

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 dêste 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 APRECIACÕES 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 Côte 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 aprêço.

(a.) FRANCISCO NEGRÃO DE LIMA  
Prefeito do Distrito Federal

### XXXII — PARECER DO RELATOR NA COMISSÃO DE JUSTIÇA DA CÂMARA DOS VEREADORES

Pelo ofício n.º 4.772, que em 7 de agôsto 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 concôr-

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 ofício do Presidente do egrégio Tribunal de Contas, e o capeado Processo T.C.T., vêm, ainda, as informações que em 10 de agôsto passado o Prefeito endereçou ao referido Órgão (Ofício 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 sôbre 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 Côte de Contas na “Instrução” da Assessoria dessa Casa, ao revés, numa abundância de iluminura verbal que poderia dar a seu trabalho calor de bizantinismo, 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 êsse 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 — “congêrie 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 sôbre o pragmatismo da administração (pág. 12); crítica à manifestação da Consultoria da Prefeitura sôbre 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 Côte (pág. 20).

Dir-se-ia que o emérito pensador de enciclopédica produção, que versou sôbre “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

se encontra, de fato, o estereoscópio essencial para entendimento da matéria sob análise.

Se a eloquência, como já a proclamava Cícero, no seu tratado "De Oratoribus", é, talvez, a mais formosa e a mais brilhante de todas as supremas virtudes, a tal ponto que a origem das civilizações seria inexplicável sem a imaginação do verbo a reunir os seres primitivos e dispersos, o conspícuo Lyra Filho pode acaudalar-nos, e nos acaudala com pleno gáudio nosso. Sobre-lhe eloquência, como lhe sobra aquela autoridade que Anatole France, em "Crainquibille", atribuía à entidade, como êle a é, e negava ao simples e desprezível homem, como nós somos ... "Un homme est faillible, Pierre et Paul peuvent se tromper. Descartes et Gassendi, Leibnitz et Newton, Bichat et Claude Bernard ont pu se tromper. Nous nous trompons tous et à tout moment. Nos raisons d'errer sont innombrables. Les perceptions des sens et les jugements de l'esprit sont des sources d'illusion et des causes d'incertitudes... Mais l'agent... abstraction faite de son humanité, ne se trompe pas. C'est une entité. Une entité n'a rien en elle de ce qui est dans les hommes et les trouble, les corrompt, les abuse. Elle est pure, inaltérable et sans mélange...".

Na poeira de luz que dispersa pelo seu percurso já traçado, vamos com João Lyra Filho. — Fazemos nosso seu Relatório.

Assim chegamos ao ponto nodular da questão.

O contrato firmado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a firma "SADE", aos 2 de abril de 1957, está em condições de produzir seus efeitos desde que registrado pelo Tribunal de Contas. Êle objetiva a instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos, com aproximadamente 110 quilômetros de linha aérea bifilar e fornecimento de 200 veículos com financiamento.

Entretanto, para o egrégio Tribunal de Contas — que tal enxergava pelos olhos e pela inteligência de João Lyra Filho — vários êrros ou eivas tais havia que maculavam a peça jurídica e que dessarte poderemos articular, em sinopse do relatório e do parecer exarado pelo emérito prolator (na ordem de sua apresentação):

1.º) O contrato não fixa o valor real da despesa a resultar da aplicação de todas as suas cláusulas que encerram despesas explícitas, ou declaradas, e implícitas, ou veladas, o que lesará o art. 775, § 1.º do Regulamento de Contabilidade. Entre os pontos que mais fortemente incidem na vedação legal o relator salienta o que determina que certos preços não são definitivos, pois, vigorarão conforme os índices do mercado no dia da aquisição do produto;

2.º) Certas cláusulas contratuais só oferecem o mérito de favorecer a Cia. Ferro Carril Jardim Botânico, interveniente no referido ato jurídico, que ressaltou aquiescer na realização da obra ocupar trechos de sua área de concessão de transporte, desde que ela não se veja onerada com qualquer nova responsabilidade ou agravada em seu atual desequilíbrio financeiro: o

contrato, neste passo, fortaleceria a posição dessa interveniente no exigir "compensações sonantes";

3.º) Os compromissos da cláusula 47.ª ferem os artigos 767, alínea b e 775, alínea c do Regulamento de Contabilidade, quando inscreve o compromisso, que o Prefeito não pode assumir, de deverem ser incluídas verbas próprias em orçamentos subsequentes para execução do comprometimento das 53 cláusulas contratuais;

4.º) A cláusula 42.ª "dribla" (sic) o princípio da parte final do art. 774 do Regulamento de Contabilidade, desde que, por ela, a P.D.F. se compromete a pagar todos os impostos e taxas federais, estaduais e municipais que recaiam sobre a adjudicatária, na execução do contrato;

5.º) O contrato é impreciso (cláusula 27.ª), no que tange ao início de execução, o que "poderá vulnerar" a limitação do prazo máximo de cinco anos referido no art. 777 do diploma de Contabilidade Pública;

6.º) As cláusulas 16.ª e 17.ª subordinam a Prefeitura, e ela só aos convênios de importação como aos pedidos de licença de importação e recolhimento de ágios, assim como obriga a P.D.F. na obtenção de divisas para o material importado;

7.º) A cláusula 15.ª fere, parcialmente, no que pertine ao pagamento de projetos, o art. 774 do Regulamento de Contabilidade;

8.º) Serão ilegais, por dispostos em contrariedade ao inscrito na alínea b, do art. 4.º, da Lei n.º 806, que autoriza a P.D.F. a inserir disposição relativa ao reajustamento de preços em todos os editais de concorrência e contratos futuros, as cláusulas 20.ª e 21.ª e, por via de consequência, a cláusula 25.ª. De certo modo esta carocha se vincula com a primeiramente articulada;

9.º) As cláusulas 44.ª e 52.ª, relativas, ambas, à constituição de um *juízo arbitral* para fins nelas previstos (seja esclarecido, para fixação de indenização a ser paga à adjudicatária, se a P.D.F. paralisar o serviço ou não lhe autorizar início após o registro do contrato, e, ainda, para esclarecer dúvidas surgidas na interrupção do mesmo) não devem ser admitidas, pois "a tradição indica ser destinado o juízo arbitral à solução das questões de ordem privada" (sic): Ademais, para instituição desse "juízo arbitral", mercê do art. 798 do Regulamento de Contabilidade, seria necessária prévia autorização legislativa;

10.º) Finalmente, tendo a Lei ("distrital") n.º 826, de 1955, discriminado as linhas de ônibus elétricos que deveriam ser instaladas, o Prefeito, podendo e devendo ter vetado tal discrimine, não agiu dessa forma, e, quando já não podia modificar a lei, assinou contrato para implantação do sistema em outros itinerários. Entretanto, a "lei distrital" houvera avocado "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".

Antes de passarmos ao exame das increpações lançadas pelo D. Ministro Lyra Filho, ao contrato que lhe fôra dado relatar, devemos — *ab imo pectore*

— confessar, recebemos um impacto moral violentíssimo da leitura inicial do trabalho do suave estilista de “Contas e Contos do Distrito Federal”. — Seu relatório de 20 densas páginas, como seu voto, ao qual a unanimidade do Tribunal de Contas seguiu ancilar, de 12 compactas fôlhas, operaram em nós o efeito de uma decepção; nós que acompanháramos todos os estudos realizados na esfera Legislativa e Executiva desde 1951, sôbre a modernização dos transportes coletivos urbanos do Rio de Janeiro, e que seguíramos a lenta e meticolosa tramitação dos serviços preliminares da implantação dos ônibus elétricos em nossa Capital; nós que conhecêramos, da intimidade de um trabalho quase colegionário, o *espírito público*, a honorabilidade e a inteligência dos Negrão de Lima, Oliveira Reis, Jesus Gadret, Roberto Filgueiras, César Cantanhede, e outros que tais, responsáveis por êste contrato tão excomungado nas referências de João Lyra Filho, passamos — por pouco tempo, é exato, mas de qualquer modo, por algum tempo — a colocar sérias restrições naquilo a que assistíramos.

Dessa decepção, todavia, nos recuperaríamos após atravessar as 80 páginas de refutação e de esclarecimentos prestados pela “Comissão de Ônibus Elétricos” ao Prefeito, e que, encaminhados por êle ao egrégio Tribunal de Contas, chegaram às nossas mãos com o material primário. E meditamos, então, sôbre o quanto está no plúmitivo realizar, quando servido por inteligência de escól: se Orfeu, com seu canto e sua lira comovera até o soberano do Hades, para daí recuperar sua adorada Eurídice, que logo perderia num inadimplemento contratual, êle a teria decerto novamente se seu canto fôsse eloquência e o nome de seu instrumento o vocativo de um mortal...

Após o confronto do pronunciamento do Tribunal de Contas sôbre o contrato P.D.F.-“SADE” com os esclarecimentos apresentados pela “Comissão de Ônibus Elétricos” só nos restaria, à parte o deleite que sempre resulta da leitura de João Lyra Filho, uma tristeza: a que nasce da observação de que os condores de vôo alto também descem ao convívio do quero-quero dos campos rasos para, com êles, incidir por vêzes nos êrros vulgares de perspectiva.

Com efeito, nos *dez motivos denegatórios* do registro do instrumento contratual antes referido, e articulados pelo Relator do Tribunal de Contas, *não houve um único* em condições de resistir à análise crítica percuente.

Senão, vejamos, seguindo os artículos da súmula anteriormente apresentada, a réplica das increpações:

1.º *artículo* — Não é exato que o contrato *lese* o § 1.º do art. 775 do R.G.C.P., pois, além dos preços dos serviços e fornecimentos contratados estarem perfeitamente esclarecidos nesse documento, êle contém os elementos unitários como a estimativa global. — Se é verdade que o valor total do contrato não consta de uma cifra invariável, exata e precisa, tarefa irrealizável numa obra da complexidade da que se objetiva, a hipótese se enquadra perfeitamente na alínea c do referido parágrafo do artigo citado pelo Relator *sem transcrição*.

A refutação da Comissão, na sua justificativa da cláusula 12.ª do contrato (págs. 14 *in fine*, *usque* 17) é, a propósito, esmagadora, pelo que a indicamos a nossos pares.

Contudo, dado que reside nesta observação do Ministro João Lyra Filho o mais rígido sambenito de ilegalidade colocado no contrato, a Comissão houve por bem de, superabundantemente, em mais de uma passagem — através de sua justificação de cada uma das cláusulas do negócio jurídico — responder ao crítico.

Assim, a Comissão contra-argumenta à pág. 37 *in principio*, letra d; pág. 43, *ibidem*; pág. 44 *in fine*; pág. 45; *et passim*;

Não obstante a *segurança de tal contra-argumentação*, o órgão responsável pelo contrato em tela foi *sobremodo demolidor* ao glosar o tópico do voto do Relator da Côrte de Contas onde se declarou — “mais grave é ressaltar a nota que determinados preços não são definitivos, pois vigorarão conforme os índices do mercado, no dia da aquisição” (pág. 2 do voto). — Redarguiu-lhe a Comissão: tal comentário, feito à cláusula 8.ª, nota II, se refere à aquisição do cobre, pneus e baterias, que “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, registrar-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”. E, a título de ilustração, a Comissão apresenta alguns índices dos preços do cobre no mercado estrangeiro — de onde êla nos virá imperativamente, eis que não o produzimos — entre outubro de 1956 (data das propostas na concorrência) e junho de 1957 (data da apreciação da matéria no Tribunal de Contas): por êsses índices em quadro, se verifica que se a encomenda do material citado tivesse sido feita nesse 6.º mês de 1957, haveria uma economia de Cr\$ 2.376.312,80, em relação aos preços consignados na proposta. Tal economia dever-se-ia à tão malsinada cláusula 8.ª, nota II ... tão malsinada e tão suspeitada!

Noutra passagem — justificando a cláusula 50.ª do contrato — a Comissão *deixa igualmente raze* a crítica prolatada contra essa disposição (“*manciancial oculto*” de despesa a desmesurar o valor global do contrato), evidenciando que, ao fazer a observação que demos entre *prênteses* (v. pág. 2 do voto do Relator), o *condor estaria em vôo baixo no pampa*.

2.º *artículo* — A *réplica da Comissão foi além de altaneira*, desde que encontrou na glosa do eminente Lyra Filho até vislumbres de imputação caluniosa, desnecessariamente prolixa. *Mas, foi também, essa réplica exuberantemente suficiente para anular a temerária acusação e repor o contrato em termos de necessária aceitação* (v. págs. 71/78 *in fine* dos esclarecimentos da Comissão, no exame do “*fêcho do contrato*”). — Não encontramos como aduzir outros argumentos aos da Comissão de ônibus: esta foi, já o dissemos, até às raias da saciedade.

3.º *artículo* — Na justificação da cláusula 47.ª, os esclarecimentos endereçados pelo Prefeito ao Tribunal de Contas e à Câmara são cabais em responder à increpação de que ela seria obviada pelo art. 775 alínea *c* do Regulamento de Contabilidade (v. págs. 56/60 desse documento). O que se verifica realmente é que, longe de incidir em depravação legal, a cláusula é quase repetição de normas de lei.

4.º *artículo* — Na sua linguagem que embala a inteligência dos que têm a fortuna de havê-la sob os sentidos de agradável aticismo sempre, como por vezes pitorescas ou figurada, o relator do contrato dos ônibus elétricos pretendeu que a cláusula 42.ª desse instrumento “dribla” a parte final do art. 774, da Lei Contábil. Pena foi que, nessa oportunidade, o emérito autor de “A Explicação do Desporto no Brasil” houvera-se mudado para a Lacedemônia e restringira a duas dúzias de *ensoadas* linhas a crítica de inciso contratual tão significativa. Entretanto, a contra-argumentação da “Comissão” (v. pág. 46/54), ampla e suficiente parece justificar o laconismo da increpada ilegalidade.

5.º *artículo* — Nas páginas 40/42 do arrazoado do Poder Executivo (exame e justificação das cláusulas 27.ª e 28.ª do contrato), em prosseguimento do que fôra dito à pág. 39.ª (sobre a cláusula 26.ª), evidencia-se, ainda aqui, não proceder a alegação de ilegalidade do ato jurídico controvertido.

6.º *artículo* — Nas cláusulas 16.ª e 17.ª reside um dos pontos mais importantes do contrato. Por aqui intentara entrar, numa investida tão débil que não ultrapassaria a linde de platônica interpelação judicial, uma das frustradas concorrentes: estamos onde se diz que o interesse da indústria nacional será lesado pela importação de material estrangeiro, não se dizendo que jamais esse material foi fabricado no País e que até para São Paulo, sede dessa concorrente, o Governo Federal concede divisas necessárias ao desenvolvimento de sua rede de ônibus elétricos...

Embora a crítica do relator a essas duas cláusulas seja flagrante, ela não deixou de ser tibia em seu desenvolvimento, como a trair sua desvalia: e a réplica da Comissão (págs. 23/33, justificação das cláusulas 16.ª e 17.ª), sem piedade a fulmina de maneira radical.

7.º *artículo* — Confessamos que a investida do eminente Ministro Lyra Filho contra a cláusula 15.ª do contrato nos deixou estarecidos: sem pretender, êle próprio, atribuir lesão do art. 774 do R.G.C.P. por via desse dispositivo, amparou-se no frágil oitão do resumido parecer da Procuradoria do egrégio Tribunal de Contas, para argüi-la. Mas, ainda uma vez, em seu arrazoado de apelação o Executivo (págs. 18-fim, *usque* 23: justificação da cláusula) tirou o sambenito de ilegalidade: e o fez com desnecessária longuidão. — Efetivamente, demonstrar que uma obra financiada a prazo dilatado será encarecida por juros e que podem, seus pagamentos iterativos e parcelados, ser facilitados por títulos vinculados, parece-nos tarefa que não demandaria muita tinta.

Apenas surpreende é a increpação ligeira de quem, sem favor, pode ser considerado um douto em matéria dessa ordem.

Verdade é que os condores também dormitam. Ainda que nem todo o tempo estejam adormecidos.

8.º *artículo* — Aqui não teria o contrato vulnerado a Lei de Contabilidade Pública, mas — segundo o conspícuo Relator do mesmo Tribunal de Contas — a alínea *b* do artigo 4.º da Lei n.º 806, local, que dispõe:

“Art. 4.º — Fica o Prefeito *autorizado* (sic): .....

.....  
b) a inserir em todos os editais de concorrência e contratos futuros a seguinte cláusula:

“Os preços propostos e aprovados serão considerados definitivos e só poderão ser revistos se fôr criado, majorado ou diminuído pelos Poderes competentes, tributo ou taxa federal ou municipal que incida de forma direta sobre a execução das obras contratadas em 10% (dez por cento) para mais, ou para menos, dos valores existentes à data da apresentação da proposta ou se fôr determinado aumento ou redução de salário, ou taxa de Previdência Social, que se reflitam em 10% (dez por cento) para mais ou para menos, nos preços estabelecidos.

Desde que a Prefeitura promova, por sua iniciativa, ou admita a revisão de preços, solicitada por interessados, determinará a influência exata daqueles aumentos, ou reduções nos preços unitários ou globais estabelecidos para que a compensação não exceda de modo nenhum o total dessa repercussão no custo da obra. Os aumentos serão satisfeitos mediante créditos especiais oportunamente autorizados”.

Ora, a lei é expressamente autorizativa, como bem esclarece o seu texto, e o Prefeito — autorizado mas não obrigado — pode incluir em editais de concorrência e em contratos o benefício de reajustamento de preços. Pode incluir a cláusula como pode não incluí-la, sem que, por essa omissão, o contratante privado seja desamparado da teoria da imprevisão.

Numa homenagem ao jurista e financista que é João Lyra Filho excusamo-nos de lhe apresentar o livro com que o saudoso Arnaldo Medeiros da Fonseca brindou a inteligência brasileira, sobre “Caso Fortuito e Teoria da Imprevisão”: êle deve estar surrado de leitura na biblioteca do provector estu-dioso, pois é obra já com a pátina de classicismo.

Ademais, no próprio Tribunal de Contas, e, acreditamos, com justa anuência do referido Ministro, antes mesmo da Lei n.º 806 já se registravam atualizações de preços contratuais no estribo da cláusula “rebus sic stantibus”.

Destarte, a censura deste artigo 8.º só podemos aceitá-la como fruto de uma inadvertência: mas, que não o seja, e a réplica da Comissão (págs. 34-fim/37: justificação das cláusulas 20.ª e 21.ª) é suficiente para demonstrar a sem-razão da crítica.

9.º *artículo* — Não sabemos por que o Relator Lyra Filho se afanou tanto — êle que é ático, se mostrara tão lacônico na maioria das censuras lançadas às cláusulas do contrato em apreço — no estudo do “Juízo Arbitral” (fls. 7, 8, 9 e 10 do seu voto). De tal modo agiria para fortalecer sua condenação das cláusulas 44.ª e 52.ª do instrumento contratual pendente de seu veredito?

Parece-nos, contudo, que dispendeu em vão suas energias, eis que — como acentua a Comissão (págs. 55 — justificação da cláusula 44.<sup>a</sup>: págs. 65/71 *in princ.*, justificação da cláusula 52.<sup>a</sup>) — a crítica se levantou de um equívoco manifesto do seu autor na leitura do contrato: afinal de contas, o que nesse instrumento de negócio se faz (cláusula 53.<sup>a</sup>) é remeter os dissídios eventuais à esfera judiciária normal.

Mas não nos escapa um reparo, sem interesse nessa controvérsia, embora de sentido para um estudioso do Direito como o Ministro João Lyra Filho: é discrepante da realidade tradicional informar que o Juízo Arbitral se destina à solução das questões de ordem privada (afirmação de fls. 8 de seu voto). Em nossas práticas, citando apenas as usanças indígenas, são habituais os juízos arbitrais na dirimência de querelas surgidas em relação do Estado com entidades privadas: ainda agora funciona um desses juízos para resolver questão nascida entre o Governo Federal e acionistas de importante ferrovia como até faz pouco tempo funcionou um Juiz Arbitral para resolver dissídio entre a União e o espólio de Henrique Lage.

Não se vá dizer que o problema reside na esfera exclusivamente privatista por que um dos ramos é privado...

10.<sup>o</sup> *artículo* — Aqui pretendeu o ilustrado Relator do Tribunal de Contas que o contrato não pode valer por objetivar obra — instalação do serviço de ônibus elétricos — em linhas diversas das que a Lei n.<sup>o</sup> 826 traçara. Todavia, é o mesmo Relator quem o diz, esse diploma, essa “lei distrital” seria exorbitante da capacidade de poder do órgão legislativo carioca, por invadir a órbita do Poder Federal.

Entretanto, isso não ocorreu: não ocorreu a contratação de serviços em itinerários diversos do determinativo legal (ver justificativa da Comissão para a cláusula 1.<sup>a</sup>: págs. 5-fim/8), porque a lei deixara ao Executivo a escolha do percurso das linhas quando exigiu fossem elas diversificadas na *ida e volta* e cobrissem *áreas mais dilatadas de regiões urbanas*.

Acresce notar que o Legislativo carioca, indicando itinerários às linhas de ônibus elétricos, não abusou nem invadiu a órbita federal, porque a Lei Orgânica como a Constituição Federal, em nenhum trecho encerram — implicitamente que seja — a limitação de poder sugerida pelo eminente Lyra Filho. Sabe esse emérito jurista que a doutrina federal entre nós seguida atribui às circunscrições tudo o que *expressamente* não lhes seja vedado.

A crítica do projecto Ministro alimenta-se por autofagia.

Raramente é dado a alguém, numa mesma oportunidade ou no estudo de um só processo, passar tantas vezes e tão subitamente de uma impressão para outra oposta como ocorreria a nós durante o estudo deste material.

Em que pese a inteligência do representante da Corte de Contas ao qual se atribuiu o exame do contrato dos ônibus elétricos, é tal a fragilidade dos argumentos que o induziram a pretender demolí-lo que nos espanta. Não fôra a pureza do estilo e a versatilidade sutil do manêjo de exuberante vocabulário desconheceríamos, no trabalho, o insigne escritor de tantas obras excelentes.

A pirotécnica verbal do Relatório e do voto do Tribunal de Contas chegou a nos lembrar o misterioso “feu grégeois” de que falaram Auguste Bailly e Charles Diehl, em livros sobre “Byzance”, e que os dessa nação usaram — supostamente desde o século VII — nas lutas contra seus inimigos: esse misterioso “fogo”, que para uns seria já a pólvora, mas que outros — como Bailly — admitem ter sido apenas uma “fábula” engendrada pelo pânico de soldados vencidos, não foi capaz, todavia, de preservar Constantinopla das hordas de Maomé II, para as quais exatamente os canhões abriram portas.

O “fogo grego” da magnífica dialética de Lyra Filho não pode, data vênua, permita-nos Sua Excelência, de assim nos manifestarmos, resistir à substantiva força da argumentação da “Comissão de Ônibus Elétricos”.

O sagaz observador da realidade Constitucional moderna, que em “Despesa versus Receita” recomendava parcimônia nas disposições da “Lei Matriz”, para que se não a desmesurasse, e o balizamento dos domínios do Estado como dos protocolos de suas relações a fim de comportarem o dinamismo da sociedade *in fieri* (ob. cit., pág. 291); ainda mais, o doutrinador que sugeria ao Tribunal de Contas “repartir sua influência à margem das atividades para-estatais, por meio de delegações, juntas ou revisores”, a fim de evitar que sua função vital se transformasse num gânglio ou num quisto (ob. cit. pág. 248); afinal, o crítico da instituição que êle mesmo integra e que na sua crítica assemelha o atual contróle jurisdiccional da ordem contábil, “estéreo” e “burocrático”, ao velho estado inumado no século XIX... a esse homem, que diz “envelhecer” convencido de que nosso País continua enfeitado pela volúpia da construção na areia, nós não o encontramos nos meandros do processo em estudo.

Tôda a crítica feita ao contrato P.D.F.-SADE tem o sabor medieval do pensamento onde a fonte da autoridade do Estado parece residir num “pactum subjectionis”, arredado da idéia de que a legitimidade do poder flui da teoria contemporânea da institucionalização (cfr. Georges Burdeau, *in* “Traité de Science Politique”, tit. II, “L’État”, págs. 65 e 170): a inspiração fiscalista à *outrance* do Relatório e do voto não identifica o autor de “Despesa versus Receita”, o qual não ignora e não repele certamente a concepção moderna, tão excelentemente inscrita em Berle Jr. and Gardiner Means (“The Modern Corporation and Private Property”), que dignifica a empresa privada na condição de um órgão “quasi-public” (pág. 333), excel-sando suas relações com a soberania.

Já antecipamos, todavia, no justificar aquilo que agora estranhamos: ainda os condores de vôo alto dormitam e adormecem...

Aníbal dormia enquanto os romanos liquidaram o irmão Asdrubal e suas hostes. Napoleão dormiu até manhã adiantada no campo de Waterloo. Rui, o símbolo magnífico da intelectualidade patricia — tão grato paradigma para a inteligência de João Lyra Filho — nosso Rui cochilou demais nas poltronas da velha mansão do Conde dos Arcos...

Face ao exposto, donde resulta a perfeita *exatidão* e *juridicidade* do contrato em estudo, concluímos — enquanto pedimos vênua para incorporar em.

apêndice de nosso parecer as razões, antes mencionadas, do Executivo — pelo seguinte

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 57

Artigo único — Fica registrado o contrato celebrado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a firma “Sul Americana de Eletrificação S. A.” (“S. A. D. E.”), para a instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos no Distrito Federal, com aproximadamente 110 Kms. de linha aérea bifilar e fornecimento de 200 veículos, com financiamento e outras condições, objeto do Processo n.º 5.981/57-G.P. (111.924-TCT), enviado à Câmara do Distrito Federal pelo Ofício n.º 4.772/57 do Tribunal de Contas.

Sala das Comissões, 14 de outubro de 1956.

Hélio Walcacer, Presidente. — Cotrim Neto, Relator.

XXXIII — VOTO EM SEPARADO DO VEREADOR GLADSTONE MELLO, NA COMISSÃO DE JUSTIÇA

Em longo parecer, vazado numa linguagem preciosa com vocabulário insólito, mas nem sempre adequado, o ilustre Relator, Vereador Cotrim Neto, analisa o voto do Ministro João Lyra Filho, denegatório do registro do contrato dos “trolley-bus” e acompanhado pela unanimidade do egrégio Tribunal de Contas. Escudado nas razões da “Comissão de Ônibus Elétricos” encaminhadas a destempo, via Prefeito, à Côte Contábil, conclui o Relator pela reforma da decisão uníssona do Tribunal.

O parecer do vereador vem precedido de um intróito, em que historia o caso e se expendem considerações de ordem geral, ao mesmo passo que se multiplicam referências encomiásticas ao estilo do Ministro João Lyra Filho, proclamado condor toscanejante e dorminhoco, tais os lapsos e erros de seu voto, que assim mesmo arrastou o plenário do Tribunal de Contas.

De passagem, seja-nos permitido observar com lhanza, *data venia*, como se costuma dizer, que não nos souberam bem certas ousadias estilísticas do nobre relator. Assim que, para ficar num exemplo, o neologismo “colegionário” nos pareceu destoante das normas de formação vernácula vocabular, tanto é verdade que supõe uma base *colegion*, inexistente na língua portuguesa e na sua antecessora histórica o latim. No terreno das imagens e metáforas, confessamos que não nos despertaram emoção estética as referências aos cochilos do condor. Que o saibamos, não é costume da águia andina semicerar as pálpebras e cabecear; tais intermitências da atividade psíquica superior pertencem, na classe zoológica mais alta, aos homeros de todos os tempos (cfr. Horácio, *De arte poética*, 359), e na mais baixa, ao jaburu, por exemplo, para trazer à memória a *Vila dos Confins*.

O nobre Relator chama à fala o maior dos tribunos romanos, mas não podemos dar com o texto alegado, porque nem encontramos o livro. Não conhecemos de CÍCERO o *De oratores*, citado por COTRIM NETO, e chegamos a duvidar da existência de tratado assim epigrafado, porque em tal título vai

uma violenta discrepância à síntese clássica, impossível em CÍCERO, tanto é verdade que êle, segundo o consenso geral dos modernos latinistas, é o plasgador de *latinitas aurea*”.

Vem à baila também ANATOLE FRANCE, num passo pejado de ceticismo, tomado a *Crainquebille*, leitura predileta de homicidas como parece inculcar GILBERTO AMADO em *Dança sobre o Abismo* (Livreria José Olímpio, Rio, 1952, pág. 12).

O nobre Relator não examinou a matéria com olhos seus, é bom que se diga. Primeiro, resumiu o longo voto do Ministro João Lira Filho, no Tribunal; depois compendiou, fazendo suas, as razões da “Comissão de Ônibus Elétricos” contraditórias do Ministro.

Pôsto entre o condor toscanejante e os práticos engenheiros do “trolley-bus”, ficou com os últimos. Encampou tôdas as suas razões e alegados e repudiou todos os argumentos e arguições do Ministro. Ora, o vereador Cotrim Neto, que tão eruditamente divaga por diversas especialidades e tantas páginas várias tem lido, esqueceu-se de um alto conceito de sabedoria proferrido em linguagem perfeita pelo maior poeta de nossa língua e um dos mais altos da humanidade:

Non ouças mais, pois és juiz direito,  
Razões de quem parece que é suspeito”. (Lus., I, 38)

Ora, é precisamente o caso. A tal “Comissão de Ônibus Elétricos” elaborou o edital de concorrência e minutou o contrato daí decorrente. Logo, é pai ou, se quiserem, mãe da criança. Portanto, aplica-se-lhe à justa, como uma luva, aquilo que LA FONTAINE põe na bôca do mocho, quando descrevia para a águia seus filhotes no intento de preservá-los da devoração:

“Peignez-les-moi, dit l’Aigle, ou bien vous me les montrez;  
Je n’y toucherais de ma vie.  
Le hibou repartit: Mes petis sont mignons,  
Beaux, bien faits, et jolis sur tous leurs compagnons.”

(LA FONTAINE, *Fables*, liv. V, fab. XVIII)

Assim, o nobre Relator foi pedir ao mocho a descrição dos seus filhos. Prossegue a fábula, como se sabe, com o encontro dos filhos da coruja e com a trituração dêles pela águia:

“Ces enfants ne sont pas, dit l’Aigle, à notre ami.  
Croquons-les.” Le galand n’en fit pas à demi:  
Ses repas ne sont point repas à la légère.”

O condor, segundo COTRIM NETO, a águia, segundo nós nesta atribuição, nem sequer foi perguntar à coruja pelos filhos. Vendo uma ninhada de bichos horrendos, triturou-os com apetite, porque também o Ministro de todo não faz “repas à la légère”.

Ao tratar do mérito da decisão do Tribunal de Contas, pronto nos acode à mente o caso tornado folclórico do comandante de fortim que se explicara ao general em visita, alinhando oito razões por que deixara de dar as salvas de estilo. A primeira das oito razões era que faltava pólvora. Declinada esta primeira, dispensou o general as demais. E' o nosso caso: temos mais de oito razões para concluir pela mantença da decisão da Côrte de Contas. Porém, ficamos meio envergonhados de explicitar as outras sete. Sim, porque a primeira é a falta de pólvora: os preços propostos eram válidos até trinta de junho (Cláusula 21.<sup>a</sup>). Ora, assim sendo o mais, com serem FOB, por força da cláusula 8.<sup>a</sup>, os preços unitários de materiais e equipamentos importados, e mais, com serem os que vigorarem no dia da aquisição os outros preços (cláusula 8.<sup>a</sup>, II pto.), e mais, pelo fato de correrem por conta da Prefeitura os trâmites e despesas com as desapropriações necessárias e indenizações motivadas pela construção das linhas e subestações, incluindo danos e prejuízos (cláusula 40.<sup>a</sup>), e mais, com as despesas decorrentes das cláusulas 25.<sup>a</sup>, 41.<sup>a</sup> e 42.<sup>a</sup>, o valor global do contrato excederá de muito o teto de Cr\$ 500.000.000,00, assinado pelo art. 18 da Lei n.º 826, de 6-10-1955. Sem êstes fatais acrescentos, o preço orçado já era de Cr\$ 469.294.518,60. Nem se esqueça, por muito recente, a circunstância de ter entrado em vigor nova lei de tarifas, que determinou profunda alteração em todo o sistema cambial, trazendo como imediata conseqüência a alta do dólar e, portanto, a grave perturbação de tudo que neste contrato diz com importação de materiais e equipamentos.

Assim, pois, à falta de pólvora, não se pode salvar.

Há outros argumentos ainda, numerosos e ponderosos, que não vamos desenvolver por desnecessário. Aponte-se apenas um que outro. Por exemplo, a cláusula 17.<sup>a</sup> abre à Contratante uma vantagem substancial, que não figurou no Edital de concorrência: "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". Ora, isto representa agravo frontal ao que dispõe o art. 749, concertado com a alínea e do art. 767 do Regulamento Geral de Contabilidade Pública.

Aliás, — é esta a hora asada de fazer a observação —, a leitura atenta desse longo contrato nos deixa clara a impressão de que é ele um contrato *contra* a Prefeitura e não *com* a Prefeitura. Portanto, andou muito bem e muito sãbiamente o Tribunal quando, *por unanimidade*, lhe negou registro, acompanhando o voto seguro do Ministro João Lyra Filho, acompanhado todos os Ministros com pleno conhecimento de causa, como se vê, por exemplo, da justificação de voto do Ministro Ivan Lins.

Diga-se mais que não há artifício capaz de negar ter sido desobedecido o art. 18 (com seu parágrafo) da Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955, ao se firmar contrato para estabelecimento de serviço de ônibus elétricos nas linhas e trajetos constantes da cláusula 1.<sup>a</sup> do contrato. Basta o simples cotejo, realizado com espírito desprevenido e objetividade, realizado com aquêlê "regard de simplicité" que exigia o filósofo para coisas mais altas.

Anote-se ainda que nas cláusulas 13.<sup>a</sup> e 14.<sup>a</sup> já se prevêem termos aditivos, cuja história e conseqüências todos conhecemos. Nem se esqueça que as cláusulas 20.<sup>a</sup> e 21.<sup>a</sup> tratam de reajustamento dos preços em cruzeiros e em dólares, o que esbarra com a Lei n.º 806, de 7 de dezembro de 1954.

Assinale-se também que a cláusula 44.<sup>a</sup> concede à Contratante (que melhor se chamaria "beneficiária") uma grande vantagem, não prevista e, menos ainda, autorizada em lei nossa, ou seja, indenização por rescisão do contrato, independente do eventual ressarcimento de perdas e danos. Ora, além de ser evidente por si mesmo, está explícito no art. 798 do Regulamento Geral de Contabilidade que nenhuma indenização desse tipo e nessas condições pode ser feita sem prévia autorização do Poder Legislativo.

Não convenceram de todo as tentativas de explicação relativas à grotesca cláusula 42.<sup>a</sup>, por força da qual a Prefeitura viria pagar impostos e taxas a si mesma e à União, a Prefeitura irá a uma de suas coletorias e saldará o débito fiscal. Porém, se não o fizer em tempo, a Contratante efetuará o pagamento e imediatamente será reembolsada à apresentação dos comprovantes. Aqui se pode à maravilha aplicar aquêlê dito: "é caro mas é divertido".

Passemos, assim e por desencargo, a um exame mais pausado das outras sete razões além da falta de pólvora.

#### CLAUSULA 1.<sup>a</sup>

O contrato foi autorizado, conforme declara a *cláusula 1.<sup>o</sup>*, pela Lei n. 820, de 22-7-1955, alterada pelo parágrafo único do art. 18 da Lei n. 826, de 6-10-1955.

A Lei n. 820 só destinou ônibus elétricos aos subúrbios. Foi a Lei 826 que estendeu o serviço à zona sul, mas dando preferência à zona suburbana. Em primeiro lugar colocou o percurso Avenida Brasil, desde a Avenida Rodrigues Alves à Parada de Lucas, seguindo-se Campo Grande e outros pontos suburbanos.

O contrato lavrado refere-se exclusivamente à zona sul que, na lei, só vem especificada nos itens de 8 a 12, *só devendo, portanto, ser objeto de cogitações depois de concluídos os percursos de 1 a 7, todos nos subúrbios.*

Mais. *Os percursos adotados no contrato, para a zona sul, são diversos dos traçados na lei. A orientação da lei foi não cobrir os percursos já servidos pela Light. A do contrato foi, ao contrário, a de substituir a Cia. Jardim Botânico, cobrindo seus percursos, antes que se verifique a extinção, iminente, da sua concessão, e os bondes passem a pertencer à Prefeitura.*

É óbvio que, uma vez que a lei entendeu de descer à minúcia de traçar os percursos, a Administração deveria respeitá-los na ordem indicada e não fixá-los de maneira diferente, como fez no contrato, e *ainda expondo-se a pagar pesada indenização à Light.*

Antes de abrir a concorrência, se não considerava bons os percursos, deveria a Administração ter solicitado à Câmara fôsse a lei alterada. Não o fez.

Acresce notar que a verba para o contrato foi consignada no Orçamento como sendo — "*para cumprimento do artigo 18 da Lei 826*". Foi o parágrafo

único do citado artigo 18 que fixou os percursos tão desatendidos no contrato. Trata-se, portanto, de ajuste lavrado em completo desacôrdo com a lei que o autorizou.

### CLÁUSULA 3.<sup>a</sup>

Esta cláusula e seguintes confirmam o que declarou a Comissão de Organização e Julgamento da Concorrência, no parágrafo do seu Relatório (“*Diário Oficial*”, seção II, de 24-12-1956, página 12465) intitulado “*A forma de concorrência, seus fundamentos e conseqüências*”.

Diz o Relatório que a Comissão tinha dois caminhos a seguir:

- “1) elaborar um projeto completo fixando as condições técnicas e as especificações do sistema e dos veículos e submeter à licitação pública a realização do trabalho e o fornecimento do material, ou
- 2) delinear apenas as características gerais julgadas indispensáveis e dar liberdade aos concorrentes para, em anteprojecto e proposta, oferecerem as soluções técnicas, os tipos de veículos, as condições de pagamento e os prazos de entrega que melhor se enquadrassem nas disponibilidades e na rotina de trabalho das diversas firmas especializadas arrematadas em consórcios.”

E acrescenta o Relatório, depois de esponder várias considerações tendentes justificar a orientação seguida: “foi escolhido o seguinte alvitre: *de permitir-se a maior liberdade aos concorrentes, fixando-se tão somente normas de traçado e tráfego que constou do primeiro relatório da Comissão, amplamente justificado*”.

Entretanto, para realizar uma concorrência pública, só havia um caminho a seguir: o traçado no Regulamento Geral de Contabilidade, artigo 745, letra b, que diz que o edital deverá declarar:

- “b) — o objeto da concorrência, *indicadas com a mais extrema minúcia todas as condições técnicas e administrativas, como a designação, marca, peso, medida ou volume dos objetos a fornecer*; condições de entrega e de verificação; plantas, desenhos, natureza da construção e do material a empregar, prazo mínimo do início e da terminação das obras, e todos os demais detalhes indispensáveis à perfeita identificação do objeto da concorrência, que versará apenas sobre o preço da unidade ou da totalidade da obra, do arrendamento ou do fornecimento, conforme o que tiver sido pôsto em licitação;”

Vê-se daí que o contrato resultou de uma concorrência insanavelmente viciada e ilegal.

Foi o que, no item 2.<sup>o</sup> do seu voto pela recusa do registro do contrato, assinalou, no Tribunal de Contas, o Ministro Ivan Lins, *verbis*:

“O edital deixou de observar a letra b do artigo 745 do Regulamento Geral de Contabilidade, não discriminando, “*com a mais extrema minúcia*”, os serviços a serem realizados, limitando-se a indicações gerais”.

Assim sendo, o julgamento da Comissão encarregada da concorrência, foi completamente arbitrário, porquanto versou sobre propostas inteiramente diversas e heterogêneas, quando as propostas, pelo Código de Contabilidade, deveriam ter tido por escopo o mesmo objeto, *discriminado com a mais extrema minúcia*, a fim de que, nos termos do mesmo Código, a concorrência versasse “*apenas sobre o preço da totalidade*”.

No caso de uma concorrência para fornecimento de automóveis, por exemplo, como seria possível chegar-se a uma conclusão acêrca do preço sem se indicar a *marca* e o *tipo* dos carros objeto da concorrência?

Como fazer a escolha, diante dos termos do Código de Contabilidade (*perante o qual só deve ser considerado o preço*), se não fôr feita a indicação da marca e do tipo do carro, apresentando-se à concorrência licitantes que se ofereçam a fornecer *Cadillacs, Jeeps, Chevrolets, Packards, Rolls-Royces* etc.? Como escolher diante de carros tão diversos, se só se deve considerar o preço independente da marca?

### CLÁUSULA 13.<sup>a</sup>

Esta cláusula, intitulada “*Variantes*”, e a 14.<sup>a</sup>, denominada “*Eventuais modificações*”, deixam a letra do contrato sujeita ao arbítrio, permitindo alterações substanciais, imprevisíveis, neste momento, não só quanto à forma como também quanto ao custo, o que traz, como já assinalamos, funestas e escuras conseqüências.

### CLÁUSULA 15.<sup>a</sup>

As condições de pagamento previstas nesta cláusula e nas cláusulas 16.<sup>a</sup>, 17.<sup>a</sup>, 18.<sup>a</sup> e 19.<sup>a</sup> incluem pagamento de juros sobre os preços faturados. Não há verba para pagamento de juros, nem tal coisa autorizou o Legislativo.

As mesmas cláusulas ainda admitem pagamentos diretamente efetuados pela Prefeitura e fornecedores dos contratantes e não a estes.

Convém ainda notar que, de acôrdo com a lei, todos os pagamentos hão de ficar sujeitos a registro prévio no Tribunal de Contas, o que o contrato parece desconhecer, como se pode ver também pelo disposto na cláusula 22.<sup>a</sup>, *in fine*.

### CLÁUSULA 20.<sup>a</sup>

Esta cláusula, como dissemos já, e a 21.<sup>a</sup> prevêem reajustamento de preços de maneira diferente que a determinada no artigo 4.<sup>o</sup> da Lei 806, de 7-12-1954, e também não ressalvam, de acôrdo com a mesma lei, que os reajustamentos que vierem a realizar-se serão pagos mediante crédito especial.

Está, portanto, o contrato neste ponto em desacôrdo com a lei que disciplina a matéria.

Se houver reajustamento que possa ser pago sem crédito especial, a Câmara ficará frustrada no seu direito e no seu dever de apurar como, quanto e por quê se vai conceder majoração de preços da contratante, o que pode ser

*de gosto dos inimigos do regime representativo, mas repugna fundo as consciências democráticas.*

CLAUSULA 25.<sup>a</sup>

Refere-se a trabalhos adicionais não previstos no contrato, necessários à implantação do sistema: é um cheque em branco, pois contrata-se até o que não é previsto.

CLAUSULA 32.<sup>a</sup>

Permite a inspeção, pela Prefeitura, de processo da fabricação. Sendo esta fora do país, daí resultará a existência de uma comissão para a manutenção de protegidos no estrangeiros à custa do Distrito Federal, com pingues ajudas-de-custo, irrisão para um povo mal servido e uma cidade mal administrada.

CLAUSULA 40.<sup>a</sup>

Não sendo imputáveis à negligência ou culpa da Contratante, as indenizações a terceiros, incluindo danos e prejuízos, correrão exclusivamente por conta da Prefeitura. Nada se declara quanto a acidentes no trabalho, mas, pelo visto, diante do que acabamos de lembrar, à Contratante não faltarão pretextos para lançá-los ao dorso largo dessa baleia sem dono, atirada à costa, que é a nossa Prefeitura.

CLAUSULA 44.<sup>a</sup>

Esta cláusula assegura à Contratante, em caso de rescisão, indenização a ser fixada por árbitros.

De acôrdo com o artigo 798 do Regulamento de Contabilidade "*nenhuma rescisão de contrato, mediante indenização, será feita sem prévia anuência do Poder Legislativo.*"

Além de não dispor de autorização neste sentido, ainda pretende a Administração submeter a Prefeitura a juízo arbitral, o que não é admissível ante o que determina a Constituição e a Lei Orgânica do Distrito Federal.

CLAUSULA 49.<sup>a</sup>

Esta cláusula permite, com nova concorrência, a extensão dos serviços contratados, mantidos os preços unitários.

Deve ser, entretanto, notado que estes preços estarão sempre alterando-se por força do reajustamento adotado na cláusula 20.<sup>a</sup> reajustamento, aliás, em desacôrdo com o art. 4.<sup>o</sup> da Lei n.<sup>o</sup> 806, que regula a matéria no Distrito Federal, como assinalamos.

Não está claro na cláusula, se a extensão dos serviços se fará mediante novo contrato, termo aditivo ou ainda sem contrato.

CLAUSULA 52.<sup>a</sup>

As dúvidas de interpretação do contrato serão dirimidas por um juízo arbitral composto de três árbitros, um indicado pela Prefeitura, outro pela Contratante e o terceiro de comum acôrdo entre as duas partes. Ora, é sabido

que as autoridades administrativas têm as suas atribuições definidas em lei. A competência do Tribunal de Contas está fixada na Lei Orgânica do Distrito Federal, que o defende das incursões do legislador ordinário. E, havendo dúvidas e desacôrdo na execução de contratos, a garantia de uma ou de outra parte está no Poder Judiciário.

CLAUSULA 53.<sup>a</sup>

Nesta cláusula verifica-se a interveniência da Light, Cia. Jardim Botânico, concessionária de serviço de bondes.

Esta empresa terá expirado o seu contrato em 1960, com reversão de seu material e acervo à Prefeitura, sem nenhuma indenização.

*In extremis*, quando a sua concessão está prestes a expirar, a Cia. Jardim Botânico, nesta cláusula, lança uma cabeça de ponte no têrmo lavrado para, desde logo, ressalvar futuras reivindicações contra a Prefeitura — a eterna e indefesa espoliada.

Interpôs a Light, no contrato, para declarar que "*concordará com a implantação e operação do serviço*", mas que o fará, 1.<sup>o</sup> — "*sem renúncia do que reiteradamente vem reivindicando quanto aos prejuízos e à composição do desequilíbrio financeiro dos serviços que executa*", e, 2.<sup>o</sup> — "*desde que as repercussões e efeitos do mesmo serviço de ônibus elétricos no serviço de bondes sejam previamente regulados por acordos 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' patente o que há de grave nesta cláusula. Antes de esperar o término da concessão, já muito próximo, ou de fazer, com aprovação legislativa, composição com a Light, a Prefeitura pretende contratar um serviço que àquela atualmente compete e que só funcionará com a energia elétrica que terá de ser fornecida pelo grupo a quem pertence a expirante Cia. Jardim Botânico. Antes de composição com aprovação legislativa, não deveria haver contrato para cobrir percursos já cobertos pela concessionária expirante.

O que daí vai resultar em benefício da Light e em prejuízo dos cofres públicos é fácil de avaliar.

Formalizado sem observância das prescrições legais com falhas insanáveis em tôdas as suas fases, desde a inicial da concorrência, o contrato, além de ser dos mais ilegais de quantos já se lavraram na Prefeitura em todos os tempos, será o mais lesivo ao erário de quantos até hoje foram engendrados nesta triste máquina de surpresas que tem sido a administração do Distrito Federal.

A hora não é de tibiezas e dubiedades. Nunca o Distrito Federal passou por uma situação tão crítica e sombria em sua vida pública, pois de todos os lados aparecem sinais de que sobre êle começa a projetar-se a sombra sinistra de uma verdadeira *societas sceleris*. Estamos certos de cumprir o mais imperioso dos deveres alertando a respeito a Colenda Câmara e, de um modo geral, a população desta cidade, incauta, desamparada e despercebida.

\*

\* \*

O nobre relator nesta Comissão, vereador Cotrim Neto, foi pedir à coruja a descrição de seus filhos e ficou-se integralmente na fala da cega mãe. Nós outros preferimos olhar diretamente a ninhada e formar um juízo próprio: lá vimos diversos pássaros disformes e dentre eles alguns, pelo bico e a morfologia do corpo, nos deram impressão de pequenos abutres, nascidos de ovos postos por displicência de mãe azougada. Eis por que nos pronunciamos de modo antagônico ao ilustre vereador.

Permitido nos seja acrescentar aqui e agora que, lendo a peça deste versado homem público, lembrou-nos logo aquêlê passo de Sêneca, recolhido nas *id incilius Epistulae Morales* (Ed. Crit. O. Henso, 2.<sup>a</sup> ed., Bibliotheca Teubneriana, 1914, t. III, 2,2): "Vide ne lectio multorum auctorum et omnis generis habeat aliquid vagum et instabile".

Somos instância revisora do Tribunal de Contas. Cabe reformar, em casos tais, quando na primeira decisão houve aceno para pequenas falhas sanáveis ou erro de julgamento. Na presente hipótese, o Tribunal, como guarda avançado do bem público e da correção administrativa, pronunciou-se unânime pela denegação de registro, alegando com tôda a razão graves vícios insanáveis e julgando com inteiro acêrto. Cabe-nos, pois, sustentar tal decisão certa e jamais reformá-la, e que seria, não a desmoralização da Côte de Contas, que tem por si a fôrça moral, o Direito e a Justiça, mas o amesquinamento desta Câmara, que merece melhor sorte.

Com êste pensamento e com base nas razões aduzidas, concluímos pelo seguinte:

Artigo único. Fica mantida a decisão do Tribunal de Contas, denegatória do registro de contrato firmado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a firma SADE (Sul América de Eletrificação S. A.), tomada na sessão de 18 de junho de 1957 e objeto do processo G. P. n.º 5.981/57, encaminhado a esta Câmara pelo officio TCT n.º 4.772/57.

Sala das Comissões, em outubro de 1957. — *Gladstone Chaves de Melo.*

### XXXIV — REGISTRO DO CONTRATO

DECRETO LEGISLATIVO N. 31, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1957

*Fica registrado o contrato celebrado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a firma "Sul Americana de Eletrificação S. A. (SADE)", para o fim que menciona.*

O Presidente da Câmara do Distrito Federal:

Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. Fica registrado o contrato celebrado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a firma "Sul Americana de Eletrificação S. A. (SADE)", para a instalação de um sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos no Distrito Federal, com aproximadamente 110 kms. de linha aérea bifilar

e fornecimento de 200 veículos, com financiamento e outras condições, objeto do processo n.º 5.983/57 — G. P. (111.924-TCT), enviado à Câmara do Distrito Federal pelo Officio n.º 4.772/57 do Tribunal de Contas.

Distrito Federal, 25 de novembro de 1957. — *Hugo Ramos Filho.*

### XXXV — VOTO DO MINISTRO JOÃO LYRA FILHO AO FORMALIZAR O REGISTRO

A Mesa da Câmara dos Vereadores, por officio n.º 2.775, de 27 de novembro, restituiu a êste Tribunal de Contas o Processo n.º 5.981 (Proc. n.º 111.924 TCT), do corrente ano, juntamente com a cópia autenticada do Decreto Legislativo n. 31, de 25 do mesmo mês, ambos relativos a contrato celebrado entre a Prefeitura do Distrito Federal e Sul Americana de Eletricidade S. A. (SADE).

O contrato refere-se à implantação de um sistema de transporte coletivo e seu registro fôra recusado. Todos os membros dêste Tribunal de Contas, sem discrepância de voto nenhum, reconheceram que a celebração do contrato a que alude se processou de modo ilegal. A ilegalidade transborda, realmente, em numerosos acentos do texto, já discriminados no voto do Relator.

A Câmara dos Vereadores decidiu, porém, consoante o citado decreto legislativo, que o contrato *fica registrado*. Sem embargo, sua competência é para ordenar que o registro se faça, no caso de ser recusado pela judicatura própria. A competência específica inerente à efetivação do registro, quando se trata de contrato administrativo, é privativa do Tribunal de Contas (Lei Orgânica, art. 20, n.º II, alínea b).

A Lei Orgânica não autoriza o Poder Legislativo a adjudicar uma competência que constitui causa institucional da existência do Tribunal de Contas, nem êste poder para renunciar a uma prerrogativa que a lei da hierarquia superior lhe outorga. Êste Tribunal, se reconhecesse a legitimidade da forma emprestada àquele procedimento, estaria descurando dever inarredável.

O Tribunal julgou o contrato ilegal e recorreu de sua decisão, *ex officio*, para a Câmara dos Vereadores, visto cumprir a esta apreciar o recurso formalizado, dando-lhe ou negando-lhe provimento. Já que a decisão do recurso foi no sentido de lhe ser concedido provimento, a consequência regular seria ordenar a Câmara que o registro fôsse feito onde de direito. A Câmara, imprópriamente, preferiu considerar o registro desde logo consumado.

Então, para que o retôrno dos autos a êste Tribunal? Se aquêlê decreto legislativo pudesse produzir efeitos independentemente das formalidades a cargo dêste Tribunal, não haveria razão para o referido retôrno. Embora lhe cumpra operar conforme o espírito do procedimento legislativo em causa, ao Tribunal impõe-se as expostas ressalvas. O registro compulsório do contrato não elimina, todavia, seu entendimento contrário à legalidade das imprevisíveis obrigações que irão onerar a Fazenda do Distrito Federal.

O Tribunal continua a entender, conforme categórico pronunciamento de todos os seus membros e à vista dos múltiplos motivos discriminados em sua memorável decisão, que é ilegal e funesto aos cofres públicos o famigerado

contrato; famigerado, conforme Frei Domingos Vieira, no sentido de famoso, célebre, afamado, ou que tem uma grande nomeada, boa ou má.

Nenhuma parcela de poder político possuem aqueles que alertaram os responsáveis pelo destino desta cidade. O poder político decidiu a sorte do contrato conforme a conveniência e a oportunidade que estimulam sua discricão, mas não é possível avaliar nos procedimentos políticos o peso da conveniência ou a medida da oportunidade. Lloyd George escreveu que os políticos só vão à procura das premissas depois de assentarem suas conclusões.

Um dos intérpretes do pensamento político da Câmara dos Vereadores zangou-se com este Tribunal de Contas, por orientar-se contrariamente ao seu desejo, e difamou o signatário deste voto, que foi o relator do processo relativo ao contrato. A objurgatória foi a ponto de proclamar que os demais ministros, embuídos pelo *facciosismo* do referido relator, teriam votado inconscientemente (*in Diário Oficial — CDF — de 25 de novembro, fls. 405*).

Não devo encorajar uma inflação de descomposturas que comprometem o destino das instituições democráticas. Mesmo se dispusesse de uma tribuna, não me animaria a deblaterar; sei que o metal de uma voz agressiva não supre o lastro da cultura moral. Devo respeitar-me, preservando o clima de isenção e decência que autentica os pronunciamentos deste plenário.

Esta minha referência à descompostura com que fui brindado serve de ilustração que comprova quanto é penoso aos homens de bem o exercício de uma função pública destinada a contrariar vocações solertes. Quanto mais depressa conseguir safar-me, mais apressarei o desfêgo dos meus brios. Os homens de bem estão sendo convidados à deserção da vida pública.

Faço ao Decreto legislativo n.º 31 e ante as ressalvas deste voto, é de ser feito o registro do contrato celebrado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a SADE, conquanto não seja possível adivinhar através de suas cláusulas a quanto montará, por fim, a soma dos dispêndios a cargo dos cofres públicos. DE BONALD sentenciou que a razão é a primeira autoridade e que a autoridade é a última razão. A última razão prevaleceu.

Sala das Sessões, 10 de dezembro de 1957. — *João Lyra Filho*, Relator.

### XXXVI — OFÍCIO À SUMOC SOBRE O PEDIDO DE IMPORTAÇÃO

Reporto-me ao processo em curso nessa Superintendência, referente à licença para importação, por esta Prefeitura, de 200 ônibus elétricos e equipamentos necessários à implantação de um sistema de transporte coletivo urbano, nos termos do contrato assinado com um consórcio de firmas italianas, representadas pela "SADE — Sul Americana de Eletricidade S. A."

Como é do conhecimento público, o prazo da concessão da "Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico", que explora o serviço de bondes na zona sul da cidade, extinguir-se-á em 1960, passando, assim, à responsabilidade desta Prefeitura, a operação de um transporte deficitário, que emprega veículos obsoletos e inadapáveis às condições criadas por um tráfego intenso, em logradouros relativamente estreitos, sujeitos, assim, a frequentes congestionamentos, pela absoluta insuficiência de suas pistas de rolamento.

A via permanente impossibilita a desejada mobilidade dos carris e impede, pelo seu alto custo de instalação, que se atendam às necessárias alterações de "mão" e "contra-mão" de direção, nas diferentes ruas, forçando, muitas vezes, situações contrárias às normas estabelecidas pela engenharia de tráfego.

Essas circunstâncias, em conjunto, indicam a necessidade de uma profunda reforma dos transportes coletivos, que se constituem em um dos mais angustiantes problemas desta nossa Metrópole.

A amplitude e complexidade de que o mesmo se reveste, porém, não nos permitiriam uma intervenção direta e imediata, impondo-se, antes, um planejamento minucioso, em que todas as providências executivas sejam convenientemente estudadas.

Tais encargos de previsão foram distribuídos por dois grupos de trabalho, um dos quais ficou incumbido da estruturação de uma sociedade de economia mista, sob o controle de capital da Prefeitura e destinada a assumir os encargos específicos da operação de um sistema de transporte coletivo, destinado a substituir o atual serviço de bondes da "Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico", aproveitando, para tanto, a autorização contida na Lei Municipal n.º 826, de 6 de outubro de 1955 (cuja cópia está junta ao "dossier" encaminhado a essa Superintendência).

Desnecessário será ressaltar a pertinência dessa orientação: se, de um lado, a Prefeitura deve aparelhar-se para, em 1960, assumir a responsabilidade de explorar um serviço de transporte coletivo, por outro, em face da inadequação do sistema de bondes, deve, também, providenciar a sua substituição, promovendo a melhoria desse mesmo transporte e das condições gerais de tráfego urbano, tanto mais porque, ao fazê-lo, transformará em "superativ" os "déficits" atualmente verificados na operação dos carris.

Assim, fácil será compreender o alcance da realização urgente do empreendimento a que se refere o contrato assinado entre esta Prefeitura e a SADE e, também, a grande responsabilidade que caberá ao serviço de ônibus elétricos, na zona sul, que deverá atender ao transporte de, aproximadamente, 800.000 passageiros por dia.

Devemos contar, destarte, com veículos de comprovada eficiência e a proximidade do prazo de reversão do serviço de bondes exige, outrossim, que o fornecimento dos ônibus elétricos não sofra qualquer demora e que a sua entrada em serviço se faça, com toda garantia, dentro dos prazos prefixados.

Isto pôsto, Sr. Diretor, e reafirmando os termos da "Justificativa" que acompanhou o meu Ofício n.º GP 1736, de 19 de julho de 1957, cabe-me, ainda, esclarecer que a Lei Municipal n.º 826, antes citada, prevê a implantação de novas linhas de ônibus elétricos, cobrindo extensas áreas da cidade, de tal forma que, em futuro mais ou menos imediato, terá a Prefeitura do Distrito Federal que completar o plano que agora inicia, mediante a aquisição de mais de 600 veículos.

Concedida, que seja, a licença de importação de 200 ônibus elétricos, submetida a essa Superintendência, a Prefeitura suprirá suas necessidades futuras, mediante encomendas aos fabricantes nacionais que ofereçam as indispensáveis garantias técnicas.

E' óbvio que, nas circunstâncias atuais e considerado o limite de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), fixado na lei autorizativa (Lei n.º 826, citada) para a execução parcial do extenso programa por ela determinado, não poderá a Prefeitura contratar o fornecimento imediato de ônibus elétricos nacionais. Fica, entretanto, assegurada, desde logo, larga margem à indústria nacional.

A presente exposição, que completa os documentos submetidos ao exame de Vossa Senhoria, tem por objetivo esclarecer a exata posição desta Prefeitura, em face de um dos mais prementes problemas da cidade e, ao mesmo tempo, solicitar a colaboração dêsse alto órgão, no sentido de propiciar os meios indispensáveis à sua solução, embora parcial.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria os protestos da minha perfeita estima e distinta consideração.

D. F., 12 de outubro de 1957. — *Francisco Negrão de Lima*, Prefeito do Distrito Federal.

### XXXVII — ANEXO N.º I AO PEDIDO DE IMPORTAÇÃO

A Prefeitura do Distrito Federal assinou, em 2 de abril do corrente, com a Companhia SADE — Sul Americana de Eletrificação, e vencedora da concorrência pública para êste fim realizado, o contrato para implantação do sistema de ônibus elétricos na zona sul da cidade, abrangendo o fornecimento de todo o material necessário, inclusive veículos em número de 200, a serem fabricados na Itália e a montagem e construção de toda a rede aérea e subestações conversoras, tudo com financiamento e demais condições constantes na cópia anexa do contrato.

A concorrência citada decorreu da determinação contida na Lei n.º 826, de 6 de outubro de 1955 da Câmara do Distrito Federal, que recomendava a adoção de um extenso plano de linhas de ônibus elétricos em toda a cidade e autorizava a assinatura de um contrato até Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) *para início da sua execução parcial*.

A simples leitura do art.º XVIII da referida lei, abaixo transcrito, dá idéia da amplitude do plano, a exigir vultosas inversões, implicando na aquisição de um número considerável de veículos para atender às necessidades do transporte coletivo nas zonas a serem servidas, na conformidade do estabelecido na lei.

Para dar cumprimento à ordenação legal e, em face do limite fixado no montante de Cr\$ 500.000.000,00, a Prefeitura, pelos seus órgãos técnicos, teve que selecionar uma área da cidade cuja exigência de transporte dêsse tipo pudesse ser atendida sem ultrapassar aquêle limite de custo autorizado, funcionando o sistema com exclusividade, isto é, com interferência com o sistema de bondes, também carecedor de rede aérea de contrato, mas com outras características.

Tais condições e mais o fato de extinguir-se em 1900 a concessão da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, com a total reversão à Prefeitura do serviço pela mesma explorado, forçaram a escolha da zona sul da cidade

para ser primeiramente beneficiada pelo novo sistema. Realmente, a obsolescência do sistema de bondes, implicando numa operação onerosa, responsável pelo regime deficitário de sua exploração, passaria a representar um pesado encargo econômico e financeiro para a Prefeitura, se esta tomasse a responsabilidade de mantê-lo, mesmo sem contar com as necessidades de melhorá-lhe as condições de eficiência.

Os estudos técnicos realizados revelaram ser suficiente a inversão de Cr\$ 500.000.000,00 para a total substituição dos bondes da Ferro Carril Jardim Botânico, que operam na zona sul, por um sistema de ônibus elétricos, os quais oferecerão vantagens à população.

O número de veículos calculado para satisfazer a demanda, que resultará da extinção dos bondes, é de 200, sem se levar em conta a preferência que passageiros habituais de outros veículos possam vir a manifestar pelo novo meio de transporte.

O número de passageiros a transportar, diariamente, pelos 200 veículos, é de 290.000, conforme conclusão do cálculo de tráfego que utilizou dados estatísticos e experimentais, cuidadosamente coligidos, sobre velocidade comercial, coeficiente de ocupação, freqüência compatível com o tráfego atual, etc., bem como o levantamento das populações dos bairros a servir.

Como se poderá facilmente verificar, o número de 290.000 passageiros diários não se aproxima, sequer, do total efetivo da demanda, que poderá ser organizada, relativamente a todos os bairros da zona sul, no dobro daquela cifra, em números redondos.

Um estudo feito em bases idênticas, para as demais linhas previstas no art. 18 da citada Lei n.º 826, elevaria a mais de 800 o número de veículos necessários ao transporte das populações interessadas, sem levar em conta a conveniência da substituição, por ônibus elétricos, de outros tipos de veículos, atualmente em tráfego, como ônibus diesel e lotações.

E' evidente, ainda, que a implantação do sistema de ônibus elétricos, na extensão prevista na lei, não cobrirá as necessidades de todos os núcleos de população, que se localizam em áreas cujas condições gerais estariam a indicar a adoção daquele tipo de transporte, como o mais eficiente.

De qualquer forma, entretanto, e mesmo que se deixe de considerar o imperativo do desenvolvimento das linhas de ônibus elétricos, fora do plano estabelecido na lei, a verdade é que, para o cumprimento dêsse plano mínimo, necessitaremos, dentro de um prazo mais ou menos imediato, de uma frota dêsses veículos, pelo menos igual ao quádruplo da encomenda consignada no contrato de 2 de abril do corrente ano.

Tal circunstância assegurará, de futuro, à indústria nacional, um vasto mercado, o que, por certo, representará grande estímulo, no sentido do estabelecimento de fábricas de ônibus elétricos, no Brasil, a fim de cobrir as crescentes necessidades do Distrito Federal, e de um grande número de outras cidades, às quais a experiência já feita no país indicará as vantagens da adoção dêsse meio de transporte coletivo.

Aliás e *data venia*, seja-nos concedido transcrever breve trecho do Relatório submetido à consideração do Exmo. Sr. Prefeito, em data de 16 de janeiro último (processo G. P. 363/57):

*“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 aquêles 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 de dezenas de cidades onde será fatalmente, mais cedo ou mais tarde, instalado o sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos”.

“Em resumo, Sr. 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 provido 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 do nosso país”.

Isto pôsto, justifica-se a convicção de que a Prefeitura do Distrito Federal, no cumprimento de imperativo de lei, poderá garantir larga margem à indústria de fabricação de ônibus elétricos no país, reservando-lhe as encomendas imprescindíveis ao atendimento das necessidades de sua população, desde que, essas mesmas necessidades implicam em adquirir, em futuro imediato, mais de 800 veículos.

## XXXVIII — ANEXO N.º II AO PEDIDO DE IMPORTAÇÃO

### ECONOMIA DE DIVISAS

O contrato da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico expirar-se-á em dezembro de 1960, após o que todo o serviço e bens reversíveis da companhia passarão para a responsabilidade e propriedade da Prefeitura.

Sabido que a operação dos carris elétricos vem, de uns tempos a esta parte, causando vultosos prejuízos, não somente no Rio de Janeiro, mas em quase todas as cidades onde ainda circulam êsses veículos, já considerados anacrônicos, teria a Prefeitura de enfrentar a responsabilidade de continuar a operá-los e arcar com o deficit, desde que o aumento tarifário deve ficar fora das cogitações do Poder público, tanto quanto outras soluções puderem ser

encontradas. Assim sendo, ocorre a alternativa de substituir os bondes, cuja renovação da frota e conservação da via permanente seriam onerosíssimas, por outro sistema de transporte coletivo.

A substituição só poderá ser feita por ônibus diesel ou elétricos.

E', portanto, entre as despesas de divisas acarretadas por estas duas espécies de veículos, que dever ser feito um paralelo, cujo resultado, antecipamos, ressaltará a acentuadíssima vantagem dos últimos, como passaremos a demonstrar:

#### 1) Vida útil e valor residual

A experiência mundial na exploração do sistema de transporte de superfícies nos aconselha a considerar como de 12 anos a vida útil, em plena eficiência, de um ônibus elétrico (trolleybus) e de 6 anos a de um ônibus diesel.

Atribui-se geralmente um mesmo valor residual de 15% do valor inicial para os ônibus elétricos ou diesel quando alcançam o limite da sua vida útil. Isto porque, mesmo retirado da circulação, por deficiência do conjunto, ainda podem fornecer materiais aproveitáveis que, noutra hipótese, deveriam ser importados, proporcionando, assim, economia de divisas num período excedente ao considerado como de vida útil.

Os dados iniciais acima postos são particularmente desfavoráveis ao ônibus elétrico, pois desejamos evidenciar, com toda a margem de segurança a flagrante superioridade dêstes sobre os ônibus de motor de combustão. De fato, enquanto não se pode absolutamente pensar em utilizar de modo econômico o veículo diesel após 6 anos de operação, perfazendo aproximadamente 500.000 quilômetros percorridos, tem-se, na prática, exemplos de ônibus elétricos, operando eficientemente após 30 anos de trabalho constante.

#### 2) Dados para o cálculo econômico

Adotamos os seguintes dados para o cálculo comparativo, devidamente controlados em diversas fontes: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Rio de Janeiro, Comissão de Revisão de Tarifas dos Ônibus da Prefeitura do Distrito Federal, CETEL — Centro Técnico Consultivo Ltda., SADE — Sul Americana de Eletrificação S. A., Conselho Nacional do Petróleo e outros.

QUADRO BÁSICO DAS INVERSÕES NOS DOIS SISTEMAS

	ÔNIBUS DIESEL	ÔNIBUS ELÉTRICO
	US\$	US\$
I — Valor de um ônibus para 100 passageiros .....	26.000.	27.685.
II — Valor de veículos para efetuar idêntico serviço no prazo de 12 anos .....	52.000.	27.685.
III — Peças sobressalentes para os ônibus .....	5.200.	1.656.
IV — Preço do combustível (óleo diesel) fornecido pelo Conselho Nacional do Petróleo .....	31.	—
V — Gastos de combustível por quilômetro .....	450 gr.	—
VI — Preço do lubrificante — Conselho Nacional do Petróleo.....	162.30	162.30
VII — Gastos de lubrificantes por quilômetro .....	10 gr.	2 gr.
VIII — Gastos adicionais para instalação da linha de subestações conversoras necessárias à operação do sistema de ônibus elétrico.	—	969.600.
IX — Material de reserva da linha e subestações .....	—	44.358.
X — Incidência dos gastos adicionais sobre cada unidade de ônibus elétrico .....	—	448.

Para calcularmos comparativamente o gasto de divisas com a adoção de ônibus diesel ou elétricos, consideramos que:

1) São necessários dois ônibus diesel em 12 anos, que é o prazo de vida útil de um ônibus elétrico;

2) que o valor residual de ambos é de 15% do valor de aquisição;

3) que o prazo de vida útil da instalação é superior a 24 anos, mas tomamos êste como sendo o limite;

4) que o valor aproveitado das instalações no fim de 12 anos é de 15%.

Do que se deduz que, em 12 anos, teremos os seguintes gastos de divisas:

QUADRO DE DISPÊNDIO DE DIVISAS NOS DOIS SISTEMAS DE TRANSPORTE COLETIVO EM 12 ANOS

	Divisas gastas por unidade	Valor residual	Partes das divisas realmente gastas	Total das divisas gastas em toda a frota
	US\$	US\$	US\$	US\$
<b>ÔNIBUS DIESEL</b>				
a) Valor de dois ônibus Diesel .....	52.000	7.800	44.200	8.840.000
b) Valor de peças sobressalentes — 10% .....	5.200	780	4.420	840.000
c) Gastos em combustíveis .....	—	—	14.061	2.812.200
d) Gastos em lubrificantes .....	—	—	2.781	156.235
				<u>12.648.435</u>
<b>ÔNIBUS ELÉTRICO</b>				
a) Valor de um ônibus elétrico .....	27.685	4.153	23.532	4.706.400
b) Valor de peças sobressalentes .....	1.656	233	1.323	264.600
c) Gastos com lubrificantes .....	—	—	327	65.400
d) Gastos em instalações da linha .....	4.848	2.424	2.424	484.800
e) Gastos em instalações da linha (sobressalentes) .....	443	221	222	44.559
				<u>5.565.559</u>
Divisas realmente gastas para:				
Ônibus Diesel .....				12.648.435
Ônibus Elétrico .....				5.565.559
Economia de divisas .....				<u>7.082.876</u>

Como se vê, seria necessário consumir em 12 anos US 12.648.435,00, na operação de uma frota de ônibus diesel para satisfazer às necessidades prementes de substituição da atual rede de bondes. A mesma operação feita por ônibus elétricos consumirá US\$ 5.565.559,00, o que proporciona uma economia de divisas da ordem de US\$ 7.082.876,00, isto é, superior ao pedido de cambiais que ora essa Prefeitura faz para implantação desse sistema.

A eloquência dos algarismos acima expostos vem dispensar comentário sobre a conveniência para a economia nacional em adotar ônibus elétricos em substituição ao sistema de transporte coletivo em bondes, já obsoletos e fato de congestionamento do tráfego.

**XXXIX — OFÍCIO DO PREFEITO, PEDINDO A GARANTIA SUBSIDIÁRIA DO BANCO DO BRASIL**

O contrato firmado entre a Prefeitura do Distrito Federal e a SADE (Sul-Americana de Eletrificação S. A.), sociedade representativa de diversas firmas italianas, para o estabelecimento de ônibus elétricos na zona sul desta Capital, estipula a emissão de saques para o financiamento do material a ser importado, bem como a abertura do respectivo crédito, na Itália, em caráter irrevogável e confirmado. Já foi concedida pela SUMOC, após tramitação regular, a licença de importação solicitada pela Prefeitura, totalizando a mesma, aproximadamente, seis e meio milhões de dólares americanos, pagáveis em cinco anos, a partir da entrega do material no porto do Rio de Janeiro.

Tais condições são de maior conveniência para esta Municipalidade, devendo-se considerar que o investimento, além de representar uma sensível melhoria nos meios de transporte da cidade, significará apreciável economia de divisas.

Pelo exposto, animo-me a solicitar a colaboração de Vossa Excelência, no sentido de ser autorizada a concessão da garantia subsidiária do Banco do Brasil aos saques que forem emitidos pela Prefeitura, com o aval do Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., tudo de acordo com o que vier a ser, afinal, decidido por Vossa Excelência. Peço, igualmente, a atenção de Vossa Excelência para a possibilidade de resolver favoravelmente o Banco do Brasil as questões relativas ao crédito que será aberto na Itália, de maneira a conseguirmos solução para todos os aspectos do problema que ainda demandam providências.

Afiçando a Vossa Excelência que a sua colaboração neste assunto significará um imenso serviço ao Rio de Janeiro, à Prefeitura e ao povo carioca, antecipo-lhe meus agradecimentos e renovo-lhe os protestos de meu elevado apreço e distinta consideração.

D. F., 7 de fevereiro de 1958 — *Francisco Negrão de Lima*, Prefeito do Distrito Federal.

## **XL — RELATÓRIO DA COMISSÃO APRESENTANDO PROJETO DEFINITIVO**

Excelentíssimo Senhor Prefeito

O ante-projeto do traçado das linhas e do tráfego dos ônibus elétricos, que serviu de base à concorrência realizada, acaba de ser revisto pela Comissão, agora, na ocasião de fornecer maiores detalhes aos empreiteiros, para elaboração do projeto definitivo da rede, posteação e subestações.

Neste segundo estudo, mais minucioso, partindo de dados estatísticos e experimentais mais precisos, a Comissão pôde melhorar sensivelmente o plano geral das linhas, a distribuição dos veículos nos diferentes períodos do dia. Bem assim, aprofundou o estudo econômico da futura exploração, com base nos índices atuais de preços e salários.

É o resultado desse estudo, que a Comissão tem a honra de submeter à prévia aprovação de Vossa Excelência, afim de que, sobre o projeto, que se considerará definitivo, do traçado e do tráfego, o contratante baseie o cálculo de alimentação e o cálculo estático da rede.

### **ALTERAÇÕES DO ANTEPROJETO**

Não houve, neste projeto definitivo, em relação ao ante-projeto, modificações de vulto na rede, que implicassem em acréscimo de orçamento. Pelo contrário, em todos os logradouros do circuito interno, de aproximação ao centro da cidade, entre a rua do Catete, esquina de Pedro Américo e o Castelo e vice-versa, foram suprimidos 5 000 metros de bifilar, ficando a rede reduzida a um bifilar simples para cada sentido de tráfego; foi transposta, para as ruas Barata Ribeiro e Miguel Lemos a rede para servir à mão de tráfego com direção a Ipanema, com acréscimo de 400 metros pois, no anteprojeto, estava proposta a mão da Avenida N.S. Copacabana nos dois sentidos; foi incluída a duplicação do bifilar ao longo da rua Conde Baependi e prolongamento da rua Martins Ribeiro (já aberta), estabelecendo a ligação suplementar da rua Senador Vergueiro com o largo do Machado na ida para a cidade, numa extensão de 300 metros. Foram alteradas as localizações e extensões de algumas terminais, com as seguintes modificações: transferência de três linhas, da Praça Antônio José de Almeida para a Avenida Almirante Barroso, com acréscimo de 200 metros; supressão na Praça Serzedelo Correia, de 300 metros em torno da praça; transferência da terminal da Praça Antero do Quental para o Jardim de Alá, com redução de 100 metros; criação de uma pequena circular para a linha Leme-Leblon, em substituição ao balão anteriormente projetado na Praça Azevedo Sodré, com acréscimo de 250 metros; substituição da terminal da linha "Azevedo Sodré", que passa a chamar-se "Leblon", com redução de 625 metros; criação de uma terminal circular para a nova linha "S. João Batista", com acréscimo de 400 metros na rua deste nome e rua Mena Barreto;

idem de uma pequena circular no largo dos Leões, para a nova linha deste nome, em substituição à linha anteriormente projetada "Álcio Souto", com acréscimo de 200 metros; extensão da linha "Laranjeiras", que passa a denominar-se "General Glicério", e servir ao bairro Jardim Laranjeiras, com acréscimo de 950 metros. Total de acréscimos: 2 700 metros; total de reduções: 6 025 metros, saldo de reduções: 3 325 metros.

Além dessas modificações, somente a instalação de um certo número de chaves e curvas destinadas ao funcionamento das linhas circulares agora projetadas e outras ligações de emergência não haviam sido previstas no anteprojeto.

Os itinerários das diversas linhas estão discriminados no anexo I.

### **JUSTIFICATIVAS DAS ALTERAÇÕES**

No anteprojeto haviam sido previstas duas terminais no Centro: a do Castelo e a do Passeio, porém esta última se destinava apenas a duas linhas extraordinárias que funcionariam nas horas do "rush".

No projeto definitivo, agora proposto, foi estendido ao Centro o mesmo princípio das áreas seletivas aplicadas aos bairros, com os seguintes objetivos: I) evitar a grande concentração, numa pequena área, de passageiros candidatos a linhas diversas; II) reajustar os comprimentos de algumas linhas a valores compatíveis com os diferentes preços de passagens propostos, tendo em vista a maior uniformização possível das respectivas tarifas quilométricas e III) finalmente, manter dentro de limites aceitáveis a frequência total máxima de veículos nos trechos de logradouros mais centrais. Com esses objetivos a circular do Passeio passará a ser terminal de quatro linhas ordinárias, sendo suprimidas as linhas exclusivas de horas de "rush". Foram então, escolhidas quatro linhas de pequeno percurso, cujos passageiros habituais possam também servir-se, optativamente, de outras linhas mais longas com início no Castelo. Para compensar a desvantagem de terem de percorrer a pé uma distância maior no Centro, as referidas linhas terão tarifa menor que a daquelas de que são parte e se originam no Castelo.

Quanto a estas últimas, serão agora localizadas em dois pontos diferentes: seis linhas no local anteriormente designado, na Praça Antônio José de Almeida, nos abrigos aí existentes e três outras na Avenida Almirante Barroso, no trecho entre a Avenida Graça Aranha e Av. Pte. Antônio Carlos.

Essas modificações permitiram uma importante economia: a supressão, já referida, do segundo bifilar para o mesmo sentido de tráfego, que havia sido previsto no anteprojeto para dar conta do excessivo número de ônibus destinados ou oriundos de uma só terminal. Tal economia, por sua vez, ensejou a possibilidade de vários aumentos nas terminais dos bairros, discriminados acima, visando a obterem-se soluções mais convenientes dentro do critério seletivo.

A outra novidade do projeto definitivo é o estabelecimento de duas circulares interbairros *sem aumento de rede*, muito úteis para o movimento local,

de passageiros de pequeno percurso e para a ligação dos bairros oceânicos com os troncos Botafogo-Humaitá-Jardim-Botânico. Os veículos dessas linhas mais frequentes, fora das horas do "rush" servirão principalmente a colegiais, a donas de casa em compras ou em visitas, a fornecedores e cobradores e ao movimento dos cinemas e teatros dos bairros.

#### VANTAGENS DO SISTEMA EM RELAÇÃO AO DOS BONDES

O número total de passageiros a transportar (282.831) pelo novo sistema diferiu levemente do que figurava do cálculo do anteprojeto (289.960), e este fato é um índice da relativa precisão desse número, uma vez que ambos os resultados foram obtidos por vias inteiramente diversas. Contudo, é conveniente salientar, o que não foi referido no relatório que acompanhou o anteprojeto: naquela oportunidade, dizia a Comissão ter sido o sistema projetado para substituir simplesmente os bondes, pois as estatísticas da Cia. Jardim Botânico acusavam um número médio de passageiros transportados por dia, vizinho daquela cifra.

Apurou-se serem os números dos "bordereau" da referida Companhia relativos a passagens pagas e não a passageiros efetivamente transportados. Como cada linha é dividida, no mínimo, em duas seções, procurou-se saber qual a percentagem de passageiros transportados que pagam apenas uma seção e qual a dos que pagam duas. O Cálculo feito está demonstrado no anexo II ao presente relatório e forneceu como resultado, o número aproximado de ... 220.000 passageiros efetivamente transportados por bondes diariamente na zona sul.

Segue-se que o sistema de trolley-bus representará uma sensível melhoria em relação ao de bondes, quanto ao número de passageiros transportados, além das vantagens indiscutíveis de rapidez, conforto, segurança e supressão quasi completa de ruídos. O número total de passageiros transportados será portanto superior em 28,6% ao sistema atual de bondes e, isto, sem o emprêgo de toda a frota de 200 veículos a serem fornecidos, mas com uma reserva técnica de 12% nas horas de maior emprêgo o que, para veículos novos, representa um excesso de prudência. Frize-se também que deixará praticamente de haver evasão de receita, por ser fechado o novo veículo e estar previsto o uso de borboletas contadoras, o mais seguro meio de contrôlo nos veículos coletivos.

Esses 68 000 passageiros a mais serão forçosamente transportados pelos ônibus elétricos porque esses oferecerão vantagens de conforto e de preço em relação aos ônibus diesel para as viagens de extensão média e mesmo, em alguns casos, em relação aos bondes, para as viagens mais curtas. Segue-se que o novo sistema provocará provavelmente a redução de um número de outros veículos coletivos (ônibus diesel e lotações) estimável em 120 por dia. Ora, a retirada de 120 bondes, (sendo 65 com reboques) e sua substituição por 176 ônibus elétricos, na hora do "rush", constituiria por si só um grande desfôgo. Ajunte-se, então, a supressão de mais 120 outros veículos coletivos, inclusive lotações e não se terá dúvida de que este fato, concorrendo para um

escoamento mais rápido, constituirá uma das três causas de desfôgo do tráfego. As duas outras são: a libertação de todos os coletivos da sujeição aos trilhos e a modificação do esquema de tráfego no centro da cidade já estudado em conjunto pelo Serviço de Trânsito de Engenharia de Tráfego, anexo ao Departamento de Urbanismo da Prefeitura. Esta engenhosa solução, entretanto, não pôde até hoje ser posta em vigor, porque se condicionava à transferência da terminal dos bondes para o Passeio Público.

Se a Prefeitura não tomasse a iniciativa de instalar ônibus elétricos na zona sul, dentro de pouco mais de dois anos teria que assumir a responsabilidade de operar os bondes, com todo o deficit já reconhecido e verificado pelos próprios contabilistas municipais em recente exame procedido nos livros da Companhia.

A existência de um deficit no sistema de bondes, apesar das tarifas quasi iguais às dos veículos mais rápidos é uma contingência geral e não ocorre apenas no Rio de Janeiro. Nas cidades modernas aquêlê veículo foi superado técnica e economicamente e, à medida que vão sendo instaladas rédes de ônibus elétricos, os bondes tendem a desaparecer.

Em algumas grandes cidades, como Buenos Aires, eles subsistem a par dos trolley-bus, por motivos estratégicos, simplesmente. Os argentinos temem depender totalmente da borracha, que não possuem, e conservam os carris para a possível emergência de faltar aquêlê material em caso de guerra generalizada e prolongada.

A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico alega ser da ordem de Cr\$ 40.000.000,00 o deficit anual da operação de carris. Concorrem diretamente para este resultado econômico negativo duas circunstâncias: a baixa velocidade comercial dos veículos e o alto custo da conservação da via permanente. No caso particular do Rio de Janeiro, os bondes abertos, a par do risco quase criminoso que representam para a segurança dos passageiros "pingentes", ocasionam substancial evasão de renda.

A única vantagem que o bonde apresenta sobre o ônibus comum, esta também é partilhada pelo ônibus elétrico: a economia de divisas pelo fato de consumir eletricidade, ao invés de óleo combustível. Mas, no que diz respeito às despesas de conservação da via permanente, elas ficam adstritas, no caso do trolley-bus, às da rede aérea, dispensada a manutenção, mais dispendiosa, dos carris, com as periódicas inevitáveis substituições de infraestrutura e de calçamento.

O ônibus elétrico é um veículo de mais fácil aceleração e mobilidade, donde decorre maior velocidade comercial, possibilitando mais rápido escoamento, principalmente nas horas de pico; evita a evasão de renda, proporciona maior conforto ao passageiro e não concorre para o congestionamento do tráfego, graças à sua maleabilidade e ao recurso de poder desviar-se da via normal, em casos de interrupção ou bloqueio, lançando-se mão da marcha de emergência, que o permite trafegar independentemente da rede aérea, em percursos até 4 quilômetros.

### CÁLCULO ECONÔMICO DA OPERAÇÃO

Tôdas essas vantagens se refletem em números, no cálculo econômico da operação. Os valores básicos são resultantes da observação e os demais de relações matemáticas simples, tudo como demonstrado sinôticamente no grande quadro (anexo III) e resumidos os seus resultados práticos em um quadro menor (anexo IV).

No anexo V se encontra a estimativa do custo de operação do veículo-quilômetro, computadas tôdas as cargas diretas e indiretas, desde o juro do capital de investimento, inclusive o imobiliário, até às despesas operacionais prôpriamente ditas e as de administração, manutenção, renovação, oficinas, etc.

Dêsse cálculo resultou um custo de operação de Cr\$ 20,00 por quilômetro rodado, valor que entra como constante para tôdas as linhas no grande quadro.

A fixação das tarifas resultou do critério seletivo, que já havia presidido a escolha das linhas, terminais e itinerários. A tarifa única, que goza da preferência de alguns técnicos de transporte, nada tem de vantajosa e muito menos de justa, para o caso do Rio de Janeiro. A nossa cidade, não sendo do tipo radial e aproximando-se mais do tipo linear, exige o estabelecimento de linhas bastante heterogêneas, quanto ao desenvolvimento e outras características, isso no próprio interêsse da população.

Assim sendo, o mais equitativo e racional é a fixação de tarifas diferentes, conforme a linha, e a divisão em seções, nos casos de linhas mais longas e de circulares.

Dentro dêste critério, foram fixados quatro preços de passagens: de três, quatro, cinco e seis cruzeiros, correspondendo, em média, a uma tarifa quilométrica de 50 centavos. Propõe-se, além disso, a criação de uma seção de 2 cruzeiros nos trechos finais das linhas mais longas, para estimular-se o aproveitamento dos lugares vagos de fim de linha. Os detalhes do plano de tarifas constam do anexo VI.

A receita líquida provável do sistema, baseada nas tarifas, nos coeficientes de ocupação dos veículos (estimadas com algum pessimismo) e, nos demais elementos de cálculo, representa, em confronto com as despesas da operação, um resultado econômico bastante satisfatório.

O quadro é eloqüente e ilustrativo em sua discriminação, mas o resultado final deve ser aqui salientado: *um lucro anual de Cr\$ 173.111.000,00*. Atendendo-se a que a receita total diária passará a ser auferida dentro de menos de dois anos (se não houver maiores embaraços), é fácil de ver-se que a operação do sistema e do pagamento de parte dos compromissos assumidos pela Prefeitura e transferíveis a qualquer companhia mista que se organizar para a exploração, *serão custeados pela própria receita a partir do segundo ano*.

A Comissão de Ônibus Elétricos tem a honra de pedir a aprovação de Vossa Excelência para o projeto definitivo de traçado e para o plano de tráfego aqui consubstanciados, a fim de que, sôbre êstes, seja baseado o projeto completo da rêde de suspensão e alimentação de responsabilidade da firma contratante.

Quanto ao plano de tarifas aqui proposto, a sua inclusão neste relatório representa tão sômente uma demonstração dos resultados financeiros e econômicos que podem ser alcançados. Apesar de ser esta a melhor solução obtida após um grande número de tentativas e comparações, evidentemente o assunto será de alçada da entidade que administrar o serviço.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1958. — *Hilton Jesus Gadret, Lelio Telmo de Carvalho, José de Oliveira Reis, Cesar Cantanhede, Abelard França, Roberto de Souza Pinto Filgueiras, Humberto Berutti Augusto Moreira, Hugo Thompson Nogueira, Raul Marques de Azevedo.*

### XLI — PARECER DA PROCURADORIA GERAL DA P.D.F.

Senhor Prefeito:

#### I

Em expediente firmado pelos Drs. Hilton Jesus Gadret, Chefe do Setor Técnico, e Roberto de Souza Pinto Filgueiras, Chefe do Setor Jurídico-Administrativo, dirige-se a V. Exa. a Comissão Especial instituída pela Portaria n.º 397, de 2 de maio de 1956, para ratificar informações verbais e completar relatórios parciais, "a fim de definir a exata situação dos fatos relativos à execução do contrato para a implantação do sistema de transporte coletivo por ônibus elétricos."

Resumidamente foram repassados no expediente as principais atividades da Comissão, no sentido do cumprimento da Lei n.º 826 de 6 de outubro de 1955 (art. 18, § único). Os signatários do expediente, assim enumeraram as medidas promovidas pela Comissão:

"a) definiu os itinerários e avaliou o montante provável da inversão;

b) preparou o edital de concorrência, presidiu à sua realização e apresentou relatório final indicando ao Julgamento do Prefeito o adjudicatário das obras e fornecimentos;

c) elaborou a minuta do contrato que, uma vez aprovada, se transformou no instrumento assinado em 2 de abril de 1957;

d) tomou as providências pertinentes, no sentido de reverter o contrato das formalidades legais, e, em face da recusa do Tribunal de Contas, apresentou extensa e completa refutação ao voto do Senhor Ministro Relator, em relatório aprovado pelo Prefeito e encaminhado, para os devidos fins, à Egrégia Câmara do Distrito Federal;

e) compareceu à Câmara do Distrito Federal para sustentação oral de seu Relatório, a convite da respectiva Comissão Diretora."

Esclareceram mais os signatários do expediente que, uma vez determinado o registro do contrato, de acôrdo com Resolução Legislativa própria, a

Comissão deu encaminhamento aos expedientes necessários à concessão das licenças de importação e do registro de prioridade cambial junto aos órgãos federais competentes, ao mesmo tempo em que o Prefeito se dirigia ao Banco do Brasil S/A., e ao Ministro da Fazenda, no sentido de obter as garantias indispensáveis ao financiamento oferecido pelo adjudicatário das obras e fornecimentos.

Fêz-se constar, ainda, do expediente em apreciação, que:

“Concedidas as licenças de importação e os registros de prioridade cambial todos já em poder da Prefeitura, e devidamente formalizados, resta, tão somente, a consecução da garantia federal para o financiamento, que depende, em última instância, do Excelentíssimo Senhor Presidente da República,” —

a quem foi submetida a Exposição de Motivos protocolada sob n.º PRO .... 21340/58, (ofício n.º 826, de 18 de maio de 1958, do Prefeito).

No expediente lembrou-se que a Comissão desincumbindo-se também, de suas atribuições, estudou a organização de uma entidade, que deverá assumir as responsabilidades da exploração direta dos ônibus elétricos e encarregar-se da coordenação imediata de todos os meios de transporte coletivo urbano, estudos que se consubstanciaram na Mensagem n.º 49, de 1956, acompanhada de Anteprojeto de lei submetida à consideração do Legislativo.

## II

Ainda em recapitulação, os ignatários do expediente, no que se refere, em particular, à execução do contrato firmado em 2 de abril de 1957, com o adjudicatário das obras e fornecimentos (consórcio representado pela firma SADE — Sul Americana de Eletricidade S/A), ressaltaram o seguinte:

“a) a Comissão foi incumbida da fiscalização da execução dos serviços e fornecimentos, passando-lhes a competir os encargos previstos na cláusula, vigésima segunda, do contrato assinado;

b) o adjudicatário, na conformidade do estabelecido na cláusula terceira, apresentou o programa de execução das obras e fornecimentos, assim como o projeto definitivo de toda a rede aérea de contato, de alimentação, inclusive posteação de localização e li-

c) a Comissão examinou o projeto definitivo apresentado, que goção das subestações e dos respectivos edifícios; foi aprovado na conformidade do disposto na referida cláusula vigésima segunda”.

E concluem:

Assim sendo, Senhor Prefeito, e atendidas as obrigações contratuais, cabe à Prefeitura a iniciativa de fazer expedir a ordem

para início das obras e reconhecer o crédito de Cr\$ 8.000.000,00 (oito milhões de cruzeiros), a favor da contratante (cláusula décima quinta inciso n.º 4) e que corresponde ao projeto definitivo já apresentado e aprovado, crédito que será resgatado parceladamente, como previsto no mesmo inciso 4 da cláusula décima quinta, com o pagamento das faturas relativas às obras e montagens, e proporcionalmente ao desenvolvimento das mesmas.”

Para essas providências é que a Comissão solicita a expressa autorização da Vossa Excelência, encarecendo a urgência das mesmas visto já ser a Prefeitura inadimplente e sujeita, portanto, à obrigação de abonar a mão de obra correspondente às horas de trabalho do pessoal técnico já contratado pelo adjudicatário, nas condições estabelecidas na cláusula quadragésima primeira do contrato.

## III

Esta Procuradoria Geral, pela primeira vez toma contato com o problema do trolley-bus e seu contrato, já hoje perfeito e acabado em face de registro pelo Tribunal de Contas.

Através do expediente, a Comissão pretende do Prefeito:

a) reconhecimento do crédito de Cr\$ 8.000.000,00 (oito milhões de cruzeiros), correspondente à apresentação e aprovação do projeto definitivo;

b) ordem para o início das obras.

Quanto ao reconhecimento do crédito, não há o que interpretar, em face do que preceituam, de modo expresso, as cláusulas Terceira e Décima Quinta, item 4. Isto porque a Comissão certifica que o projeto definitivo foi apresentado e por ela aprovado. Cabe à Prefeitura, em consequência, simplesmente reconhecer o crédito, nos termos do contrato.

Pertinentemente à autorização para o início das obras afirma a Comissão já ser de inadimplência a posição da Prefeitura, à vista da aplicação conjugada das Cláusulas Terceira e Quadragésima Primeira.

Pelo exame do processo verifica-se que o contrato acha-se em vigor a partir de 10 de dezembro de 1957, data em que se operou o seu registro pelo Tribunal de Contas (Processo n.º G.P. 4.699/56 — 3.º vol. fls. 34).

A cláusula Terceira, com efeito, expressamente prescreve que dentro de 60 (sessenta) dias a partir da vigência do contrato, a contratante se obriga a apresentar o programa de execução das obras e o projeto definitivo de toda a rede, o que já ocorreu, conforme dá notícia o expediente.

Este prazo de sessenta dias está absorvido no cômputo do prazo total de entrega (cláusula Vigésima Sétima), passível este de suspensão pelos períodos de atraso imputáveis à Prefeitura (cláusula Vigésima Oitava). Uma vez que a Comissão informa já haver sido apresentado e por ela aprovado o

projeto definitivo, nada mais resta à Prefeitura, em resguardo de sua posição de parte contratante, senão autorizar o início das obras.

É o que, à vista dos termos do expediente, cabe a esta Procuradoria Geral esclarecer.

Distrito Federal, 30 de julho de 1958. — *José Emygdio de Oliveira*, Procurador-Geral.

De acôrdo com o parecer do Dr. Procurador Geral.

A Comissão Especial instituída pela Portaria 397, de 2 de maio de 1956, para que delibere em plenário.

Em 31 de julho de 1958. — *S. F. Alvim* — Prefeito do Distrito Federal.

## **XLII — RESOLUÇÃO DA COMISSÃO AUTORIZANDO O INÍCIO DAS OBRAS**

Em cumprimento ao despacho supra do Snr. Prefeito, a Comissão de Ônibus Elétricos, reunida nesta data em plenário, deliberou, por unanimidade: a) autorizar a contratante a iniciar as obras devendo, para êsse fim, dirigir-lhe um officio assinado pelos dois chefes dos setores Legal-Administrativo e Técnico; b) reconhecer o crédito da contratante, na importância de Cr\$ ..... 8.000.000,00 (oito milhões de cruzeiros), de acôrdo com o prescrito na cláusula 15, inciso 4.º, crédito êste relativo ao custo do projeto geral definitivo, já aprovado pela Comissão em 19 de maio de 1958, devendo, para êsse fim, ser emitido um certificado de prestação dos serviços correspondentes.

Em 6 de agosto de 1958 — *José de Oliveira Reis, Humberto Berutti Augusto Moreira, Roberto de Souza Pinto Filgueiras, Cesar Catanhede, Abelard José de França, Lélío Telmo de Carvalho, Hilton Jesus Gadret, Raul Marques de Azevedo, Hugo Thompson Nogueira.*

## **XLIII — RESPOSTA AO REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES DA VEREADORA LIGIA LESSA BASTOS**

*Solicita informações sôbre a substituição de bondes na zona sul. Requerimento de informações 2.651 de 1956 da Câmara do Distrito Federal*

I — Se houve algum entendimento entre agentes do Poder Executivo e a C.F. Carril do Jardim Botânico a respeito do estabelecimento de ônibus elétricos para substituir bondes na Zona Sul.

R. Sim. — e a Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico assinou como interveniente, no respectivo contrato, de 2 de abril de 1957, do qual consta o seguinte: "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 27 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 acôrdos 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".

II — Representando o aludido empreendimento uma virtual desistência da Prefeitura em receber em perfeito estado de conservação todo o acêrvo da Jardim Botânico, que compensações ofereceu essa empresa à Prefeitura pelas vultosas economias que tem feito e vai fazer com o abandono da conservação de seu material fixo e rodante e com a venda de sua propriedade reversível;

R. O empreendimento não deve ser considerado como "virtual desistência da Prefeitura em receber em perfeito estado de conservação todo o acêrvo da Jardim Botânico", tanto que, pela portaria n.º 63, de 11-2-957, foram designados os engenheiros Luiz Alfredo de Souza Rangel, Jorge Alberto Diniz Carneiro e Thomaz Pinto da Fonseca Guimarães para constituírem Comissão incumbida de proceder a uma vistoria nas linhas, veículos e imóveis da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a fim de avaliar o estado de conservação de todo o acêrvo, com vistas à reversibilidade à Prefeitura dos bens daquela concessionária, quando do término do prazo contratual.

O resultado das atividades dessa comissão deve constar do processo G. P. 7766/56, mencionado na aludida portaria, processo, aliás, que não transitou nesta Comissão.

III — Caso negativo, — isso na hipótese do estabelecimento de ônibus elétricos estar se processando a revelia da Cia. Jardim Botânico, — como explica o Executivo Municipal a imposição ao contribuinte de elevadíssimas despesas para o estabelecimento de um sistema de viação urbana novo, quando êsse contribuinte tem o direito líquido e certo de receber, no mais perfeito estado de conservação, o atual serviço de carris da Jardim Botânico já amortizado através de várias gerações;

R. Prejudicado.

IV — Como explica o Executivo que êsse sistema de carris, que serviu a população durante quase um século, só carece de substituição às vésperas de sua reversão ao patrimônio municipal;

R. Há muito que o sistema de carris está obsoleto técnica, econômica e urbanisticamente, isto, não só no Rio de Janeiro, mas em tôdas as cidades onde ainda se mantém êste veículo como meio de transporte coletivo.

O obsolescência só não se verifica em poucos casos onde existem condições especiais, veículos muito modernos e aperfeiçoados e, sobretudo, dispondo de leito exclusivo, isto é, bloqueado ao tráfego dos demais veículos.

Justamente por terem servido à população durante quase um século, por força do contrato, não seria de esperar-se que continuassem, ainda, por mais perfeita que fosse a sua conservação, prestando os mesmos serviços até presentemente, quando a cidade já tem população 6 vezes maior, as ruas supercongestionadas pelo tráfego de veículos automóveis, que praticamente não existiam quando o sistema de bondes elétricos foi introduzido.

Com a reversão, a Prefeitura teria de arcar com a responsabilidade de operar o sistema de bondes, reconhecidamente deficitário, (segundo pareceres de todas as comissões técnicas que até hoje opinaram sobre os aumentos tarifários) sem poder oferecer melhoria de serviço.

Exatamente para evitar os prejuízos financeiros que adviriam para a Prefeitura a partir da reversão, a Administração resolveu fazer uso da autorização contida na Lei n.º 826 a fim de substituir, totalmente o sistema de bondes na zona sul, área de operação da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico.

V — Se foi ouvida a Procuradoria para saber as consequências legais do estabelecimento de *trolley-bus* face ao contrato da Jardim Botânico.

R. Não. A matéria foi sujeita a debates, pela Comissão, e orientada, afinal, pelas informações jurídicas de dois de seus membros, bachareis em Direito, um dos quais Advogado da Prefeitura.

VI — Não receia o Executivo Municipal que estabelecido ou contratado o serviço de *trolley* seja evitada a reversão do restante da propriedade imobiliária da Jardim Botânico e todo o seu material fixo e rodante em virtude da alegação de que o acervo da Jardim Botânico tenha se tornado desnecessário ao objeto do contrato;

R. É evidente que não. A implantação total do sistema de ônibus elétricos dar-se-á, praticamente, com a antecedência de três a quatro meses da data do término do contrato da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico. De outra parte, a reversão, de acordo com os termos do contrato, só está subordinada a uma única condição: o prazo da concessão do serviço.

VII — Quais as autoridades em matéria de Viação urbana que indicaram a possibilidade técnica dos ônibus elétricos substituírem com vantagem os bondes elétricos;

R. Foram duas as comissões de técnicos que opinaram positivamente, não apenas pela possibilidade técnica, mas também pelas vantagens da substituição.

A primeira foi presidida pelo Engenheiro Maurício Joppert e integrada pelo Professor A. S. da Costa Nunes, Engenheiro Adalberto Cumplido de

Sant'Anna, Engenheiro Antonio Russel de Almeida e Advogado Roberto de Souza Pinto Filgueiras.

Do respectivo relatório, apresentado em 21-3-56 e das atas, consta ter recebido a Comissão a colaboração de outros técnicos experimentados. A conclusão foi francamente favorável à instituição de ônibus elétricos, com a progressiva retirada dos bondes.

A segunda foi organizada em 24-5-56 e composta, inicialmente dos engenheiros Márcio Honorato Mello Franco Alves, Hilton Jesus Gadret, José de Oliveira Reis, Diretor do Departamento de Urbanismo, Hugo Thompson Nogueira, Diretor do Departamento de Concessões, Humberto Berutti Augusto Moreira, antigo superintendente do mesmo serviço em Niteroi (estranho à Prefeitura) e advogados Roberto de Souza Pinto Filgueiras e Abellard José de França, atual Diretor do Departamento de Turismo. Posteriormente foi convidado o Clube de Engenharia a fazer-se representar na Comissão, tendo essa associação credenciado o engenheiro Professor Cezar Luis Catanhede. Ausentando-se, a pedido, o engenheiro Márcio Mello Franco Alves, foi substituído pelo Engenheiro Raul Marques de Azevedo e, por fim, foi admitido ainda o Químico Industrial e Técnico em organização, Lélío Telmo de Carvalho, atual Diretor do Departamento de Abastecimento.

Esta Comissão estudou e apresentou um anteprojeto de traçado e de tráfego e o plano econômico, tendo concluído pela absoluta conveniência da implantação inicial do sistema na zona sul.

Os conhecimentos técnicos de vários dos membros da comissão sobre o assunto foram enriquecidos em visitas especialmente feitas aos serviços de Niteroi, S. Paulo, Buenos Aires e Montevidéo, antes do julgamento da concorrência.

VIII — Quantos ônibus elétricos serão necessários para substituir os bondes da zona sul e qual o preço da passagem nesses ônibus elétricos.

R. O projeto posto em concorrência, em novembro de 1956, prevê a compra de 200 ônibus elétricos e, segundo o plano de tráfego anexo ao relatório, estarão em circulação, cada dia, nas horas de maior demanda, 174 veículos constituindo os demais uma reserva técnica de quase 15%. O número de passageiros a transportar por esses veículos, diariamente, será de 282.000, isto é, 30% mais do que o fazem os bondes.

A fixação definitiva do preço das passagens, caberá ao Departamento de Concessões, na oportunidade própria. O relatório da Comissão, entretanto, contém, como foi dito, o estudo econômico do sistema, partindo do custo de operação quilométrica. As conclusões do mesmo asseguram que a operação será altamente remunerada com a adoção de uma tarifa quilométrica em torno de 50 centavos, o que corresponde a preços de passagem desde Cr\$ 3,00 para as viagens mais curtas até Cr\$ 6,00 para as mais longas (Castelo-Leblon e Castelo-Gávea).

IX — Como explica o Executivo Municipal a preferência dada à zona sul para o estabelecimento do novo sistema de viação, dado que ela é atualmente a mais aquinhoada em facilidades de transportes e dados os estudos anteriores contratados e pagos pela Municipalidade em relação a Madureira.

R. Já respondido parcialmente na resposta ao item III. Não é, entretanto, a zona sul a mais aquinhoada em facilidades de transporte. É verdade que, dada a densidade demográfica em certas áreas relativamente pouco extensas dessa zona, a freqüência de coletivos em circulação tem que ser forçosamente maior. Esse fato, todavia, causa embaraços ao tráfego, cada vez mais graves, exigindo medidas como a projetada, da introdução dos ônibus elétricos, sistema mais racional, dispondo de veículos de maior rendimento de transporte.

X — Como explica o Executivo Municipal o empreendimento em tela, face as dificuldades financeiras da Municipalidade e se julga que a Prefeitura está técnica e financeiramente aparelhada para o estabelecimento dos ônibus elétricos paralelamente ao do metropolitano.

R. Justamente por ser o estabelecimento do metropolitano de muito maior vulto e exigir recursos extraordinários, impõe-se a imediata melhoria do transporte coletivo de superfície, através da adoção de um sistema, como o do ônibus elétricos, que oferece grandes vantagens técnicas.

Aliás, o sistema de transportes coletivos de superfície não é paralelo ao metropolitano, pois cobre áreas não atingidas pelo projeto de execução deste, e deverá coexistir com o mesmo, como sistema subsidiário e complementar.

Sob o ponto de vista exclusivamente financeiro, cabe esclarecer que os empreendimentos em tela foram recomendados pelo Poder Legislativo, nas leis números 820 e 826, de 1956.

A implantação dos ônibus elétricos está perfeitamente dentro das possibilidades financeiras da Prefeitura, por serem as obras e fornecimentos respectivos, financiados num prazo de 7 anos.

É evidente, como já dissemos, que a execução do projeto do metropolitano deverá contar com recursos extraordinários, inclusive os que advierem da contribuição particular para a constituição da Companhia prevista em lei, além do financiamento que vier a ser concedido pelos eventuais fornecedores do equipamento e empreiteiros das obras concernentes à iniciativa.

Tal financiamento, no que se refere, pelo menos, ao material a ser importado, constitui condição imposta pela legislação federal. Idêntica exigência poderá ser consignada no Edital de Concorrência, em relação aos demais fornecimentos e às obras civis.

*Hilton Jesus Gadret, Roberto de Souza Pinto Filgueiras.*

## ÍNDICE ALFABÉTICO E REMISSIVO

	Págs.		Págs.
A			
ABUSO DE DIREITO — <i>Alaor Braga da Silva</i> (Doutrina) . . . . .	241	BENEDICTO BARROS — O assistente e sua intervenção no processo (Doutrina) . . . . .	211
A CONCEPÇÃO ATUAL DA SEGURIDADE SOCIAL E SUA REPERCUSSÃO NA TEORIA GERAL DO DIREITO — <i>Oscar Saraiva</i> (Doutrina) . . . . .	60	C	
ALAOR BRAGA DA SILVA — Abuso de direito (Doutrina) . . . . .	241	CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA VALLE — Plano de Administração (S.G.A.) . . . . .	203
APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS ÔNIBUS ELÉTRICOS DO RIO DE JANEIRO (Gabinete do Prefeito) . . . . .	436	CARLOS DE OLIVEIRA RAMOS — Desdobramento da enfiteuse. Partes ideais de terrenos aforados (Doutrina) . . . . .	69
A QUESTÃO DO MORRO DE SANTO ANTÔNIO (Contrato da Companhia Industrial Santa Fé) — <i>Maurício de Lacerda</i> (Procuradoria Geral) . . . . .	307	CIA. FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO — Bondes. Substituição por ônibus elétricos (Gabinete do Prefeito) . . . . .	436
A SESMARIA DA CIDADE. TERRENOS DE BOTAFOGO E SÃO CLEMENTE. PRESUNÇÃO DE ENFITÊUTICOS DESDE QUE SITUADOS EM ÁREAS ENFITÊUTICAS. USUCAPLÃO DE BENS PÚBLICOS. LEIS INTERPRETATIVAS — <i>J. V. Saboia de Medeiros</i> (Doutrina) . . . . .	95	CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL — Ante-projeto. Configuração jurídica dos impostos de alçada dos Estados e Municípios — <i>Gerardo de Oliveira Maldonado</i> (Doutrina) . . . . .	106
A TRIBUTAÇÃO DAS VENDAS MERCANTIS EM MOLDES MAIS RAZOÁVEIS E MAIS JUSTOS — <i>Otto Gil</i> (Doutrina) . . . . .	137	COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO — Nos Estados Unidos. — <i>José Góes Xavier de Andrade</i> (Doutrina) . . . . .	219
B			
BEM DE FAMÍLIA — Imposto de transmissão <i>causa-mortis</i> — <i>Gerardo de Oliveira Maldonado</i> (Doutrina) . . . . .	120	COMISSÕES PARLAMENTARES DE INQUÉRITO NOS ESTADOS UNIDOS — <i>José Góes Xavier de Andrade</i> (Doutrina) . . . . .	219
D			
		DESDOBRAMENTO DA ENFITEUSE TENDO POR OBJETO A TRANSFERÊNCIA DE PARTES IDEAIS DO TERRENO JÁ AFORADO (DL 9760/46 e DM 9413/48) — <i>Carlos de Oliveira Ramos</i> (Doutrina) . . . . .	69