipos; a maioria será nacional)	327.430	US\$ 128.919,00
c) Cobre eletrolítico em lingotes (para ser trefilado no país)	186.531	US\$ 191.194,30
d) Subestações (completas)	103.410	US\$ 485.490,00
e) Veículos (fora alguns implementos)	1.980.000	US\$ 5.537.000,00
f) Peças de reserva (para rede, subestações e ônibus)	68.720	US\$ 355.536,70
TOTAIS	Kg 2.694.881	US\$ 6.862.228,10

Conversão em cruzeiros à taxa oficial, para efeito de pagamento de taxas:

$$\text{US\$ } 6.862.228 \times 18,82 = \text{Cr\$ } 129.147.132,80$$

I) Alfândega

Taxa de Previdência Social (4%)

$$0,04 \times 129.147.132,80 = \text{Cr\$ } 5.165.885,30$$

Taxas sindicais e despachantes
(conforme ajuste)

300.000,00

Recibo da Alfândega Cr\$ 5.465.885,30

A Prefeitura está isenta de direitos aduaneiros, não incluídos no cálculo.

II) Cais do Pôrto

a) Ônibus

Peso de cada — 9.900 Kg

Taxa unitária — Cr\$ 6.000,00 por ônibus.

$$\text{Total: } 200 \text{ ônibus} \times 6.000 = 1.200.000,00$$

b) outros materiais

Peso total — 714.881 Kg

Taxa média unitária — Cr\$ 600,00 por tonelada.

$$\text{Total: } 714.881 \times 600,00 = 428.929,00$$

Recibo do Cais do Pôrto

$$1.200.000,00 + 428.929,00 = \text{Cr\$ } 628.929,00$$

Total das despesas de Alfândega e Cais do Pôrto.

$$5.465.885,30 + 1.628.929,00 = 7.094.814,30$$

2) **IMPÔSTO DE IMPORTAÇÃO E DESPESAS BANCARIAS**

E' devido o impôsto de 8% sobre a importação que corresponde, em cruzeiros, à taxa oficial de 18,82 por dólar, ao total da importação.

$$0,08 \times 129.147.133 = \text{Cr\$ } 10.331.177,10$$

E' devido, ainda, o selo de importação, à razão de Cr\$ 6,00 por Cr\$ 1.000,00.

$$0,006 \times 129.147.133 = \text{Cr\$ } 774.882,80$$

TOTAL Cr\$ 11.106.059,90

3) **IMPÔSTO DE INDÚSTRIAS E PROFISSÕES**

Este impôsto tem uma cota variável, na base de 2% sobre o material empregado nas obras e instalações, vale dizer, sobre todo o material, exceto veículos e material de almoxarifado.

Mas, como já vimos, no início deste capítulo, embora o impôsto de Indústrias e Profissões incida sobre a Contratante, ele não é *exclusivamente* relacionado com a execução do presente contrato, logo, não ficará a cargo da Prefeitura, nem a adjudicatária será reembolsada, depois de o pagar, nos termos da cláusula 44.^a

4) **IMPÔSTO DE VENDAS E CONSIGNAÇÕES**

Segundo o art. 50, inciso I da Lei n.º 820, de 22-7-55, não incide sobre os materiais empregados na construção (sujeitos ao de Indústrias e Profissões). Tampouco recairá sobre o material importado em geral, haja vista o que dispõe, sobre a incidência, a letra h do art. 4.º da Lei n.º 687, de 29-12-951, que reza:

“Nas mercadorias importadas com intervenção de agente, intermediário ou representante com exclusividade de representação, sobre o valor da fatura comercial, convertida ao câmbio do dia, quando em moeda estrangeira, acrescido de quaisquer importâncias pagas a qualquer título pelo portador ao agente, intermediário ou representante”.

No caso, não há intervenção do agente, intermediário ou representante para a compra dos materiais de importação, porque as firmas italianas são membros do Consórcio signatário do contrato e, portanto, a venda e a faturação são feitas diretamente à Prefeitura, na Itália.

O material importado, de um modo geral, não está, pois, pelos motivos expostos acima, sujeito a imposto de Vendas e Consignações.

Exceção-se, apenas (entre o material importado) o cobre em lingotes que será comprado pela adjudicatária a qualquer firma não participante do consórcio e vendido à Prefeitura.

Quanto ao material de fabricação nacional, serão sujeitos a este imposto apenas aquelas peças a serem empregadas nos veículos e as destinadas ao almoxarifado, pois, sobre as demais, a serem empregadas na instalação das linhas e das subestações, já vimos que incide a cota variável do imposto de Indústrias e Profissões.

Tais são:

	Cr\$
Pneus	16.340.400,00
Baterias	2.600.000,00
Borboleta conta-passagem	2.645.000,00
Extintores de incêndio	460.000,00
Material de linha nacional para reserva (inclusive postes de concreto)	682.614,00
TOTAL	22.728.014,00

Mas, todo esse material, de acordo com a cláusula 19.^a pode ser faturado diretamente, pelos respectivos fabricantes, à Prefeitura (pelos preços figurados no contrato, garantidos pela SADE, com ressalva das permissíveis variações); logo, o imposto de Vendas e Consignações, à razão de 4% e no montante de $0,04 \times 22.728.014,00 = \text{Cr\$ } 909.120,60$, será pago pelos referidos fabricantes.

Resta, portanto, o cobre, cujo preço total, inclusive reserva, perfaz Cr\$ 8.603.743,50.

Resulta, para o Imposto de Vendas e Consignações:

$$0,04 \times 8.603.743,50 = \text{Cr\$ } 344.149,70$$

5) IMPOSTO DE CONSUMO

Este imposto compete ao comprador e a Prefeitura está isenta.

6) IMPOSTO DE RENDA

É inteiramente descabível a hipótese de que, baseado no disposto na cláusula a firma contratante imagine poder pleitear o pagamento pela Prefeitura do seu imposto de renda. Em primeiro lugar esse imposto não é, assim

como o de indústrias e profissões, relacionado *exclusivamente* com a execução da obra; em segundo lugar, ele decorre dos lucros da firma e não, propriamente, do valor de determinada transação e, ainda, é variável progressivamente com o nível daqueles lucros.

RECAPITULAÇÃO

Despesas que oneram o orçamento para realização de obras:

	Cr\$
Taxas da Alfândega e Cais do Pôrto ..	7.094.814,30
Imposto de Importação e despesas bancárias	11.106.059,90
Imposto de Vendas e Consignações	344.149,70
TOTAL	18.545.023,90

Poderíamos acrescentar ainda uma verba de cerca de Cr\$ 100.000,00 para o transporte (que não puder ser feito pelos veículos da Prefeitura), entre o Cais do Pôrto e os locais de trabalho ou depósitos, e, ainda assim, o total somado ao valor do contrato ficaria sensivelmente abaixo do montante autorizado pela Lei n.º 826.

CLÁUSULA 43.^a — DESPESAS CONTRATUAIS

Referência: fls. 1 do voto.

Cifram-se essas despesas, que, pelo contrato, são de responsabilidade da Prefeitura, aproximadamente em Cr\$ 1.800,00, tal é o custo da publicação no *Diário Oficial* do contrato assinado, de vez que a Constituição Federal exime a Prefeitura do pagamento de quaisquer selos ou taxas. Não obstante, essa quantia não onera o montante reservado para o serviço de ônibus elétricos. É paga pela verba 201 — Código Local 327.0.

CLÁUSULA 44.^a — RESCISÃO

Referência: fls. 1, 4 e 7 do voto.

Houve mais um equívoco do Sr. Ministro Relator, ao incluir esta cláusula entre as que, no seu entender, provocam despesas extra. No caso de rescisão, a Contratante receberá uma indenização referente ao projeto e às despesas realizadas até o momento da paralisação e fornecimentos encomendados, mas essas despesas, é óbvio, não se somam ao valor do contrato; são uma parcela do mesmo valor e representam pagamento de serviços ou materiais que ficam pertencendo à Prefeitura.

No capítulo "Interveniência" será longamente desenvolvida a hipótese.

Quanto aos comentários suscitados na análise desta cláusula, a respeito da imprecisão verificada no contrato, acerca do início do prazo de sua validade, essa dúvida já foi, igualmente, esclarecida em parágrafo especial deno-

minado "Vigência do contrato" do capítulo referente à cláusula 12, do presente estudo.

CLÁUSULA 45.^a — VALOR DO CONTRATO

Referência: fls. 1 do voto (início).

Reportamo-nos aos nossos comentários no capítulo referente à cláusula 12.

CLÁUSULA 46.^a — EMPENHO

Nada foi alegado.

CLÁUSULA 47.^a — COMPROMISSOS A CONSTAREM DO ORÇAMENTO

Referência: fls. 4 do voto.

A cláusula seria desnecessária se não tivesse a finalidade de dar conhecimento ao Contratante de como serão pagos os seus serviços e fornecimentos, no decorrer do prazo do financiamento. Os compromissos se referem, tão-somente, ao preço do contrato, cujo pagamento se desdobrará em cerca de sete anos. Os juros respectivos já estão incluídos no montante previsto; logo não se justifica a inclusão da cláusula na lista das "gravosas".

Mas o ilustre Relator entende, também, que os compromissos assumidos carecem de apoio na lei.

Após lembrar as impugnações que vem fazendo a várias cláusulas do contrato (e que aqui estão sendo contraditadas), o ilustrado Relator afirma:

"O reconhecimento da validade impõe que o contrato, na forma da alínea b do art. 767 do Regulamento de Contabilidade, se destine à execução de serviços postos dentro do quantitativo e duração dos créditos. O Regulamento exige, também, na alínea c do art. 775, que se mencione a verba orçamentária por onde deve correr a despesa".

E acrescenta:

"Ora, a prova da inexistência dos recursos legais necessários à realização da despesa contratada é feita com a própria inclusão da cláusula 47.^a do contrato; resulta do próprio compromisso assumido pela Prefeitura, no sentido de obtê-los".

E termina asseverando que tal compromisso, "em caráter de exigibilidade financeira e liquidez jurídica", dependeria de autorização legal.

Ora, o Regulamento Geral de Contabilidade Pública, em seu art. 43, estabelece:

"O orçamento ou balanço de previsão de cada exercício compreende a receita prevista e a despesa que o Governo é auto-

rizado a fazer no decurso do ano financeiro, para prover às obrigações assumidas pelo Estado e aos serviços públicos..."

O art. 65 do mesmo Regulamento dispõe, com relação à discriminação orçamentária da despesa:

"Na parte referente ao *Material*, serão compreendidas não só as despesas propriamente de material, como as que se referirem... a obras de qualquer natureza, feitas por empreitada, contrato ou ajuste ;...

e, a seguir, o seu art. 73 estabelece que:

"Toda a despesa ordinária a efetuar-se repartidamente em diversos anos deverá ser inscrita no orçamento apenas pela parte vencível, em cada ano, repetindo-se, sucessivamente, a respectiva consignação nos orçamentos posteriores, até a extinção total da soma repartida".

Poderiam, ainda, ser transcritas outras normas legais, que reafirmam e completam as disposições em causa, como, por exemplo, o art. 218 e a alínea c do art. 230 do Regulamento citado ou o parágrafo único do art. 54 do Decreto n.º 4.536, de 28 de janeiro de 1922, etc...

E' fora de dúvida, pois, que o orçamento deve consignar as dotações correspondentes às obrigações assumidas pelo Estado e assim também, que a despesa relativa a obras de qualquer natureza, feitas por contrato, pode repartir-se por diversos exercícios, inscrevendo-se na lei de meios, apenas pela parte vencível em cada ano.

Se assim é, fôrça também é convir que o disposto nas alíneas b e c dos arts. 767 e 775, respectivamente, do Regulamento de Contabilidade, deve ser pôsto em harmonia com as demais normas legais citadas. Ou seja: o quantitativo e a duração dos créditos ou, como é o caso, a verba orçamentária por onde corre a despesa deve comportá-la, isto é, a dotação deve cobrir os compromissos anuais do Estado, assumidos no contrato, repetindo-se sucessivamente a consignação, exercício após exercício, até sua final liquidação.

Isto pôsto, necessário é, ainda, acrescentar que:

a) o Prefeito está autorizado a assinar contrato até o valor de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) para execução parcial do plano de instalação de ônibus elétricos (art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955);

b) o Prefeito está, igualmente, autorizado, no exercício corrente, a realizar despesas até Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), para início do pagamento das obras contratadas nos termos e dentro dos limites fixados pelo art. 18 da Lei n.º 826, antes mencionada (Lei n.º 883, de 6 de dezembro de 1956 — Orça-

mento para 1956 — Verba 700 — Código local 347.6, combinado com o art. 18 da Lei n.º 826, antes mencionada).

O Prefeito, assim, está autorizado pela lei, a assumir compromissos que se devem repartir por diversos exercícios, de vez que a lei o autorizou a assinar um contrato até Cr\$ 500.000.000,00, e outra lei o autorizou a efetuar despesas, no corrente exercício, dentro do montante de Cr\$ 100.000.000,00, para início de pagamento das obras contratadas. Atente-se bem: início de pagamento e não início das obras.

Logo, se o orçamento compreende a despesa que o Governo é autorizado a fazer para prover as obrigações assumidas pelo Estado, e se essa despesa deverá efetuar-se repartidamente em diversos anos, deverá ela ser inscrita no orçamento, apenas pela parte vencível em cada ano.

E' só isto, apenas isto, o que se contém na cláusula impugnada. A cláusula é, quase, uma repetição das normas legais citadas.

Na verdade, estipula o contrato:

“Cláusula quadragéssima sétima — Compromissos a constarem do orçamento — De acôrdo com o disposto no art. 18 da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, e considerando os têrmos do presente contrato, a Prefeitura incluirá em verba própria das Leis Orçamentárias correspondentes a cada um dos exercícios seguintes ao contrato, as dotações necessárias ao atendimento dos compromissos assumidos neste mesmo contrato”.

CLÁUSULA 48.^a — TAXA DE TÊRMO

Não foi mencionada.

CLÁUSULA 49.^a — EXTENSÃO DOS SERVIÇOS CONTRATADOS

Não foi mencionada.

CLÁUSULA 50.^a — PRESTAÇÃO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E MANUTENÇÃO

Referência: fls. 2 (*in fine*) do voto.

A cláusula 50.^a do contrato é denunciada pelo Sr. Ministro Relator como ocultando um “manancial” de despesas que sobrepujarão a autorização legal.

Ao tratar de dar execução à sua tarefa de preparar uma concorrência para instalação dos serviços de ônibus elétricos, a Comissão considerou prudente acrescentar ao edital a exigência de serem, pelos concorrentes, apresentados planos e orçamentos para “Assistência e supervisão técnica e administrativa da operação do transporte coletivo por ônibus elétricos” e de “Manutenção e reparação do mesmo sistema”. O propósito da Comissão foi, primeiramente, receber dos concorrentes sugestões para a melhor organização e funcionamento desses serviços que, evidentemente, se iniciarão apenas depois

de pôsto em funcionamento o sistema; em segundo lugar, para ficar ciente da ordem de grandeza do seu custo se, na fase inicial, forem êles adjudicados ao concorrente vencedor, obviamente considerado um especialista e, portanto, indicado para a tarefa de instruir os corpos técnicos da Prefeitura ainda desafiados a semelhantes misteres.

Nem poderia ser de outra forma, porque a autorização legal se cifrava tão-somente à instalação das linhas de ônibus elétricos. Estão claros no edital tais propósitos da Prefeitura em relação aos dois serviços complementares (Assistência e Manutenção) nas notas finais aos itens V e VI: “O contrato de assistência e supervisão técnica e administrativa será assinado com a Prefeitura ou entidade que vier a ser concedida a exploração do serviço” — o mesmo texto — *mutatis mutandis* — para o contrato de manutenção e reparação do sistema.

No final do edital se reafirma o intuito da Comissão em considerar os planos para êsse serviço como uma contribuição de cada concorrente e uma credencial de competência técnica, a influir no julgamento da proposta.

Edital 4.1, inciso 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.....; c) qualidade.....; 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.

Vê-se, assim, que os planos apresentados poderão, ou não, ser aceitos pela Prefeitura ou pela entidade que explorar o sistema. A Comissão chegou a prever que a execução dos serviços será objeto de outros contratos a serem assinados oportunamente, mas, nada indica que a Prefeitura esteja a isso obrigada; poderá agir de outra maneira: lançar mão de seus próprios técnicos que, por falta de experiência, poderão, talvez, de início, agir sem a perfeição desejada ou, então, contratar técnicos de capacidade comprovada na especialidade.

Se, a êsse respeito, nada constasse do edital, não haveria mais êste campo para ser explorado pela malícia do Ministro Relator ao descobrir “mananciais ocultos” de despesas extra para agravar o contrato; mas a omissão não significaria que o problema deixasse de existir e de exigir uma solução. Pois essa solução foi encaminhada pela Comissão e de tal maneira a proporcionar à Prefeitura um meio de dispor, sem lhes pagar o preço, de vários planos para os serviços referidos. Ainda mais, habilitou a Prefeitura a conhecer o montante aproximado das despesas a que será obrigada para fazer funcionar a contento o novo sistema de transporte coletivo, despesas essas que não constavam da autorização legal e que, portanto, não poderiam ser objeto do presente contrato.

As referências do Relator, a respeito, transformaram completamente o entendimento dessa questão. Sua Senhoria, em certo trecho do relatório declara que:

“Os contratos de assistência e manutenção produzirão encargos de monta cuja altura não pode ser estimada *a priori*”.

Ao revés do que afirma o Relator, a altura desses encargos está mais do que estimada: está orçada, está *proposta* por cada um dos concorrentes. A proposta do concorrente vencedor, por exemplo, que faz parte do “dossier” remetido ao egrégio Tribunal de Contas e que leve ter sido examinado por Sua Senhoria, consigna os montantes de: US\$ 110.000,00 + Cr\$ 1.800.000,00 para supervisão, e US\$ 70.400,00 + 4.500.000,00, para manutenção, num total de Cr\$ 14.500.000,00.

Repetimos, porém: essa quantia não é, de forma alguma, para ser incluída no contrato, pois se refere ao custeio de serviços complementares, ainda não autorizados, mas que, na ocasião própria, terão de sê-lo, ou passarão a competir à Companhia de Capital Misto que se fundar para explorar os serviços.

Infelizmente, o Sr. Ministro Relator não entendeu assim. Declarou:

“Os serviços a serem considerados estavam previstos, contudo, nos itens V e VI do edital de concorrência, correspondendo a uma despesa compreendida no total do crédito autorizado. Não se poderá entender a eficiência da implantação do sistema, aliás, independentemente de condições que definam o processo de assistência e supervisão técnica e o regime de manutenção e reparação do mesmo sistema”.

Além de demonstrar, o trecho acima, terem escapado ao Relator as notas do capítulo 4. 1 — 3) já transcritas, dêle também se conclui que a laicidade do jurista no campo de organização do transporte coletivo se encarregou de ditar a interpretação menos correta àquilo que se referia não à “definição do processo de assistência e supervisão técnica e o regime de manutenção e reparação”, mas aos planos e orçamentos para organização e prestação de serviços de supervisão durante um ano, por técnicos especializados, dos escritórios, do controle do tráfego e da renda e, bem assim, para o provimento de material e pessoal das oficinas.

CLÁUSULA 51.^a — TRANSFERÊNCIA DO CONTRATO

Não foi objeto de comentários.

CLÁUSULA 52.^a — JUÍZO ARBITRAL

Referência: fls. 7 do voto.

Mais extensamente do que em relação a outras impugnações, o voto desenvolve cerrada argumentação, no sentido de comprovar a ilegitimidade e os inconvenientes da instituição, no contrato, de um Juízo Arbitral.

As conseqüências práticas da cláusula em apreço, que serviram para dar realce à impugnação feita pelo ilustrado Relator, deverão, desde logo, ser reduzidas à sua verdadeira proporção.

Nos termos do contrato, o Juízo Arbitral será constituído, tão-somente, no caso previsto na cláusula a que êle se refere, ou seja, a 52.^a, e com a finalidade exclusiva de dirimir dúvidas resultantes da interpretação do contrato, quando, sobre elas não se tenham os contratantes pôsto de acôrdo, diretamente: é o que vimos, ao contraditar o entendimento do ilustrado Relator, relativamente à cláusula 44.^a (Rescisão), quando nos reportamos, outrossim, ao capítulo *Interveniência*.

Tal fato merece ser afirmado com ênfase, para pôr de manifesto o equívoco que consiste em considerar a cláusula 44.^a, que é anterior, com a finalidade de ampliar a competência de um Juízo Arbitral previsto na cláusula 52.^a, que é posterior.

Reconhecemos que tal interpretação poderia ocorrer, em face da relação estabelecida entre as duas cláusulas, na referência que se faz à primeira, no texto da segunda, a propósito da composição do Juízo Arbitral. Mas dita interpretação não resiste a uma análise, mesmo perfunctória.

Com efeito: o Juízo Arbitral é criado na cláusula 52.^a para dirimir dúvidas resultantes da interpretação do contrato (quando não dirimidas diretamente entre as partes contratantes). Sua função é nitidamente exegética, no âmbito jurídico, ao passo que os árbitros a que se refere a cláusula 44.^a terão uma função técnica de avaliação de despesas e do valor da parte do projeto já completado no instante da rescisão.

E' conveniente acentuar que o custo total do projeto consta da proposta, bem como do contrato (ver inciso 4 da cláusula 15.^a) e é para ser descontado das importâncias das faturas relativas às montagens, mas como a apresentação dos detalhes desse projeto (cláusula 3.^a) é feita progressivamente, de acôrdo com o programa de execução das diferentes etapas, no caso de rescisão do contrato haverá necessidade de um estudo para se estimar, no momento, o valor da parte do projeto já elaborada. Essa é uma das funções dos árbitros nomeados segundo o processo indicado na cláusula 44.^a.

Por igual, a esses árbitros competirá proceder ao levantamento de tôdas as despesas realizadas pela adjudicatária, bem como do valor dos fornecimentos já encomendados. Trata-se, na verdade, de uma simples operação contábil-financeira, a fim de verificar-se o débito real da Prefeitura para com a adjudicatária, para o fim exclusivo de liquidação final dos compromissos assumidos até uma data determinada.

Não se está a dirimir uma contenda; trata-se de verificar o exato montante, em cruzeiros, que corresponde à execução parcial do contrato rescindido, em face de iniciativa direta da Prefeitura, sem que haja culpa ou responsabilidade atribuíveis à adjudicatária.

A indenização prevista corresponde, pois, simplesmente, ao pagamento de serviços e utilidades. Ora, os preços unitários desses serviços e utilidade constavam da proposta, constam do contrato e constarão das faturas correspondentes aos fornecimentos e montagens já feitos, até ao momento da rescisão. De tal forma, por simples operação matemática, chegar-se-á à fixação do saldo, da quantia que a Prefeitura deverá pagar.

Tais funções não deveriam ser atribuídas a um Juízo Arbitral. O contrato as deferiu a uma comissão de árbitros, de composição especial, é ver-

idade, mas nada mais do que uma comissão, cujas conclusões terão, meramente, caráter informativo.

Se assim não fôsse, a cláusula 44.^a faria expressa menção aos juizes árbitros (cláusula 52.^a), como competentes para fixar a indenização, o pagamento a ser feito pela Prefeitura, na hipótese de rescisão. A norma contratual diria, apenas, que a “indenização relativa ao projeto, às despesas realizadas até o momento da paralisação e fornecimentos encomendados seria fixada por um Juízo Arbitral” ou “pelo juízo arbitral a que se refere a cláusula 52.^a”.

Desfeito, assim, o equívoco, cumpre reafirmar que não se vulnerou a lei, sendo certo, acima de toda a dúvida, que a indenização a ser fixada pela comissão de árbitros a que se refere a cláusula 44.^a não representa compensação pela rescisão do contrato.

A rescisão do contrato não é feita *mediante* indenização, mas resultará:

a) da impossibilidade de serem as obras iniciadas dentro do prazo de um ano a partir da data do registro do contrato no Tribunal de Contas ou de ordem definitiva de suspensão por parte da Prefeitura (isso, independentemente da vontade da adjudicatária) ou

b) da ocorrência de qualquer das seguintes hipóteses: 1) transferência do contrato a outros, com autorização; 2) paralisação por mais de 30 dias sem motivo justificado; 3) não conclusão seis meses após vencido o prazo; 4) falência ou concordata; e até 5) grave infração das cláusulas do contrato, a qualquer título, casos em que poderá ser declarada pela Prefeitura, se esta achar conveniente.

Seja no caso a) seja no caso b), a Prefeitura pagará o que foi realizado pela contratante, em trabalhos e em fornecimentos; liquidará o seu débito, sob pena de poder ser acusada de pretender locupletar-se ilicitamente (está ressalvado que no caso b) haverá desconto e multas a favor da Prefeitura).

Posta a questão nestes termos, que são os termos exatos do contrato, já se poderia, mesmo, admitir que a cláusula 44.^a tivesse criado um verdadeiro Juízo Arbitral. Ainda assim, não se infringiria o disposto no art. 798 do R.G.C.P., desde que, como vimos, a competência de um tal juízo não seria fixar uma indenização, uma compensação pela rescisão do contrato, e o artigo citado, só neste caso, torna obrigatória a prévia autorização legislativa, nos seguintes termos:

Art. 798. Nenhuma rescisão de contrato mediante indenização será feita sem prévia autorização do Congresso Nacional (leia-se: da Câmara do Distrito Federal).

Isto pôsto, vejamos, agora, os fundamentos jurídicos da instituição do Juízo Arbitral previsto na cláusula 52.^a, com competência restrita ao desfazimento de dúvidas surgidas na interpretação do contrato e não reduzidas, diretamente, pelas partes contratantes.

Não há, no R.G.C.P., uma única disposição que se possa citar em contrário à instituição de um Juízo Arbitral, com aquela finalidade. O contrato (cláusula 53.^a) remete ao fôro local qualquer questão judicial, logo, inclusive

a que, eventualmente se originar de reclamações quanto à rescisão unilateral do contrato.

Está, assim, respeitada a determinação do art. 802 do R.G.C.P.

Na falta de disposição expressa da lei, em contrário (veja-se art. 767 e respectivo parágrafo único, sobre formalidades necessárias à validade dos contratos; arts. 775 e seguintes, que se referem à estipulação dos contratos; a Seção IV do Capítulo II, arts. 795 e seguintes, que tratam da execução dos contratos, todos do R.G.C.P.), a impugnação do ilustrado Relator se vai debilitando, para deixar, afinal, de subsistir, também, por falta de amparo doutrinário, já que as citações que trouxe ao seu voto não contemplam a tese específica do Juízo Arbitral previsto no contrato ou não consideram as disposições de direito processual vigente.

A sentença arbitral só é executória depois de homologada pelo Juiz a que originariamente competir o julgamento da causa e da homologação cabe, sempre, recurso de apelação (arts. 1.041, 1.042 e 1.046 do Código de Processo Civil) e dita apelação será recebida em ambos os efeitos (devolutivo e suspensivo).

Por fim, talvez mereça lembrar que a instituição de Juízo Arbitral com as finalidades previstas no presente contrato não contraria a tradição e a prática de contratos administrativos em geral, haja vista aqueles referentes a concessões de carris urbanos nos quais se prevê dito Juízo Arbitral.

CLÁUSULA 53.^a — FÔRO

Não foi mencionada a cláusula.

FÊCHO DO CONTRATO — INTERVENIÊNCIA

Referência: fls. 3 do voto.

Não é a cláusula 53.^a (a qual se refere simplesmente ao fôro por onde serão dirimidas possíveis contendas entre os contratantes), que o digno Relator quiz referir-se em seguida, mas ao fêcho do contrato, onde se declara: Pela interveniente foi declarado, etc. O Sr. Ministro considera ter essa interveniência o único mérito de “favorecer com uma cunha” ou de “calçar com uma ponta de lança” os interesses da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, “que não concordará com a implantação do serviço de ônibus elétricos, sem ser a trôco de vantagens ponderáveis”. Essa ilação o Ministro Relator a retira de um raciocínio partido de premissa inteiramente falsa, qual seja a de imaginar-se que o serviço de ônibus elétricos irá fazer concorrência ao serviço explorado pela companhia mencionada.

Mais uma vez se equivocou o ilustre Relator, porque provavelmente não fixou a atenção no relatório com que a Comissão encaminhou ao Sr. Prefeito a minuta do edital. Lê-se nesse relatório o seguinte:

“Os itinerários sugeridos cobrem todos os bairros da área atualmente servida pelos bondes da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, ou seja, toda a zona sul”.

Adiante, entre as razões da escolha dessa zona para ser contemplada, em primeiro lugar, com o moderno serviço, estão as seguintes:

1.º “A expiração, em 1960, do prazo contratual que liga a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico à exploração do serviço de bondes, devendo, em consequência, 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 a obsolescência do material”.

Mais adiante, ainda:

“A fixação final dos itinerários obedecem a necessidade de suprir tôdas as linhas atuais de bondes...”.

Quando não fôsem bastantes tais passagens do relatório para fazer compreender que o serviço de ônibus elétricos foi planejado para substituir o serviço de bondes na zona sul, o trecho seguinte, do capítulo denominado “Justificativa dos Itinerários — Cálculo do Tráfego e da Renda” dissiparia tôdas as dúvidas:

“A fixação do número de linhas e respectivos itinerários foi resultante dos seguintes propósitos fundamentais: o respeito à tradição dos logradouros até hoje percorridos por linhas de carris, as quais serão substituídas por linhas de ônibus elétricos”.

Em outro trecho do mesmo documento se lê:

“Eis por que a rua do Catete ficará sobrecarregada com um número de linhas maior 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”.

Ainda outro trecho:

“A adoção de um novo esquema de tráfego no centro da cidade possibilitada pela retirada dos bondes...”.

Todo o restante do relatório justificativo do anteprojeto da Comissão se repete em referências que, clara e insofismavelmente, afastam qualquer possibilidade de dúvida sobre o fato de que o sistema de ônibus elétricos, a ser instalado, terá a finalidade de substituir os carris.

E, por fim, no próprio contrato, na cláusula 23.ª — Execução da obra — se lê: “O tempo que medeará entre a retirada da rede dos bondes e a entrada em tráfego dos ônibus elétricos em cada uma das diferentes etapas...”.

Seria inadmissível que a Prefeitura projetasse um sistema para fazer concorrência a determinada companhia particular detentora de um monopólio de zona, porque, nesse caso, muito mais grave do que possíveis indenizações que seria compelida a pagar, o seu próprio sistema estaria fadado a um fracasso econômico. Os males da competição atingiriam os dois sistemas.

E' profundamente chocante que um alto Juiz de um Tribunal de Contas atribua a funcionários de passado tão ilibado quanto o seu próprio, propósitos inconfessáveis de lesar os interesses da cidade em proveito dos de duas companhias particulares. Pois é o que assevera o ilustrado Relator:

“Se o contrato vier a ser registrado, a Prefeitura colocar-se-á entre dois fogos, um dos quais a queimará, inexoravelmente, levando, com gravidade, a burra da Fazenda Pública. Então a interveniente reclamará as anunciadas compensações, para sair do caminho; se a Prefeitura não a retirar do caminho, a SADE cobrará à Prefeitura as indenizações soberbas que o próprio contrato estipula. Sua cobrança processar-se-á sem delongas judiciais, visto ela haver-se prevenido com a esdrúxula da cláusula 44.ª, muito bem combinada, para os efeitos de tramitação rápida e venturosa, com os termos da cláusula 52.ª, ambas a respeito de um juízo de árbitros. Por meio do indicado Juízo, a SADE habilitar-se-á ao recebimento de soberba indenização”.

Eis aí o trecho em que o Ministro Relator lança a pecha de desonestidade — ou de incapacidade — não apenas sobre os responsáveis pela inclusão das cláusulas criticadas no contrato, mas também sobre a autoridade que vai, se ocorrer a hipótese, nomear o árbitro da Prefeitura e indicar ou aceitar o desempatador e, por fim, sobre esses mesmos árbitros que Sua Senhoria ainda não sabe quem serão e que poderão ser, inclusive, magistrados ou Ministros do Tribunal de Contas.

Vejamos a que se resumem os receios do Sr. Relator:

A cláusula da interveniência não pode ter a interpretação que lhe empresta o voto, como vimos, porque não é verdade que

“o sistema a que se refere o contrato determina a instalação de serviço que concorrerá com o serviço concedido à interveniente; agravará, indubitavelmente, o atual desequilíbrio confessado por esta última”.

Não haverá competição. Os acordos referidos no texto da declaração, entre a Prefeitura e a interveniente, a qual “concordará com a implantação do serviço de ônibus elétricos na referida zona” serão, consequentemente, fáceis de se completar, desde que eles se resumem na retirada dos bondes da zona

sul, exonerando a interveniente da responsabilidade contratual até o término do prazo, em 1960. Isto significará a cessação do prejuízo diário da operação de que a Companhia se vem queixando, prejuízo esse que será transferido à Prefeitura, caso esta não diligencie em substituir o sistema antes daquela data, que se avizinha, por outro mais moderno e de rentabilidade garantida, desde que pròpriamente administrado.

Mas, admitindo, para argumentar, que houvesse um conluio infernal entre a Companhia contratante e a interveniente: os “dois fogos” que metralharão a Prefeitura, segundo o vaticínio do ilustre Relator — e que, negando-se a Companhia interveniente e assinar o acôrdo, tornasse impraticável o início das obras dentro de um ano, então, quais seriam “as indenizações soberbas que o próprio contrato estipula” que a SADE se habilitaria a receber? De acôrdo com a própria cláusula 44.^a:

“uma indenização relativa ao projeto, às despesas realizadas até o momento da paralisação e fornecimentos encomendados”.

Ora, a indenização relativa ao projeto seria o preço do projeto, isto é, de um trabalho que não se perderia e que ficaria de posse da Prefeitura. O preço do projeto completo (com todos os detalhes de execução) está fixado no contrato: seria o máximo dessa parcela; quanto às despesas realizadas até o momento da paralisação e fornecimentos encomendados: nulas ou quase nulas, porque não teria, praticamente, havido início de serviço nem de fornecimentos. Se tivesse havido, todavia, se incorporariam, de certo, ao patrimônio da Prefeitura.

E o eventual ressarcimento de perdas e danos? Essa indenização, se cabível não seria de competência dos três membros, indicados, apenas, para estimar as despesas realizadas; seriam fixadas pela Justiça, se fôsse o caso, a qual iria decidir a espécie em face dos elementos apreciáveis, que não seriam outros senão os relatados no parágrafo precedente.

Advertimos, em tempo, que tal hipótese foi admitida apenas para argumentar, mas voltando à realidade, ou seja, à posição da interveniente em face do contrato, se verifica que as duas únicas condições para a celebração do acôrdo entre a mesma e a Prefeitura são: 1.^o — que a interveniente não venha a ser onerada com qualquer nova responsabilidade; 2.^o — que não se agrave o atual desequilíbrio financeiro da sua concessão. Ora, nem “nova responsabilidade” nem “agravo ao seu desequilíbrio financeiro” serão cometidos à Ferro Carril do Jardim Botânico; pelo contrário: haverá *exoneração* de responsabilidade de operar os carris da zona sul, que alega serem deficitários e, por conseqüência, um *alívio* ao seu desequilíbrio financeiro. Logo, o acôrdo está implicitamente feito, dependendo o ato formal, tão sòmente, de iniciativa da Prefeitura que, pelo disposto no início da cláusula 44.^a, teria o prazo de um ano para adotá-la.

A ressalva contida no início da declaração comentada:

“sem renúncia do que reiteradamente vem reivindicando quanto aos prejuízos e à composição do desequilíbrio financeiro dos serviços que executa”,

não influi no acôrdo previsto: os prejuízos ali referidos são aquêles que a Companhia adverte vir suportando, independentemente da instalação de qualquer novo sistema, de que não se cogitava até então.

Pretende a interveniente que o seu direito, no caso se funda no art. 151 da Constituição Federal. E' público e notório que as Companhias concessionárias de carris vêm, reiteradamente, reivindicando o direito de obter tarifas compensadoras para os serviços que exploram, alegando estarem os referidos serviços produzindo um *deficit* da ordem de Cr\$ 280.000.000,00, sem computar o ônus representado pelo recente aumento salarial conseguido pelos empregados das mesmas e que atingirá cifra aproximada a Cr\$ 200.000.000,00.

Tais circunstâncias impediriam a interveniente de pleitear qualquer indenização pela cessação dos serviços de carris na zona sul que, em última análise, representaria a redução do seu prejuízo. Por outro lado, os termos da interveniência não permitem à mesma exigir encampação ou antecipação da reversão dos serviços de carris nas demais zonas, que são de responsabilidade de outras companhias, embora, sabidamente do mesmo grupo econômico, pois o que está estipulado é que a interveniente *não venha a ser onerada com qualquer nova responsabilidade e que não se agrave o atual desequilíbrio financeiro.*

* * *

Estão, assim, refutadas a crítica global feita ao contrato e a análise impugnatória, de tôdas as cláusulas mencionadas no Relatório e no voto.

A muitas das disposições do contrato e, em particular, a tôdas que resguardam o interêsse da Prefeitura, não consta a menor referência. E' claro que, para os efeitos do voto denegatório, não seria indispensável a citação dos acertos do contrato, que alongaria ainda mais o extenso trabalho do Relator, mas, pelo menos, amenizaria a acridéz da sentença contra a iniciativa do Executivo Municipal, que visa a estabelecer um sistema de *trolley-bus* na cidade do Rio de Janeiro.

Não temos motivos para crer que a hostilidade do Sr. Ministro se dirija contra o veículo, contra o sistema. A certo propósito, Sua Senhoria advertiu:

“Esta é uma parte técnica de relevância que não atrai a saliência do principal, reduzidas a termos de legalidade. Para avigorar a vida dêste relatório, não preciso injetar-lha o sôro distilado do alheio conhecimento específico”.

O voto não levou, pois, em conta, o valor técnico, nem o econômico, do trabalho elaborado e completado por tantas cabeças; mas lhe deu nota má em Legalidade. Sua Senhoria demonstrou, no entanto, que, na sua missão de censor rigoroso e defensor intransigente da coisa pública, incorreu no engano de subestimar desde a mentalidade, até o caráter dos responsáveis pelo documento que repeliu. E o repeliu, baseando-se em equívocos manifestos de interpretação de várias cláusulas e de suas relações recíprocas; invectivando contra propósitos sinistros que percebeu na redação de outras tantas cláusulas; imaginando verdadeiras conspirações contra o interêsse público; julgando-se, en-

fim, isolado, na sua digna missão, em campo oposto ao de todos que intervieram no assunto, funcionários, colaboradores, contratantes e intervenientes. Mas a verdade é bem outra: muitos ainda há que, também, como Sua Senhoria, comungam no mesmo altar, não privativo, do culto à retidão; e que, também, como Sua Senhoria, podem ser signatários da bonita mensagem com que encerrou o seu relatório:

“Em casos deste porte é que se eleva ou se degrada o senso do dever público”.

* * *

Ao elevar à consideração de Vossa Excelência o presente relatório, a Comissão se sentirá honrada se as razões aqui expendidas forem de utilidade para o fim de habilitar Vossa Excelência a deliberar como fôr julgado mais conveniente aos interesses da Cidade.

XXXI — OFÍCIO DO PREFEITO À CÂMARA DOS VEREADORES, ENCAMINHANDO AS APRECIÇÕES DA COMISSÃO

Com referência ao contrato para implantação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos no Distrito Federal, autorizado pela Lei n.º 826, de outubro de 1955, e assinado, após concorrência pública, com a SADE (Sul Americana de Eletrificação S. A.), estou remetendo a Vossa Excelência, em anexo, o parecer da Comissão competente, com o qual estou de acôrdo, e que sustenta a legalidade de tôdas as cláusulas impugnadas pelo egrégio Tribunal de Contas, aditando esclarecimentos a respeito de outros dispositivos, direta ou indiretamente visados no voto vencedor.

2. Nos termos da decisão daquela Côrte de Contas, o contrato, e todo o documentário que o acompanha, será enviado a essa egrégia Câmara, para a devida apreciação e final julgamento.

3. Creio que o mencionado parecer poderá representar subsídio útil à discussão do assunto, de forma a permitir a execução da obra, tão meritória, cuja necessidade foi reconhecida pelo próprio Poder Legislativo, ao votar a lei autorizativa.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência as expressões de meu mais elevado apreço.

(a.) FRANCISCO NEGRÃO DE LIMA
Prefeito do Distrito Federal

XXXII — PARECER DO RELATOR NA COMISSÃO DE JUSTIÇA DA CÂMARA DOS VEREADORES

Pelo officio n.º 4.772, que em 7 de agosto do ano corrente foi enviado à Câmara do Distrito Federal, o Presidente do egrégio Tribunal de Contas local encaminhou ao Poder Legislativo o Processo n.º 111.924/57 — TCT n.º G.P. 5.981/57), relativo a contrato para instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos em nossa capital, o qual — precedido de concor-

rência pública — fôra assinado pela P.D.F. e a “Sul Americana de Eletrificação S. A.” (SADE). — Tal contrato fôra recusado nos termos do voto do conspícuo Ministro João Lyra Filho, em sessão de 18 de junho anterior, do referido Tribunal de Contas local.

Com o officio do Presidente do egrégio Tribunal de Contas, e o capeado Processo T.C.T., vêm, ainda, as informações que em 10 de agosto passado o Prefeito endereçou ao referido Órgão (Officio n.º G.P.1.970), para seu conhecimento e o da Câmara do Distrito Federal, à qual estava a matéria para ser enviada.

Isso dito, vejamos quanto se faz mister, para conhecimento da Comissão de Justiça e, por seu intermédio, da própria edilidade que dirá a palavra final sobre a questão.

O histórico da matéria, a perspectiva vestibular essencial para dilucidação da controvérsia suscitada pela recusa do Tribunal de Contas ao registro do avençado entre o Govêrno local e a empresa de sigla “SADE”, pode ser feita na obra do próprio Ministro Lyra Filho.

Em desenvolvimento que nada tem do “ensoado” visto pelo D. Relator da Côrte de Contas na “Instrução” da Assessoria dessa Casa, ao revés, numa abundância de iluminura verbal que poderia dar a seu trabalho calor de bisantinismo, não fôra o encantamento dimanante de seu estilo, através de 20 páginas compactas se tem visualizada tôda a significação do caso. Verdade é que o relatório transcende, vez por outra, os limites normalmente adstritos a esse tipo de trabalho: são abundantes as exorbitâncias, os prolapsos, de tal relatório. Nêle se encontra de tudo: a observação inicial de que é suposto “correta a ordem moral que animou os procedimentos pautados” pelo Executivo (pág. 1); a expressa menção de que “nada se pode argüir contrariamente à exação dos procedimentos burocráticos no curso do processo de concorrência” (págs. 6 e 11); exata e procedente crítica a certos tipos de leis — “congerie de textos” — que o Poder Legislativo distrital ocasionalmente elabora, abrindo o *atacado* para abastecimento do *varejo* destinado ao consumo da administração pública (págs. 7/8); imagem irônica onde investe contra suposta influência contagiosa da eletricidade empenhada nos ônibus sobre o pragmatismo da administração (pág. 12); crítica à manifestação da Consultoria da Prefeitura sobre composição de perdas e danos nos contratos administrativos (págs. 17 e 18); crítica a órgãos do mesmo Tribunal de Contas e, até, o preconício de um serviço taquigráfico nessa Côrte (pág. 20).

Dir-se-ia que o emérito pensador de enciclopédica produção, que versou sobre “O Amor rebelde aos Códigos” como doutrinou a propósito de “Despesa versus Receita” — com a mesma amplitude de conhecimentos quanto em exuberante gala de estilo — quis-nos embriagar com o filtro derramando de sua pena mágica, ou nos embevecer na contemplação de que o manejo da contabilidade pública, apesar da algidez de seus preceitos, não se descompadece com as virtualidades do estro. Todavia, à margem tais excentricidades que até servem para ensejar gratidão ao espírito com o trabalho quase manual de fazer a diácope de um imenso processado, nessa ectasia verbal de João Lyra Filho