

### C — Inobservância da obrigatoriedade de Juízo Arbitral.

Comprovação inegável de mais uma infração ao contrato pela Autora RIO-LIGHT, é o ajuizamento da presente demanda com inobservância da cláusula XLIX do respectivo contrato de concessão:

“Ocorrendo divergência entre as Companhias ou Empresa e a Prefeitura na execução deste Contrato, ressalvados sempre os casos de decisão soberana do Prefeito, a questão será resolvida em última instância por três árbitros, um dos quais será nomeado pelo Prefeito, outro pelas Companhias ou Empresa e o terceiro por acôrdo de ambas as partes”.

A cláusula convencionada, de Juízo Arbitral, tem tóda a validade e domínio entre ambas as partes. O art. 1.037 do Código Civil acata a formalização do Juízo Arbitral para resolução das pendências judiciais.

Permitido em lei, aceito pela doutrina, pode ser livremente acordado, pelas partes, a sua obrigatoriedade.

A renúncia do Juízo Arbitral estabelecido em contrato, por vontade exclusiva de uma delas, traz, como consequência:

- a) ou a cláusula, acordada em contrato bilateral, tem imposição obrigatória, impossibilitando a sua não observância a propositura de pleito judicial;
- b) ou a cláusula não impossibilita a ação judicial, mas, neste caso, a parte é inadimplente, por não ter cumprido as obrigações assumidas.

Assim, na hipótese de se ter como cabível a obrigatoriedade da cláusula, há de se concluir que os Autores são carecedores de ação.

Entendendo-se que a cláusula não impede a vinda a Juízo, então, é de reconhecer-se que as Autoras não a cumpriram e, em consequência, são inadimplentes.

### IV

### DE MERITIS

#### A — Objeto da demanda.

Objetiva-se com êste pleito a rescisão de contratos firmados e em plena vigência, referentes aos transportes urbanos, por meio de bondes, no ESTADO DA GUANABARA.

O contrato da JARDIM BOTÂNICO — segunda Autora — *expirará a 31 de dezembro de 1960*, portanto, daqui há quatro meses.

Já o contrato da primeira Autora — agora rotulada de RIO-LIGHT S.A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS, conforme cláusula expressa, tem o seu termo final fixado no dia 31 de dezembro de 1970.

O petitório não deixa dúvidas:

“Dos fatos e circunstâncias expostos resulta a consequência irrecusável: o direito do concessionário à rescisão do contrato da concessão, com fundamento em princípio jurídico universal, expressamente acolhido em nosso direito positivo” (item 54 do pedido).

O petitório é igualmente claro na formulação final da pretensão:

“Como portanto, os documentos e demais elementos de prova indicados neste articulado, notadamente os relatórios dos trabalhos realizados por órgãos da própria Prefeitura e os atos que se lhes seguiram comprovam, à evidência, os motivos, assim expressamente reconhecidos, que dão lugar à rescisão dos contratos das concessões em causa, deve essa rescisão ser judicialmente decretada para os efeitos de direito, reservando-se, porém, as autoras, quanto a perdas e danos, o direito de haver em outro processo a respectiva indenização, que assim fica reservada por inteiro” (item 64 da petição).

Aqui, querem as Autoras a rescisão; em outro pleito conexo, já em curso, querem mais perdas e danos! (inadimplentes, querem in-

denização de seiscentos e cinqüenta milhões, embora o capital da segunda Autora seja de vinte e um milhões de cruzeiros...).

Os fundamentos arrolados, inaceitáveis porque cabalmente im procedentes, como se deixará provado, residem sobretudo na situação deficitária do serviço. Os vários aumentos concedidos, no entendimento das Autoras, apenas se destinaram a cobrir gastos com aumentos salariais, sem proporcionar-lhes qualquer margem para custeio das demais despesas com a operação dos serviços (veja-se os itens 10 a 29 da inicial).

Ainda no seu entender essa situação deficitária, agravada de ano a ano, culminou com o rompimento do "equilíbrio financeiro do serviço" (item 30 da inicial).

A rigor, resume-se o petitório em sucessivas, mas inaceitáveis demonstrações de deficits, para as quais as Autoras, a seu modo, valeram-se de elementos precários comprometedores de suas próprias afirmativas.

Não convencem os argumentos das Autoras, mesmo aos des prevenidos.

Se houve inadimplência, culpa lhes cabe exclusivamente. De há muito — a afirmativa pode ser feita sem receios, descuidaram-se as Autoras do cumprimento das obrigações pactuadas, com referência aos carris urbanos.

Os fatos são notórios. Não há quem ignore o grau de abandono a que foram relegados tais serviços — hoje, desaparelhados, inadequados, deficientes, sem higiene, sem confôrto, sem segurança, constituindo mesmo uma vergonha para esta Cidade.

Essa situação de descabro, bem analisada, cabe inteiramente às Autoras, com a sua má administração, com o seu desinteresse comprovado, com o descaso absoluto para com os compromissos pactuados.

As Autoras alegam rompimento do equilíbrio financeiro; insistem na afirmação de saldos negativos; referem-se amiudadamente a congelamento de tarifas, e procuram lançar tóda a responsabilidade sobre o Poder Concedente, através de relatórios de agentes seus. Mas a verdade seja dita: o que houve em resumo, foi apenas má administração, observada nos mínimos aspectos da concessão, sobretudo de certo tempo a esta data.

A conseqüência da má administração repercutiu e ainda repercute nas menores atividades do serviço, proporcionando a evasão

de renda em alta escala e, em última análise, a própria ruína dos serviços concedidos.

Provado ficará que, se as Autoras tivessem cumprido à risca os compromissos contratuais, decerto o quadro atual jamais se configuraria.

Teria sido evitada a evasão. Inexistiriam deficits. Existiriam meios para expansão dos serviços e seu perfeito funcionamento. Provado, ficará, também, que se tivesse havido empenho em administrar bem os serviços das emprêsas e com certeza, no momento de expirar o contrato, estariam êles em condições condignas, para efeito da continuidade exigida pelo interesse público.

Só perícia contábil, inclusive abrangendo a situação de tódas as emprêsas que compõem o mesmo Grupo, perícia envolvendo e englobando as razões fundamentais que levaram a emprêsa a essa alegada situação deficitária; só perícia de tal envergadura, que ponha a descoberto tóda a trama do poderoso *holding*, dirá da procedência ou não dêste pleito. Simples alusões a relatórios incompletos, elaborados com base em elementos unilaterais, fornecidos pelas próprias Autoras — e, que é mais importante, sem exame das razões profundas motivadoras de tais deficits — não bastam e não convencem.

Acham-se em jôgo graves interesses públicos, cuja elucidação cumpre ser feita neste processo para salvaguarda do patrimônio do ESTADO.

Se os fatos não justificam a pretensão das Autoras, *as razões de direito* não dão margem para quaisquer preocupações de parte do réu.

O artigo 151 da Constituição Federal, arrolado como esteio do petitório, não é auto-aplicável como dá a entender a petição. É matéria que pende de regulamentação federal, sem a qual seria verdadeiramente impossível solucionar-se pretensão como esta. A justa compensação de que fala o texto constitucional exige prévio conhecimento das condições da emprêsa interessada, de modo a que a sua fiel aplicação não importe em deturpar o sentido da norma, proporcionando, a quem não faz jús, rentabilidade injusta, ou compensando a mais, capital empregado a menos.

Tais condições, não satisfeitas pelas emprêsas Autoras, seriam bastantes para que se considerasse inviável a aplicabilidade do artigo 151 da Constituição Federal, norma programática cuja aplicação pende de lei regulamentadora, em curso no Congresso Nacional.

Também é de improcedência manifesta a invocação do artigo 1.092, parágrafo único do Código Civil, que assegura à parte lesada o direito de rescisão do contrato. No caso em exame, a parte lesada, sem dúvida, outra não é, senão o Poder Concedente.

Responsável pelo bem estar da população, firmou o ESTADO DA GUANABARA contrato com as autoras objetivando meios eficientes de transporte à sua população.

Falharam as concessionárias.

Nos capítulos que seguem, o ESTADO DA GUANABARA passará ao exame do mérito pròpriamente dito, demonstrado à farta, e comprovadamente, a cabal improcedência dêste pleito e os verdadeiros motivos que, com êle, se pretende ocultar aos olhos de todos.

B — A verdade sôbre os diversos aumentos tarifários concedidos.

### 1. O PRIMEIRO AUMENTO (1942)

Dizem as Autoras a fls. 5 dos autos:

“Dec.-lei 5.162 de 1942 — 10. Já em 1942 o Govêrno Federal reconhecendo a necessidade de prover quanto ao equilíbrio financeiro das mesmas emprêsas concessionárias, determinou, pelo Dec.-lei 5.162, de 31-12-42, a revisão dos contratos em vigor, com estas disposições: a) autorizou o Prefeito do Distrito Federal “a rever as concessões de bondes elétricos do D.F., com o duplo fim de garantir ao capital uma retribuição adequada e de serem remodelados e ampliados os serviços existentes” (art. 1.º); b) o “contrato definitivo” obedecerá a determinadas bases, entre as quais o “ajustamento periódico das tarifas e das condições do serviço” (art. cit., § 1.º, g); c) autorizou desde logo o aumento para vinte centavos das passagens de dez centavos “dentro da primeira zona contratual das companhias unificadas” (art. 2.º).

O aumento de tarifas concedido no art. 2.º do Decreto-lei 5.162, de 1942, não o foi sômente para as chamadas companhias unificadas. Isto porque a autorização presidencial permitia também “abolir

desde já o sub-seccionamento de Cr\$ 0,10 nos finais das linhas da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico”.

As medidas autorizadas no referido art. 2.º, abolição do seccionamento nas linhas finais da JARDIM BOTÂNICO e elevação de 0,10 para 0,20 nas tarifas das companhias unificadas, foram solicitadas pela própria COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO, em officio n. CLFP-313 de 30 de março de 1942 (Doc. 23).

Em relação ao demonstrativo que o acompanha (Doc. 24), as Autoras oferecem um cálculo de aumento de renda total de Cr\$ 19.066.002,70, sendo de Cr\$ 1.475.396,40 o aumento de renda calculado para a JARDIM BOTÂNICO.

E como se não bastasse, veja-se, a seguir, o que afirmaram as Autoras, no officio CLF-1.083, de 11 de setembro de 1942, dirigido ao Exmo. Sr. Presidente da República (Doc. 25):

“Nesse transe, não poderiam deixar de dirigir-se a Vossa Excelência invocando o seu *benévolo acolhimento* para a medida que abaixo pleiteam, e que, concedida, dará oportunidade a atenderem por *igual ao interesse público*, representado pela *presteza, segurança e aumento do transporte*, pela admissão de novos prepostos, e, também, a um aumento de salário que se impõe igualmente pelo custo da vida atualmente.

A simples supressão das passagens de cem réis, do sistema unificado, no perímetro urbano e nos extremos das linhas da Companhia Jardim Botânico, já permitiria atender a essas necessidades, e *é justamente essa pretensão* que ora tem a honra de submeter a Vossa Excelência.”

Fica assim desfeita a afirmativa do item 10 da inicial: o aumento autorizado (19 milhões) o foi não só para efeito de aumentos salariais, mas também para “presteza, segurança e aumento do transporte”...

Dizem as Autoras, a fls. 5 dos autos:

“Dec.-lei 5.404, de 1943 — 11. Meses depois o Decreto-lei 5.404, de 13-4-43, confirmou o anterior, excluindo