

de 1953 e 12.701, de 18 de dezembro de 1954, para atender majorações salariais, ensejaram saldos, assim como se os aumentos de despesa com empregados não decorreram de transferências irregulares, a exemplo do que ocorreu recentemente.

5. O SÉTIMO AUMENTO (1956)

As alegações das Autoras referentes ao aumento de 1956 (fls. 8), são improcedentes, uma vez que o Decreto 13.235, de 25 de maio de 1956, ao revés do aumento tarifário concedido pelo seu ato anterior (Decreto 13.222, de 11 de maio de 1956), adiou, até a conclusão dos estudos sôbre a encampação dos serviços das concessionárias, a quota tarifária que seria destinada ao Fundo de Melhoria. E nos *consideranda* se diz claramente que

“O referido aumento foi calculado não só para atender às despesas do aumento salarial homologado em 17 de fevereiro do corrente ano, como *também para complementar o custeio da operação e manutenção do serviço, e, finalmente, para constituir um fundo destinado à sua melhoria e expansão*”.

O Prefeito, ao reduzir o aumento tarifário concedido pelo mencionado Decreto 13.222, manteve as bases necessárias à cobertura do *aumento salarial e custeio da operação*, como, aliás, sempre pleiteado pelas Autoras.

6. OS AUMENTOS DE 1957, 1958 E 1960

Concedidos com base em relatórios decorrentes de meras auditorias contábeis, desprovidos conseqüentemente da lastro que lhes daria perícia de profundidade — como adiante será apreciado — é óbvio que tais aumentos se caracterizam por um sentido precário. Em cada relatório, aliás, é isto salientado de plano. Seriam inaceitáveis, *a priori*, os deficits apontados em tais peças, notadamente para efeito de caracterização de inadimplência e obtenção de perdas e danos.

Só a perícia dirá se os aumentos tarifários concedidos em tais períodos tinham ou não cabimento; se deixaram saldos; se foram devidamente aplicados.

C — Má administração das autoras — causa de todos os males.

1. O EXAME DOS RELATÓRIOS. CONSEQUÊNCIA QUE DÊLES SE EXTRAEM. DISTINÇÃO ENTRE PERÍCIA E AUDITORIA

Invocam as Autoras os Relatórios das Comissões Oficiais, apresentados nos anos de 1957 a 1959, e dêles extraíndo determinados trechos, procuram fazer crer que representam, tais documentos, *conclusões definitivas* sôbre a sua situação econômico-financeira. Proclama, afinal, que os *deficits operacionais* verificados nos exercícios financeiros examinados, levam à conclusão de que a exploração das concessões se conduz — por culpa do ESTADO DA GUANABARA — em desacôrdo com os contratos, cujas rescisões pleiteiam.

Puro engano. Tais Relatórios, conforme ressalvas neles apostas, são sempre peças preliminares, representando simples *auditoria* e não *perícia contábil* que, em prosseguimento àquelas apurações, continua a ser realizada, a fim de poder ser apresentado o *relatório final*. Este, então, sim, espelhará a situação econômico-financeira das empresas examinadas.

Aliás, têm as Autoras pleno conhecimento dessa situação, uma vez que, nos seus escritórios, permanecem os contadores do ESTADO, realizando os exames indispensáveis à feitura do *relatório definitivo*.

A técnica contábil distingue os dois campos de exame — auditoria e perícia ou investigação contábil — embora, em princípio, haja pontos comuns ou de contato entre ambas.

Assim:

a) a *auditoria* é, via de regra, anual, e tem por objetivo, sempre, não só o conhecimento das operações no período por ela coberto (um exercício), como a situação financeira, econômica e patrimonial, separadamente ou em conjunto, tal como o demonstram os balanços gerais desse período, sejam financeiros, econômicos ou patrimoniais, separadamente ou em conjunto;

b) a *perícia*, ou investigação contábil, transcende um *exercício* financeiro, para abranger *dois ou mais* períodos da atividade econômica; não se limita, como a auditoria, aos elementos intrínsecos da contabilidade, como sejam, documentos comprobatórios e livros de escrituração, senão que se estende à própria natureza da atividade exercida; aos fatores técnico-administrativos de seu desenvolvimento, e às condições, meios e modos com que os órgãos da empresa cumprem suas funções de gerência e expansão dos negócios sob sua direção, indo também, em certos casos, ao estudo comparativo com organizações ou empresas similares, de modo a estabelecer — se já não existirem, formulados por órgãos técnicos, particulares ou públicos — padrões técnicos de referência para julgamento e aferição dos métodos empregados pela administração da empresa em exame.

A distinção entre *auditoria* e *perícia* tem, pois, um sentido técnico de relevância e interesse para os altos fins colimados nos exames contábeis e é consagrada em tratadistas e autores.

Essa distinção se encontra no próprio Decreto 45.019, de 26 de fevereiro de 1957, que regulamenta os serviços de energia elétrica, quando dispõe, no artigo 61 que —

“O custo histórico da propriedade inventariada será verificado pela Fiscalização, mediante exame da contabilidade da empresa e dos comprovantes dos débitos que formarem aquêle custo.”

Temos aí a *auditoria* — simples exame dos livros e dos documentos.

No § 2.º do mesmo artigo dispõe aquêle diploma legal:

“O custo histórico da parte ou do todo, conforme o caso, será determinado POR PERÍCIA, quando aquêles exames e verificações não produzirem no todo ou em parte, resultados satisfatórios...”

Ora, no caso dos autos, o que apenas se verificou nos relatórios apresentados — relatório prévios — foi o exame da contabilidade, dos documentos — *auditoria* — não estando pronta a *perícia*, pelo

que não se pode acolhê-los como elementos definitivos para as conclusões a que pretendem chegar as Autoras.

No próprio relatório da Comissão de Perícia Contábil, publicado no Suplemento n. 264 do “*Diário Municipal*” de 28 de novembro de 1958, se lêem (itens 265, 266, 267, 268 e 269) as seguintes considerações:

265. “Mas daí a concluir que o DEFICIT CONTÁBIL ora apontado corresponde ao DEFICIT REAL, vai alguma distância eis que, nos limites da auditoria ou perícia, não poderia a Comissão que presido — (pois seus trabalhos não terminam com o presente relatório, já que estamos apurando o patrimônio e os resultados financeiros de anteriores a 1957) — esmiuçar da exatidão, da adequabilidade ou da correta imputação ao serviço de bondes de muitas despesas, principalmente quando a concessão de carris é explorada em conjunto com as de luz e força, num *holding* exercido pela Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro Ltda., pôsto que, juridicamente, seja a Cia. Ferro Carril Jardim Botânico empresa independente”.

266. “Por isso mesmo, se afirmamos enfaticamente que, contábil e auditorialmente, a contabilidade guarda perfeita e exata acórdância com os documentos e elementos de base, o mesmo não poderemos fazer em relação aos critérios de imputação de gastos e despesas que, comuns a tôdas as concessões da Cia. Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro Ltda., são rateados entre os diversos serviços explorados”.

267. “De outra parte, a auditoria não poderia indicar, como razões do atual estado deficitário do sistema de carris, senão as circunstâncias e condições, por assim dizer, *sensíveis à primeira vista* e a que fazemos menção no § 136 dêste relatório”.

268. “De tais razões, a mais impressionante é a que diz respeito à evasão de rendas, problema secular da concessão e que, aparentemente, nunca mereceu o cuidado necessário das empresas”.

269. "Reportando-nos aos §§ 161 a 165, aduzimos, que o fechamento dos bondes já deveria, e poderia, ter sido feito pelas próprias emprêsas no período lucrativo, isto é, até 1946" (fls. 84 verso dos autos)".

Os *deficits de operações* estão apontados; MAS AS CAUSAS E RESPONSABILIDADES DÊSSES DEFICITS AINDA NÃO ESTÃO DEFINITIVAMENTE APURADAS, — E NUNCA O FORAM —; sê-lo-ão através da perícia contábil, embora algumas dessas causas e responsabilidades já estejam apontadas em tais documentos, como, por exemplo a *evasão de rendas*, o *não fechamento de bondes*, as *despesas excessivas evidenciando a MÁ ADMINISTRAÇÃO das referidas emprêsas*.

2. EVASÃO DE RENDAS — RESPONSABILIDADE EXCLUSIVA DAS AUTORAS

No relatório de 1958 a Comissão de Técnicos contábeis apontou como uma das causas do deficit operacional a *evasão de rendas*, afirmando, no item 164 do citado documento o seguinte:

164. "A *evasão de rendas é algo de estarrecer, pois ESTIMADA EM 30% (TRINTA POR CENTO)*, atinge, no período 1953/1957, para uma receita registrada de Cr\$ 2.552.000.000,00, a Cr\$ 1.093.714.380,00, (fls. 81 verso dos autos).

Pois bem, apesar de conhecerem as Autoras as causas dessa *evasão* e de sua vultosa repercussão na receita das emprêsas, não foram tomadas quaisquer providências sequer para reduzi-la.

Pelos testes realizados, os Técnicos do ESTADO DA GUANABARA estimam em *cêrca de 30% a porcentagem da evasão de rendas*, mas admitindo que fôsse apenas de 10%, nos exercícios de 1953 a 1956, em função da receita dos passageiros, declarada de Cr\$... 1.867.009.017,30, haveria uma *evasão da ordem de Cr\$ 207.445.400,70, o que permitiria, nesse período, o fechamento de 690 bondes*, operação que, além de ser contratual, beneficiaria a situação financeira

das emprêsas e proporcionaria a segurança física, não só dos passageiros, como também dos trabalhadores nesses serviços.

Note-se que sômente no exercício de 1957, as Autoras dispenderam Cr\$ 13.900.580,50, a título de pagamento por indenizações decorrentes de acidentes em bondes — causa que inexistiria se tomada a providência do fechamento dos veículos (fls. 79 dos autos).

O fechamento dos bondes sempre foi o remédio apontado para corrigir, pelo menos em parte, a *evasão*. Jamais as Concessionárias, mesmo nos períodos em que confessam terem obtido lucros com a exploração de carris, disso cogitaram; ao contrário, sempre se furtaram a tomar quaisquer providências concretas que pudessem melhorar o contrôle de suas receitas.

Exemplo irretorquível de *evasão de rendas* encontra-se no Processo n. 7.204.987/60, que o ESTADO DA GUANABARA traz ao conhecimento dêsse Juízo, através de fotocópias das peças principais (Doc. 32), para evidenciar como a situação poderia ser bem diferente se realmente houvesse empenho das Autoras no cumprimento dos seus deveres contratuais.

O exemplo é ilustrativo, porque é o resultado de um confronto entre elementos colhidos pela fiscalização oficial da Prefeitura e elementos da fiscalização das próprias Autoras, para tanto solicitadas a prestá-los.

O Departamento de Concessões tomou a iniciativa de proceder levantamento dos passageiros de fato transportados nas diversas linhas da JARDIM BOTÂNICO. Êsse levantamento foi feito nas linhas 2, 3, 4, 5, 21 e 24, durante os períodos de 1 a 31 de agosto e 1 a 30 de setembro de 1959.

Cada linha ficou em observação pelo espaço de cinco dias, período em que a Companhia estabeleceu fiscalização *por acompanhamento*. São feitas as comparações dos totais das quinzenas anteriores à fiscalização.

O Departamento de Concessões observou o trabalho de 12 condutores, verificando, na quinzena sob fiscalização, um resultado de 57.795 passageiros registrados *que representam 40% do total anterior* (Doc. 32).

O exemplo é eloqüente e demonstra que os resultados da exploração dos serviços de bondes poderiam ser bem diferentes, se as Autoras cumprissem as suas obrigações.

O exemplo demonstra *MÁ ADMINISTRAÇÃO*. Evasão de rendas, em essência, nada mais é que incúria administrativa em alta dose. Todos sabem, e até mesmo as Autoras, que sem o fechamento de bondes será impossível eliminar a evasão. Talvez por isso, e não obstante promessas, jamais se empenharam em resolver a questão, da qual depende diretamente a própria sobrevivência do serviço concedido. Porque nos últimos decênios sempre tiveram a intenção de abastardar o serviço, certamente objetivando acelerar a sua entrega. Muito mais rendoso, imensamente mais — sobretudo pelo total despoliciamento — é a venda da energia elétrica, aos indefesos consumidores.

A má administração do setor de carris se revela também no que concerne ao pessoal, para o qual não se verificou um planejamento capaz de reduzi-lo, em número, com aumento de produtividade.

Ao contrário, o que ocorreu foi a ilegal transferência para carris, de empregados que sempre serviram no setor de energia, onerando a fôlha de pagamento daquele setor *em mais de 8 milhões de cruzeiros mensais* (Doc. 33).

Contra essa transferência reclamaram os empregados na Justiça do Trabalho. Seus direitos, foram por ela reconhecidos. No entanto, as Autoras continuam a *descumprir* aquêles julgados (Procs. 963/57 — 7.^a Junta de Conciliação e Julgamento — Proc. 3.215/58 (Doc. 34).

Os exames contábeis até agora realizados, e que ainda se acham em curso, revelaram que as Autoras não têm procurado conter os gastos, não só mantendo elevada despesa de administração superior, como também no que concerne aos seus diferentes serviços.

3. CONTABILIDADE ÚNICA. ENTRAVE À FISCALIZAÇÃO

Os técnicos, nos relatórios parciais, ressaltam as dificuldades que se lhes apresentam para o exame, em profundidade, no setor de carris. Isto porque só lhes tem sido permitido o conhecimento da parte contábil pertinente a carris — apesar de ser uma só a contabilidade — em face da oposição que as Autoras fazem ao exame de toda a contabilidade da empresa, sob pretexto de que diversas são as concessões e diferentes os Poderes Concedentes. No entender de agentes credenciados das Autoras, falece competência aos téc-

nicos do Governo da GUANABARA para levarem seus exames aos demais setores.

Essa situação tem dificultado, enormemente, o preciso conhecimento da situação peculiar a carris, pela interdependência e pela comunhão de interesses revelada pela unidade da escrituração, confusão de administração e de arrecadação — que se recolhe à *Caixa única* — e pela distribuição arbitrária das despesas de exploração dos diferentes serviços.

Em relatório parcial de 28 de junho de 1957, escreveu o Contador OLYMPIO GALLEGO SOARES:

“O serviço de bondes se integra num *holding*, exercido, em plano superior, pela *Brazilian Traction*, no Canadá, e, em plano menor, na capital da República, pela Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., abrangendo luz, fôrça e, obviamente, transportes.

Mesclam-se, na contabilidade da CCLFRJ, as operações de tôdas as concessões, segregando-se os resultados de carris, através de métodos técnico-contábeis, que a Comissão precisa analisar, verificar e conferir, sem que, nessa tarefa, se possa ver qualquer sentimento de desconfiança, ou suspeição”.

Mas sendo unificada a contabilidade, as Autoras adotam o *sistema de distribuição por rateio das despesas globais dos diferentes atividades concedidas*; e havendo óbices à fiscalização do ESTADO DA GUANABARA para o exame da escrituração na parte referente às concessões de carris, torna-se, na esfera administrativa, difícil a ultimação de uma perícia contábil que, a par da simples constatação de deficits, conheça de suas causas e estabeleça as responsabilidades. Impõe-se, pois, um exame amplo em toda a contabilidade e documentação não só das empresas Autoras como das demais que lhe são associadas, agregadas ou que com elas mantenham relações como componentes do mesmo grupo econômico-financeiro.

Essa providência, como absolutamente indispensável, fica ressaltada em todos os relatórios parciais apresentados pelos diferentes técnicos que examinaram ou examinam a contabilidade das Autoras.

No Relatório de 2 de maio de 1957 o já citado Contador OLYMPIO GALLEGO salientava:

“Outro ponto importante, que aflorou da parte I deste Relatório, é o concernente à situação da COBAST, ou Cia. Brasileira Administradora de Serviços Técnicos, mencionada no quesito B-2-b.

Na apreciação da resposta dada pela Concessionária, CCLFRJ, dissemos que o objetivo da indagação não foi alcançado, visto que “as despesas de rateio figuram pelos respectivos títulos gerais, sem discriminação alguma quanto a pessoal, material etc., sendo a solução mais acertada dirigir-se a Comissão, diretamente, a COBAST”.

E, em tôrno das “Despesas de Rateio”, é de suma importância a resposta da CCLFRJ ao quesito B-2-b, contida no envelope “n”, onde são indicadas as razões e os critérios de sua imputação à operação-carris, pois, da comparação dessa resposta com o “Balanco de Resultados” (envelope “i”), *pode concluir-se ser a Divisão de Carris a mais onerada das empresas do Grupo Light, relativamente às despesas rateadas.*

De fato, em 1956, num custo global de Cr\$ 919.498.892,80, as “Despesas Gerais” e de Administração atingiram a Cr\$ 184.859.356,00, sendo as mais expressivas:

a)	a Contabilidade, com	39.478.329,40
b)	as Indenizações em atraso	31.636.356,00
c)	os Serviços Diretivos	17.190.567,20
d)	as Indenizações	16.462.332,10
e)	o Departamento Jurídico	15.664.999,60

E, a título ilustrativo, seja a Comissão informada que — *enquanto a contabilidade, exclusivamente empregada na Divisão de Carris, importou na despesa indicada de Cr\$ 39.478.329,40 — a contabilidade pública do Distrito Federal (que registra e controla operações substanciadas num orçamento de doze bilhões de cruzeiros) custou à fazenda municipal, em números redondos,*

Cr\$ 16.000.000,00, isto é, inferior uma vez e meia, aos gastos de um simples setor da CCLFRJ”.

A transcrição mostra que as despesas realizadas pelas Autoras, na administração das concessões, notadamente na parte de carris, são excessivas e contribuem substancialmente para os deficits operacionais apontados nos relatórios e pelos quais querem as Autoras fazer responsável o ESTADO DA GUANABARA que, embora Poder Concedente, não tem possibilidade de intervir na Administração interna das empresas, ditando-lhes normas para boa administração, mas apenas o poder de *glosar*, como está realizando, as verbas que forem consideradas como injustificadas. Essa providência, que está sendo tomada, não chegou, porém, ao seu término, por isso que a *perícia contábil* não está terminada e, agora, se transferirá aos peritos que se incumbirem, na esfera judicial, dos exames que deverão ter lugar.

Apesar de alegarem deficits operacionais de carris, as Autoras não pouparam esse setor e ainda o oneraram com despesas que seriam supérfluas e desnecessárias, bastando salientar, entre outras, as feitas com a COBAST (Cia. Brasileira Administradora de Serviços Técnicos), que no exercício de 1959 obteve no setor de carris cerca de Cr\$ 10.765.586,10, glosadas pela Comissão de Fiscalização.

A propósito da COBAST, além do que em outra parte desta contestação foi referido, merece ainda ser declarado, a propósito do balanço patrimonial e a administração da conta de lucros e perdas dessa empresa relativas ao passado exercício de 1959 (“*Diário Oficial*”, Sec. I, de 28 de abril de 1959, pág. 981), o seguinte:

1.^a) as atividades sociais não produziram resultado algum, pois as receitas atingiram o *quantum satis* a cobrir as despesas, e assim

2.^a) o patrimônio social, representado, única e exclusivamente, pelo Capital-Ações (integralmente depositado em conta a prazo fixo no Banco Boavista), não cresceu ou baixou.

De outra parte, figura, na súmula da despesa de 1959, da RIO-LIGHT S.A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS, no grupamento das “Contas de Rateio” e sob o título “Despesas da COBAST e Companhias Associadas”, a importância de Cr\$ 160.549.564,40 (cento e sessenta milhões quinhentos e quarenta e nove mil quinhentos e sessenta e quatro cruzeiros e quarenta centa-

vos), da qual foram imputadas à operação-carris do mesmo exercício cerca de Cr\$ 10.765.586,10 (dez milhões, setecentos e sessenta e cinco mil, quinhentos e oitenta e seis cruzeiros e dez centavos).

Como a COBAST existe, única e exclusivamente, para atender às companhias do Grupo Light de todo o território nacional e como as despesas de cada uma dessas companhias, na remuneração dos serviços da COBAST, são calculadas em função da renda bruta dos serviços explorados pelas companhias assistidas, conclui-se, em contraposição, *que a receita da COBAST deve corresponder às despesas das organizações do Grupo Light ao pagamento da assistência técnico-administrativa prestada pela mesma COBAST.*

Tal, porém, não parece ocorrer, pois, enquanto a receita global da COBAST, constante do balanço de resultados retro-transcrito, foi de Cr\$ 2.334.710,00 (dois milhões trezentos e trinta e quatro mil setecentos e dez cruzeiros), os serviços a ela pagos, unicamente pela RIO-LIGHT, montaram, como dito, a Cr\$ 160.549.560,40 (cento e sessenta milhões quinhentos e quarenta e nove mil quinhentos e sessenta cruzeiros e quarenta centavos).

Como se vê, só mesmo o exame pericial contábil geral, não só das Autoras, como das demais companhias, associadas ou vinculadas, poderá revelar a exata posição da exploração da concessão de carris, não podendo ser acolhidos os apontados deficits operacionais como elemento único para, de plano, se concluir pela real situação da exploração de tal serviço público.

4. OUTROS ERROS DE ADMINISTRAÇÃO

Mas, não só a má administração, no que concerne aos chamados serviços administrativos, constitui um dos elementos preponderantes para a alegada exploração deficitária dos serviços de bondes, como também a falta de planejamento capaz de atender às reais necessidades dos serviços de bondes propriamente ditos.

A falta de remanejamento das linhas, por exemplo, para aproveitamento de maior número de passageiros, evidencia o descaso com que tal serviço é tratado.

A supressão do serviço de bagageiros e carros de 2.^a classe, a supressão de várias linhas, como por exemplo, a 31 (Lapa-Leopoldina), 41 (Palmeira-Estrada de Ferro), 39 (Praia Formosa-Praça

Mauá), 48 (Itapagipe-Bispo), 26 (Estrada de Ferro-Tiradentes), 32 (Lapa-Rodrigues Alves), 34 (Praça 15-Praia Formosa), 58 (São Luiz Durão), 45 (Itapirú-Barcas), 62 (Andaraí-Vila Isabel), 7 (Jóquei Club), produziram apreciável decréscimo na receita da empresa que, apesar de multada, apenas restabeleceu algumas dessas linhas.

A inicial contém reiteradas afirmativas de que os deficits operacionais decorrem das tarifas baixas.

Mas a própria Light reconhece existirem outras razões que contribuem decisivamente para tanto. Ainda agora, em resposta a ofício que lhe foi enviado pelo Departamento de Concessões (Doc. 35), o Superintendente da RIO-LIGHT, depois de esclarecer que logo após o último aumento de tarifas houve acentuado decréscimo de passageiros, consignou:

“A nosso ver, a explicação do fenômeno reside, principalmente, na concorrência de outros meios de transportes que, em várias áreas da cidade, passaram a deslocar os usuários dos bondes por oferecerem, já agora, preços de passagens inferiores aos bondes, cabendo desde logo salientar o caso das estradas de ferro Leopoldina e Central do Brasil, que servem a largas e populosas áreas suburbanas, ao preço de apenas 2 cruzeiros”.

Quem assim o diz é o Superintendente da Light — que proclama, alto e bom som, que, *contrariamente* ao exposto na inicial, existem causas mais sérias contribuindo para o deficit operacional. Causas que não podem ser atribuíveis ao ESTADO DA GUANABARA, mas às próprias Autoras. Se tivessem elas dispensado o devido cuidado aos bondes, é evidente que a concorrência de outros meios de transporte não as afetaria a teor do que está ocorrendo.

Compare-se o conforto que proporciona a viagem em lotações, com as viagens em bondes.

A culpa é exclusiva das Autoras, que proporcionam péssimo serviço, em bondes velhos, com tarifas iguais ou mais elevadas que a dos ônibus e lotações.

Essas afirmativas das Autoras, todavia, não guardam harmonia com velho entendimento do Grupo Light, de que dá exemplo o doc. 13, onde se lê :

“São serviços (refere-se aos de bondes), em suma, que só podem existir quando coordenados com outros meios de transporte em massa de população e com o tráfego livre e maleável que podem oferecer os demais veículos, qualquer que seja a sua energia propulsora: óleo, gasolina ou eletricidade”.

Aliás as Autoras, de há muito, entendem ser o serviço de bondes “UM MAU NEGÓCIO” (Doc. 13).

Conclui-se que as Autoras, em documentos próprios, reconhecem como causas do deficit operacional, razões diferentes daquelas expostas na inicial.

D — O pedido das autoras em face dos artigos 148 e 151 da Constituição Brasileira.

1. BREVE HISTÓRICO DOS SISTEMAS CONTRATUAIS DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

As Autoras, que obtiveram a concessão no regime anterior às Constituições de 1934, 1937 e 1946, em contratos com prazos e tarifas determinadas, reclamam:

a) rescisão do contrato (já no fim do prazo), sob o fundamento de que o ESTADO não lhes deu tarifas compensadoras; e como consequência,

b) uma indenização de Cr\$ 650.000.000,00 (seiscentos e cinquenta milhões de cruzeiros).

O contrato por conta e risco da concessionária — Até o princípio deste século, as concessões de serviços públicos, mediante contrato, tanto na Europa como nos Estados Unidos, traziam as características que a doutrina e a jurisprudência salientavam: a) contrato administrativo; b) serviço público; c) o Estado não abdica do seu poder de polícia; d) o Estado não renuncia ao aproveitamento de novos meios técnicos (do barco a remo para o a vapor; do uso da ponte; do bonde de burro para o bonde elétrico; da iluminação a gás para a elétrica; do emprêgo do ônibus, etc.); e) a tarifa é determinada, certa, para todo o prazo do contrato; f) a explora-

ção se realiza por conta e risco do concessionário (JÉZE, DUGUIT, WALINE, BIELSA, BASAVILBASO, BILAC PINTO).

O longo período de concessão era uma garantia para o concessionário, que precisava amortizar o capital investido, principalmente quando havia reversibilidade de bens ao poder concedente.

Nos Estados Unidos, os princípios eram os mesmos. Firmado o acôrdo, as partes estavam prêsas ao contrato:

“Once agreed to, the parties were bound by the terms of the grant”.

E acrescenta o professor de Economia e Comércio da Universidade de Wisconsin:

“Sòmente quando a concessão silenciava sôbre as questões de tarifas ou, quando o poder de alterar, emendar, rejeitar os têrmos do contrato era admitido, permitia-se ao Estado ou às legislaturas locais a regulamentação das tarifas. Em caso contrário, elas não podiam ser modificadas” (*In other cases the rates coul not be disturbed*) (MARTIN G. GLAESER, “Public Utilities in American Capitalism”, Mac Millan, N. Y., 1957, pág. 76).

É interessante observar que, a partir de 1896, muitas emprêsas recorreram ao Judiciário norte-americano, pedindo aumento das tarifas, a pretexto do encarecimento do custo da operação no decorrer do contrato. É claro que o progresso e as reivindicações sociais andaram sempre juntos, fazendo crescer os custos de vida e os de operação. Diz o Professor GLAESER, citado:

“Os tribunais, contudo, foram firmes em decidir que as modificações (dos contratos) não podiam ser feitas sem o acôrdo de ambas as partes” (*obra citada*, pág. 76).

Modificações no sistema contratual — As modificações do sistema de contratos inalteráveis, na Europa e nos Estados Unidos, objetivaram, sempre, o benefício do público e não o dos concessionários. Ao Estado liberal, mais ou menos indiferente, sucedeu, em