

Art. 5.º — “Na aplicação da lei, o juiz atenderá aos fins sociais a que ela se dirige e às exigências do bem comum.”

Em se tratando de interpretação e de aplicação de dois princípios da Constituição da República, ainda não regulamentados, e que se situam, exatamente sob o *Título V — Da Ordem Econômica e Social*, o ESTADO DA GUANABARA espera que V. Ex.<sup>a</sup>, ao interpretá-los, haja por bem atender aos fins sociais a que êles se dirigem e às exigências do bem comum.

E — Inaplicação do artigo 1.092 do Código Civil. Infringência de cláusulas contratuais pelas autoras. Cabimento da “*exceptio non adimpleti contractus*”.

Provar-se que as Autoras, no decurso da concessão, vêm primando pela desobediência às condições estipuladas nos contratos vigentes, não é difícil. Constitui encargo extremamente simples, até porque, como testemunhas das principais infrações, poderão ser arrolados, a esmo, quaisquer habitantes desta Cidade sacrificada.

Chega a ser impressionante o elenco das violações contratuais, praticadas amiúde, diuturnamente, abalando e comprometendo o contrato em si mesmo, no seu todo, sobretudo naquelas condições que poderiam garantir a prestação de um eficiente serviço de transportes à população.

Convém examinar-se as principais cláusulas contratuais, continuamente violadas pelas Autoras, que agora acusam de inadimplência o ESTADO.

#### 1. CONTRATO COM A RIO-LIGHT. CLAUSULAS VIOLADAS

No referente ao Termo de 6 de novembro de 1907 (fls. 28-55 dos autos), que ainda hoje rege a concessão deferida à primeira Autora (outrora THE RIO DE JANEIRO TRAMWAY, LIGHT AND POWER COMPANY, LIMITED), é muito fácil a verificação:

a) Reza a Cláusula XIV:

“Nos pontos mais apropriados e nos terminais das linhas mais importantes, serão construídas estações para

passageiros e bagagens, devendo também ser estabelecida, no ponto mais conveniente, *uma estação central para cargas e bagagens, com salão para passageiros.*

Essas construções serão feitas depois de aprovados pela Prefeitura êsses pontos e de concedidas por esta as respectivas licenças, devendo as estações estarem concluídas dentro dos prazos previstos para a construção de cada linha a que servir, respectivamente, e a central dentro do prazo máximo a que se refere a cláusula XI” (fls. 33-34 dos autos).

Passados tantos anos, e quando se provoca o fim da concessão, cabe indagar: de que modo foi cumprida esta cláusula, tão clara na sua redação? Onde as estações de passageiros e bagagens com salão para passageiros?

Como poderão, as Autoras, explicar, agora, no fim do contrato, essa flagrante infração, sobretudo quando sabido que *todo o patrimônio da Companhia reverterá afinal, sem indenização* (cláusula XLIII), ao patrimônio do Poder Concedente?

b) A Cláusula XV, n. 25, prescreve:

“O material fixo e rodante será perfeitamente conservado e limpo.

O Engenheiro-Fiscal, por parte da Prefeitura, fará retirar do Serviço todo o material que não esteja em boas condições de asseio, de conservação e de segurança.

*Todo o carro será pintado e envernizado pelo menos uma vez por ano*” (fls. 39 dos autos).

Constitui até mesmo afronta à população carioca o simples lembrar que existe no contrato essa providência. É cláusula morta. A primeira Autora sempre a descumpriu, tornando-a inócua. Onde a perfeita conservação e limpeza dos carros? E a pintura anual de todos os carros?

Óbvio que se o Poder Concedente, no uso da faculdade que lhe outorga a cláusula, retirasse do tráfego todo o material sem asseio, conservação e segurança, seria inevitável a supressão geral de todos os bondes, dada a sua violação ostensiva pela primeira Autora.

A propósito, cabe indagar-se, ainda:

Onde as oficinas, perto de Triagem, que C. A. BARTON, então Superintendente da Light, em conferência proferida em 1937, proclamava serem “equipadas com máquinas moderníssimas e de alta precisão”, e mesmo “as mais completas da América do Sul”?

Qual a destinação atual da área imensa em que foram instaladas essas oficinas?

São, ainda, dizeres daquele conferencista:

“Nessas novas oficinas foram colocadas as 400 máquinas das antigas oficinas de Vila Isabel e instaladas mais 500 máquinas novas. Nelas pode-se fazer a conservação de 1.000 bondes e de todos os ônibus; consertar maquinismos pesados, aparelhamentos elétricos, secar e experimentar transformadores e fabricar todos os artigos de uso da Light and Power e das Companhias Associadas.

Tudo se faz, enfim, nas novas oficinas, desde o prego ou parafuso até a construção ou montagem da máquina elétrica, do ônibus e do bonde, passando por quaisquer dos materiais acessórios” (Doc. 36), (“*Revista Light*”, setembro de 1933, fls. 20-21-29).

Fica, assim, mais que caracterizada, essa inadimplência da primeira Autora.

e) Estipulou-se na Cláusula XIX:

“Serão estabelecidos carros de 2.<sup>a</sup> classe em tôdas as linhas, excetuadas as consideradas da Companhia de Carris Urbanos e as referidas nos §§ 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> da cláusula anterior” (fls. 45 dos autos).

Desde quando e autorizada por quem a primeira Autora retirou do tráfego os carros de 2.<sup>a</sup> classe? *Se não houve autorização legislativa para a inovação*, como explicar-se o procedimento da Autora, a não ser como irrecusável violação de compromisso contratual?

Dada a conexão, cabe também perguntar: que é feito dos carros de carga, de bagagens e mistos, a que se refere a cláusula XX? Houve autorização legislativa para a sua eliminação inexplicável?

Cabe à primeira Autora, que se diz *parte lesada*, esclarecer a verdade, e não omitir-se, sobretudo quando a responsabilidade pela infração é exclusivamente dela (fls. 45 dos autos).

Unilateralmente e, como sempre tôda poderosa, a primeira Autora eliminou bondes que serviam aos locais de “população operária densa” (cláusula XIX, § 2.<sup>o</sup>, fls. 45 dos autos).

E tudo ficou por isso mesmo...

d) Prosseguindo-se no exame das infrações, é de ser arrolada a cláusula XXIII, *verbis*:

“As companhias ou emprêsas estabelecerão cadernetas especiais de passes escolares para os alunos das Escolas Públicas, com abatimento de 50% nos preços estabelecidos para as viagens em carro de 1.<sup>a</sup> classe.

Êsses passes serão nominais, pagos pelos alunos, e terão sòmente valor entre 8 e 10 horas da manhã e das 2 às 4 horas da tarde, nos dias úteis das épocas escolares.

A emissão dêsses passes será feita mediante requisição escrita do Prefeito e de acôrdo com as instruções por êle aprovadas” (fls. 47 dos autos).

Eis outra cláusula, inexplicavelmente eliminada, sumàriamente posta fora de execução pela primeira Autora, que, de certo, por que assim procedeu, não hesita, agora, em considerar-se *parte lesada* e em acusar de inadimplente o outro contratante...

e) Não cessam aí as infrações. A cláusula XXXIV dispõe:

“A supressão do tráfego de qualquer linha, sem prévia autorização da Prefeitura, salvo caso de fôrça maior e acidentes imprevistos, a Juízo do Prefeito, será punida com a multa de um conto de réis (Rs. 1:000\$000) por dia e por linha, até que seja restabelecido o tráfego respectivo” (fls. 49 dos autos).

Sem fôrça maior, sem acidentes, sem explicações, a Autora suprimiu várias de suas linhas.

Só diante da imposição de multas (não pagas), e da ação fiscalizadora, várias delas foram restabelecidas.

Não obstante, *deixaram de existir* (lembre-se que a Autora se diz *parte lesada* e acusa de inadimplente o ESTADO!), como se isso fôra possível, entre outras, as linhas 26 (Estrada de Ferro-Tiradentes); 21 (Lapa-Leopoldina); 39 (Praia Formosa-Praça Mauá); 41 (Palmeira-Estrada de Ferro) e 48 (Itapagipe-Bispo) — tôdas exploradas e de responsabilidade da concessionária, primeira Autora.

A infração ora apontada é ilustrada com o Aviso (Doc. 37), publicado em “*O Globo*”, de 20-8-1955. Por êle se vê que a Light apenas dá ciência à população da “contingência” em que se encontra de “reduzir os serviços de bondes”, único motivo alegado para suprimir as linhas 38, 39 e 48.

Mais uma infração de exclusiva responsabilidade da primeira Autora.

f) Outra violação contratual deve ser consignada, até porque, a rigor, se observada, seria impeditiva dêste pleito, como já assinalado em considerações preliminares: a cláusula XLIX, que comete a Juízo Arbitral resolver as divergências que ocorrerem na execução do contrato (fls. 53 dos autos).

Sem o menor respeito ao compromisso em exame, a primeira Autora preferiu ingressar diretamente em Juízo, não sem antes empenhar-se em larga campanha de divulgação de seus propósitos (inclusive publicação da íntegra da inicial), à custa da empresa, que diz deficitária.

As infrações apontadas dispensam provas. Constituem fatos notórios, facilmente verificáveis a cada momento, a cada instante.

E o que é importante e grave: nenhuma impugnação poderá oferecer a primeira Autora, objetivando encobrir os seus próprios erros aqui arrolados.

## 2. CONTRATO COM A JARDIM BOTANICO. EXAME DAS CLÁUSULAS VIOLADAS.

Relativamente à FERRO CARRIL DO JARDIM BOTANICO, o quadro das infrações também é opulento. Leia-se o documento de fls. 56-66 e 66-75, e ver-se-á quantos compromissos relegados sem a menor consideração ao Poder Concedente.

Alinhem-se os principais:

“Haverá assinatura para as linhas de Copacabana, Gávea e Jardim, com um abatimento de quinze por cento” (Cláusula VII — fls. 58 dos autos);

“Findo o prazo da concessão a companhia ficará ipso facto dissolvida e reverterão para o patrimônio municipal em bom estado de conservação, todos os bens que a Companhia possuir, imóveis, móveis e semoventes” (Cláusula XIX, fls. 62 dos autos);

“Os condutores entregarão aos passageiros recibo correspondente à passagem para ser exibida ao fiscal da linha ficando obrigado ao pagamento de nova passagem o passageiro que não exhibir o recibo” (contrato de 25 de maio de 1900 — cláusula IV, fls. 67 dos autos);

“Tôdas as questões que se suscitarem entre a Prefeitura e a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, excluídas aquelas a que se referem as cláusulas 1.<sup>a</sup> e 9.<sup>a</sup> serão decididas por arbitramento” (cláusula VI, fls. 68 dos autos);

“Aos passageiros de primeira classe a Companhia venderá, nas suas principais estações, assinaturas de 10 ou mais bilhetes, com abatimento de dez por cento (10%) sobre os respectivos preços dos bilhetes de duzentos, trezentos e quatrocentos réis, sendo êstes bilhetes válidos durante todo o ano em que forem emitidos e o mês de janeiro do seguinte” (cláusula X, fls. 71 dos autos).

“Se no quinquênio de 1925 a 1930 a companhia distribuir a seus acionistas dividendo em média de dez por cento (10%) ou superior, fará nos trinta últimos anos do contrato, isto é, de 1931 a 1960 o abatimento de dez por cento (10%) nos preços de passagens e tarifas” (cláusula XVI, fls. 73 dos autos).

Da legislação peculiar aos serviços de bondes, com fôrça inovadora dos contratos ainda vigentes, em razão dos quais as concessionárias se obrigaram a respeitar as posturas, é de ser transcrito o seguinte:

“É expressamente proibido viajar passageiros colocados nos estribos dos bondes e na plataforma da frente”

(Decreto Legislativo 109, de 27 de setembro de 1894, artigo 3.º).

“Ficam as companhias obrigadas a pagar uma multa de 5\$000 por cada passageiro na transgressão dos artigos anteriores” (art. 4.º).

São, tôdas, infrações referentes a pontos essenciais dos contratos em exame, embora, diferentemente possam ser explicadas pelas Autoras. E é certo haverem elas contribuído, e decisivamente, para a *situação deficitária* alegada e que ora se aponta como razão principal do pedido de rescisão. A inobservância continuada, de algumas delas, e o desprêso definitivo de outras, além de atestarem *má administração* das emprêsas, foram decisivas para a inegável *evasão de renda* que vem exaurindo, lentamente, os próprios serviços concedidos.

Cláusulas de importância, convertidas em letra morta, ou interpretadas unilateralmente, em sentido oposto aos interesses da outra parte contratante, que são os da própria coletividade, conduziram as concessionárias Autoras ao malbaratamento do patrimônio reversível e à sensível diminuição de suas rendas.

### 3. INADIMPLÊNCIA E MÁ ADMINISTRAÇÃO CONJUGADAS.

Pergunta-se: antes do *alegado deficit*, quando ainda não se falava em “rompimento do equilíbrio financeiro” — que fizeram as Autoras para melhoria dos serviços de bondes? Que medidas adotaram para evitar a evasão de rendas?

Como, pois, aceitar-se agora, tardiamente, a alegação feita em Juízo, de que a situação insolvável em que se acham é fruto da deficiência tarifária, quando é irretorquível que as causas essenciais se encontram na própria incúria das Autoras?

Razões notórias, essa a verdade, estão a evidenciar que o aviltamento dos bondes do Rio de Janeiro e a péssima qualidade do serviço têm como única explicação a *má administração* dos serviços concedidos.

As Autoras, de há muito, não interessa bem administrar ou administrar mesmo razoavelmente, os serviços de bondes. Seduzem-lhes outros negócios mais rendosos e de gestão mais fácil.

Provas de má administração? — É o que não falta.

Basta afirmar-se o seguinte: O serviço de bondes, que se diz deficitário, tem uma carga pesada — que é precisamente a culpa de sua administração. Tem-se a impressão (não fôra propositado o gasto com essa desnecessária “administração” de alto custo) que o serviço nada em ouro, ao contrário de tudo quanto afirmam as emprêsas.

Para que tantos Diretores altamente remunerados, contrastando com as afirmativas de que a situação é de extrema penúria?

É isso, ou não, péssima administração da emprêsa, como que acelerando o seu próprio fim?

Por que a supressão dos recibos correspondentes às passagens, que permitiam um imediato contrôlo sobre o cobrador? (Sabe-se que Ferro Carril Carioca — a única que mantém a emissão de tais recibos — é a que menos evasão apresenta).

A verdade é que o Grupo Light vem alimentando deliberadamente um deficit em carris a fim de obrigar o ESTADO, a exemplo do que pretende nesta ação, a assumir encargos que, na conformidade do contrato, competem à sua exclusiva responsabilidade.

Exemplo de má administração pode ser apontada a estranha transferência, para o serviço de carris, de 468 empregados que oneram as suas fôlhas em cêrca de Cr\$ 8.000.000,00 mensais, quando é certo que a Justiça do Trabalho determinou fôssem êles enquadrados no Setor de Luz e Fôrça.

Que significa esta burla ao cumprimento de decisão judicial senão o intuito patente de sobrecarregar os ônus de emprêsa que se afirma deficitária? Que é isto senão má e criminosa administração, concorrendo para o aviltamento do sistema de carris urbanos do Rio de Janeiro?

A verdade indiscutível é que as Autoras de há muito não dispensam aos serviços concedidos o desvêlo necessário.

Sabe-se do verdadeiro descaso do Grupo Light pelo serviço de carris. Sabe-se que êsse alheamento é calculado. Exploração de bondes é negócio complicado e trabalhoso, sobretudo se comparado com o fornecimento de energia elétrica.

Já em 1929, em relatório de 14 de fevereiro, o Vice-Presidente da Light, Mr. Sylvester assinalava:

“Substituir os atuais bondes abertos de assentos transversais, por carros modernos, acabando, assim, com

todo o perigo para os passageiros e condutores nas ruas estreitas e permitindo maior velocidade e por conseguinte melhor serviço e menor congestionamento. Todos os carros que forem postos em circulação (algumas centenas) serão do tipo fechado.”

Ora, os bondes fechados, além das vantagens acima reconhecidas, evitam a evasão de rendas. Mas nada se fez nesse sentido, evidenciando a má administração da empresa.

Colhe-se, ainda, naquele mesmo Relatório do Sr. Sylvester, essa outra afirmativa:

“Dependendo de uma revisão de suas concessões, que lhe dê oportunidade de fazer um serviço moderno, a Light está disposta a gastar cêrca de 106.000 contos . . . . . (\$ 12.500.000) em ampliações e melhoramentos de sua rede e a cooperar com a municipalidade para minorar o congestionamento no centro da cidade, estabelecendo linhas de transporte rápido”.

Nada foi feito. Os bondes continuaram abertos, e a evasão de renda aumentando dia a dia, o ponto de opinar o Sr. OLYMPIO GALLEGRO SOARES, Contador do ESTADO, afeito ao problema em exame, que a evasão de 1953 a 1956 atingiu

“a cifra de 800 milhões de cruzeiros, que dariam perfeitamente para fundar outra companhia de transportes coletivos ou adquirir uma frota de *trolley bus*”.

Como, agora, pretenderem as Autoras responsabilizar o ESTADO por prejuízos na exploração de carris quando, unicamente por descaso delas, não foram adotadas medidas eficientes para coibir tão fantástica evasão de rendas?!

Outras infrações contratuais, já antes mencionadas, também contribuíram, e decisivamente, para o descalabro em exame, notadamente, a eliminação de bondes de 2.<sup>a</sup> classe, carros bagageiros e mistos e a supressão da venda de passes.

A venda de passes representava uma vantagem extraordinária para o público, como para o concessionário. No início do mês o chefe

de família fazia o seu provimento de bilhetes para todos os seus, o que lhe dava grande comodidade, além de se beneficiar do desconto legal. Para a empresa, não só era um capital antecipado que entrava e representava para mais eficiente controle de rendas, como, principalmente, facilitava os serviços de cobrança, o que significava maiores rendas e menor atraso nas viagens dos carros.

Com a supressão de bondes bagageiros, não resta a menor dúvida que as Autoras infringiram os contratos em vigor, contribuindo para a diminuição de seus rendimentos.

Note-se que a Light se orgulhava, outrora, do seu serviço de vagões de carga. É que o que se lê na “*Revista Light*”, setembro de 1933, fls. 8:

“Os expressos de transportes de cargas dessas companhias prestam ao Rio um benefício incalculável, percorrendo todo o perímetro urbano e suburbano, com rapidez, horário e modicidade nos preços.

Pode-se resumir êsse serviço em quatro palavras: barato, seguro, rápido e freqüente.

Há um outro ponto que torna o serviço sob qualquer aspecto excelente, e êsse é o da quantidade de estações que recebem cargas e bagagens, com o compromisso de entregá-las em qualquer rua da cidade.

A Light and Power conta com 12 estações, tomando-se como principal a do mercado novo, seguindo-se as demais localizadas na Rua do Costa, Bom Jardim, Estação do Mangue, Meyer, Muda da Tijuca, Usina da Tijuca, Alto da Boa Vista, Cascadura, Jacarepaguá, Madureira e Irajá.

Parece-nos, assim, que todos os centros estão bem escolhidos para a localização das referidas estações.

A Jardim Botânico mantém 10, sendo a principal a que se acha na Rua Almirante Barroso. As demais são: Mercado Novo (a mesma já acima mencionada), Largo do Machado, Largo dos Leões, Olaria, Praia Vermelha, Copacabana e Ipanema” (Doc. 38).

As estações desapareceram. E hoje, as Autoras já nem se lembram da excelência do serviço, de que tanto se orgulhavam...

Chega a ser espantoso o procedimento irregular das Autoras, no referente às cláusulas antes mencionadas, que, por incrível que pareçam, *não foram* REVOGADAS POR LEI, achando-se, portanto, em pleno vigor.

#### 4. MALVERSAÇÃO E DESVIO DE PATRIMÔNIO

O Contestante não poderia encerrar a apreciação dos aspectos concernentes à má administração da empresa JARDIM BOTÂNICO sem dedicar considerações especiais à malversação e mesmo desvio criminoso de seu patrimônio.

Através de Comissão de Engenheiros especialmente designada para verificação das instalações daquela concessionária, chegou-se a resultados que bem demonstram a criminosa atuação da JARDIM BOTÂNICO no referente, não só ao material rodante, como, e sobretudo, ao patrimônio imobiliário.

Veja-se, em linhas gerais, os resultados alcançados pela vistoria (Doc. 18). A Comissão desdobrou as suas atividades abrangendo o seguinte:

- I — Imóveis e instalações necessárias à exploração do serviço, inclusive máquinas, equipamentos, móveis e utensílios;
- II — Material fixo, compreendendo linha e respectiva infra-estrutura, rede aérea, que acompanha as linhas;
- III — Material rodante, abrangendo veículos de diversos tipos, que pela sua destinação podem ser classificados em: carros motores, reboques e carros especiais.

As conclusões do Relatório, quanto aos diversos itens, em resumo, foram as seguintes:

I — A Comissão teve oportunidade de vistoriar os imóveis ocupados por construções e instalações relacionadas com o serviço da JARDIM BOTÂNICO, *ENCONTRANDO APENAS QUATRO IMÓVEIS*, a saber:

- 1) depósito de carros e escritórios no *Largo do Machado*, ocupado, também, com instalações do Serviço de Eletricidade da Cia. Carris (RIO-LIGHT) e da Companhia Telefônica Brasileira;
- 2) depósito de carros do *Largo dos Leões*, com área utilizada como garage pela Companhia Telefônica Brasileira;
- 3) prédio de 2 pavimentos, situado à *Praia de Botafogo*, junto e depois do n. 472, encontrando-se o segundo pavimento desocupado e o primeiro ocupado por uma subestação transformadora de energia da RIO-LIGHT e motores geradores de corrente contínua para os bondes da JARDIM BOTÂNICO;
- 4) imóvel à rua *Barão da Torre*, esquina da rua Teixeira de Melo, assinalando que só se encontra, atualmente, na posse da JARDIM BOTÂNICO uma *área reduzida* do mesmo, utilizada para uma circular de bondes. *O restante da área encontra-se na posse de terceiros, que ali estão construindo edifícios de apartamentos.*

A propósito, assinalam os Engenheiros:

“A Comissão tem conhecimento de que a Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico possui muitos outros imóveis, conforme consta da “Relação dos prédios pertencentes à Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico e, de que a mesma deu coleta com as respectivas especificações e observações”, cuja cópia está anexa. Essa relação figura no Processo de n. 7.123 do ano de 1909 (originado pelo Ofício de 14 de maio de 1909 da Companhia) e foi fornecida à Comissão pelo Serviço de Bondes do Departamento de Concessões, que possui o processo”.

Com os elementos fornecidos pelo Serviço de Bondes do Departamento de Concessões, pôde a Comissão organizar as plantas dos imóveis que pertenciam à Companhia, designando-os pelas letras de A a Z. Segundo, ainda, apurou a Comissão, com base nas informações do Processo n.º 7.123/1909, *fornecidas pela própria Cia. JAR-*

*DIM BOTANICO*, são dados como TOTALMENTE REVERSÍVEIS os imóveis indicados nas plantas *C, D, E, F, G, H, I, J, O, P e Q*, enquanto os das letras *A, B, K, L, M, N e R*, seriam REVERSÍVEIS EM PARTE.

Atente-se bem à seguinte afirmação do Relatório:

“A MAIOR PARTE DOS IMÓVEIS CITADOS NÃO MAIS PERTENCE À COMPANHIA, TENDO SIDO VENDIDOS, DESMEMBRADOS OU PERMUTADOS”.

Ainda que se aceitasse — apenas para argumentar — êsse entendimento da JARDIM BOTANICO — decorrente do Têrmo clandestino e espúrio de 1909 —, no sentido da alterabilidade da cláusula XIX do contrato (TODOS OS BENS REVERTEM), deveriam reverter os seguintes imóveis:

- 1 — Galeria Cruzeiro
- 2 — Rua Barão de São Gonçalo, esq. de Beco do Cairú
- 3 — Rua do Catete, 239
- 4 — Rua do Catete 241
- 5 — Rua Cristóvão Colombo 21, 23, 25 e 27
- 6 — Rua Cristóvão Colombo 29 e 31
- 7 — Rua Cristóvão Colombo 33
- 8 — Praia de Botafogo 266, 268 e 270
- 9 — Praia da Saudade s/n
- 10 — Rua Humaitá 1
- 11 — Rua Humaitá 3 e 5
- 12 — Rua Marquês de São Vicente 44
- 13 — Rua Real Grandeza 142
- 14 — Rua Real Grandeza 142-A
- 15 — Praça da Vigia s/n, esquina da rua Gustavo Sampaio e av. Atlântica
- 16 — Rua Siqueira Campos (Barroso) 3
- 17 — Rua Copacabana s/n
- 18 — Rua Copacabana 1-F
- 19 — Rua Copacabana 1-G a 1-L
- 20 — Rua Salvador Corrêa s/n
- 21 — Rua 28 de Agosto s/n
- 22 — Rua Copacabana 36, esquina de Guimarães Caipora
- 23 — Rua Copacabana 55, esquina da rua da Igrejinha

- 24 — Rua 4 de Dezembro 3
- 25 — Rua 4 de Dezembro 5
- 26 — Rua 20 de Dezembro 7

Isto, é ela quem o diz (Doc. 40).

E o que encontraram os Engenheiros vistoriantes?

APENAS 4 imóveis, um dos quais reduzido à *parte mínima*.

Houve, assim, flagrante dilapidação do patrimônio imobiliário da JARDIM BOTANICO, totalmente reversível, que deverá ser recomposto na sua integralidade, em decorrência do pedido de reconvenção formulada neste pleito.

Só uma investigação profunda na contabilidade e nos livros da segunda Autora poderá dizer do destino dêsse acervo imobiliário e do *uso indevido* das importâncias da venda dos mesmos. Basta atentar-se para um caso — o do antigo *Hotel Avenida* — considerado pela própria JARDIM BOTANICO como parcialmente reversível (imóvel A), mas que foi vendido por 100 milhões de cruzeiros (Doc. 41).

II — *Linhas e rede aérea* — Concluiu a Comissão:

“O exame das linhas mostra que, na sua maioria, estão elas necessitando ou na iminência de necessitar de *reconstrução total*. Estima a Comissão que em *cêrca de 2/3 da extensão total das linhas seria necessária a reconstrução total da via permanente*”.

Quanto à rede aérea, a Comissão considerou-a *bastante atingida pela usura*.

Os postes que sustentam a rede aérea apresentam bom estado de conservação. São também utilizados, como informa a Comissão, pela Companhia Telefônica Brasileira, assinalando, por fim:

“Todavia a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico utiliza, presentemente, para suportar a rede aérea, elevado número de postes de outras Companhias do Grupo Light, número êsse superior ao de postes pertencentes à C.F.C.J.B. Do exame ressalta que a Companhia limita-se a um mínimo de manutenção, de há muito deixando de promover a reforma das linhas e da rede aérea”.

Esta última afirmação dos Peritos reveste-se da maior gravidade, não só pelo perigo e ameaça constantes à segurança da população e dos que usam o serviço de bondes, que têm a sua vida permanentemente ameaçada, uma vez que os trilhos e a rede aérea não permitem condições de segurança e garantia com “um mínimo de conservação”. Mas, há outro aspecto. Este, de ordem contratual, pois a Companhia, pelo contrato de 1890 (cláusula XIX), comprometeu-se a, findo o prazo da concessão, fazer reverter ao Município (agora ao ESTADO), EM BOM ESTADO DE CONSERVAÇÃO, TODOS os seus BENS, MÓVEIS, IMÓVEIS e SEMOVENTES.

III — *Material rodante* — Eis outro aspecto que merece especial relêvo, pois, segundo a Comissão:

“Os mais recentes veículos da Companhia — carros motores e carros reboques — entraram em tráfego há cerca de 25 anos, podendo-se afirmar que a maior parte dos bondes utilizados nas diversas linhas têm 40 anos ou mais de vida. São de tipo há muito considerado obsoleto, não tendo a Concessionária acompanhado o progresso técnico em construção de veículos coletivos urbanos, visando oferecer maior segurança e conforto aos passageiros”.

A Comissão observou, ainda, que “em virtude da interligação das linhas da CIA. FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO e da COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO LTDA. (RIO-LIGHT), e provavelmente, como resultado da administração conjunta das duas empresas, veículos de uma Companhia são freqüentemente vistos em tráfego em linha fazendo parte da Rede de outra Companhia”.

Este Relatório, firmado por ilustres representantes da Engenharia do ESTADO, constitui verdadeiro libelo, comprovando a desídia e a má administração das Autoras. Apesar de publicado no órgão oficial do ESTADO e amplamente divulgado, a companhia não se atreveu a opôr-lhe a menor restrição, tão preciso e irresponsável êle é. Silenciou. Por que não o citou, tão interessada que está em rescindir o seu contrato às vésperas do término da concessão (menos de 6 meses)?

Talvez aí resida a verdadeira explicação desta demanda. Querendo fugir às suas obrigações contratuais, as Autoras utilizam recurso judicial como “cortina de fumaça”, na esperança vã de iludir o julgamento sereno da Justiça e de criar na opinião pública, como se isto fôsse possível diante de libelos tão tremendos, como o do Relatório da Comissão de Vistoria, a falsa impressão de que o ESTADO seja o inadimplente, quando, na verdade, ela é que o é, e tem perfeita consciência disso.

##### 5. “EXCEPTIO NON ADIMPLETI CONTRACTUS”. DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA.

As considerações antes desenvolvidas, inequivocamente evidenciam a inadimplência das Autoras, ao infringirem, ostensivamente, variadas cláusulas contratuais, em detrimento das concessões outorgadas e de altos interesses coletivos.

Ao revés da posição que procuram sustentar — *parte lesada por inadimplemento do ESTADO* — os fatos expostos e comprovados deixam a descoberto que *lesado tem sido*, sim, o Poder Concedente, com o diuturno menosprezo das Autoras aos compromissos firmados; *lesada tem sido*, sim, a coletividade, com o comportamento abusivo e malicioso das Autoras, cuja incúria não tem limites, no que diz respeito a certos encargos que lhes foram outorgados.

Inadimplência houve, sim; mas de parte das Autoras — únicas culpadas pelo verdadeiro descalabro do sistema de carris urbanos do ESTADO DA GUANABARA.

Causas palpáveis evidenciam que, se razões existissem para um pedido de rescisão, estariam elas com o Réu, que por isso mesmo vê, com enorme espanto, a audaciosa distorção de fatos, com o objetivo de responsabilizá-lo por uma situação para a qual em nada contribuiu.

O parágrafo único do artigo 1.092 do Código Civil — proclamam doutrina e jurisprudência — há de ser aplicado, sempre, em harmonia e subordinação ao princípio geral enunciado no corpo do artigo.

Parte inadimplente, dizendo-se lesada, não pode valer-se da invocação de regra contida naquele parágrafo. Isto porque — *antes de cumprida a sua obrigação*, não pode exigir o implemento da do outro.

A regra consubstanciada no artigo 1.092 do Código Civil assegura às partes o direito à *execução simultânea* dos compromissos pactuados. É o princípio da reciprocidade, que tem suas raízes fincadas no direito natural, e que teria observância ainda que por lei não fôsse consagrado. “Quem não se mostra apto a cumprir a prestação que lhe incumbe num contrato sinalagmático, não pode, portanto, exigir o implemento da que lhe corresponde, nem pretender que esteja em mora o contratante que, em tais condições, deixa de cumpri-la”; “para ser exercitável a ação de rescisão de um contrato bilateral, não basta que o autor exhiba este contrato em Juízo e prove, simplesmente, que o réu deixou de dar execução a alguma ou a todas as obrigações assumidas. É indispensável, além disto, dê êle prova cabal de QUE NÃO É INDIPLENTE, MOSTRANDO, ANTES DE TUDO, QUE CUMPRIU A RISCA, E NO TEMPO FIXADO AS OBRIGAÇÕES POR ÊLE PRÓPRIO TAMBÉM ASSUMIDAS”; “... uma das partes, sem ter cumprido a sua prestação, não pode exigir que a outra cumpra, de sua parte, o prometido, eis a reciprocidade prevista no artigo 1.092 do Código Civil, que constitui a essência de tais condições”.

Calcado em tais ensinamentos doutrinários e da jurisprudência, o ESTADO DA GUANABARA, como argumento relevante de defesa, invoca a *exceptio non adimpleti contractus*, como ora o faz, objetivando salvaguardar o seu patrimônio.

As razões já expostas e a prova oferecida justificam, plenamente, a *exceptio* — cujo emprêgo a lei civil assegura à parte inadimplente que se aventura a exigir rescisão contratual sob a alegação (que no caso jamais vingaria) de violação de compromissos da outra parte.

Tratando-se de contratos bilaterais, estabelecendo obrigações simultâneas, NÃO CUMPRIDAS EXATAMENTE PELA PARTE QUE ORA SE DIZ LESADA, é mais evidente a perfeita pertinência, e o cabimento incontestado, daquela exceção.

Lembre-se a lição de CLOVIS:

“O contrato é, sempre, um ato bilateral, por que presuppõe acôrdo de vontades; mas, por sua vez, pode ser bilateral, ou unilateral, segundo há, ou não, reciprocidade de prestações. Esta reciprocidade de prestações é da essência dos contratos bilaterais. Dela resulta a *exceptio non adimpleti contractus*, em virtude da qual se uma das

partes, sem ter cumprido a sua prestação, exigir o cumprimento da outra, esta se defende, alegando que não pode ser coagida porque o outro contratante também não cumprira o prometido” (“Código Civil Comentado”, 6.<sup>a</sup> edição, vol. IV, pág. 254).

É ensinamento de CARVALHO SANTOS:

“Se contra o disposto na lei, o contraente que não cumpriu a sua obrigação ou não ofereceu a sua prestação exige o implemento da do outro, terá este o direito de opor a exceção *non adimpleti vel non rite adimpleti contractus*, que é precisamente o meio legal de fazer valer aquêle seu direito de não cumprir a sua obrigação sem que primeiro ou contemporaneamente, seja cumprida a do que quer exigí-la” (“Código Civil Brasileiro Interpretado”, vol. XV, pág. 238).

Na hipótese, não houve apenas má execução do contrato por parte das Autoras; estas, deixaram de executar o contrato, em várias de suas cláusulas. Firma-se, pois, o ESTADO DA GUANABARA, Réu, na arguição da *exceptio non adimpleti contractus*, para rebater a descabida pretensão que se contém na inicial. O remédio favorece a Administração e, ao revés do que ora ocorre, contra ela não pode ser exercitada.

A rigor, com este pleito, objetiva o Grupo Light a recusa ao cumprimento de contratos administrativos em plena vigência, sob a forma de rescisão dos mesmos por inadimplência do Poder Concedente.

Inaceitáveis os argumentos arrolados e o pedido em si mesmo. O ESTADO não é, nunca foi inadimplente. Faltosas, o são as Autoras, como já demonstrado.

Além disso, a estranha pretensão esbarraria de encontro a reiterados pronunciamentos do Judiciário, notadamente da Corte Suprema, consoante os quais

“Não cabe opor à Administração a *exceptio non adimpleti contractus*” (Rec. Ext. 30.431 — Relator, Ministro NELSON HUNGRIA, “Revista de Direito Administrativo”, vol. 48, pág. 220).

O predomínio dêsse entendimento, no aresto invocado, resultou de voto erudito do eminente Ministro NELSON HUNGRIA, assim concebido:

“A concessão é um contrato de direito público, tendo como elemento causal o interêsse coletivo, não subordinável, irrestritamente, às normas próprias de direito privado. Não se lhe aplica a máxima *inadimplenti non est adimplendum*. Eis a irrefutável lição de LENTINI (*“Instituzioni de Diritto Amministrativo”*, vol. I, pág. 599): ‘...il concessionario, conoscendo gli elementi della causa del contrato non può suspendere le prestazioni proprie, sol perchè le abbie sospese il concedente, perchè causa del negozio non fu soltanto lo scambio delle prestazioni, ma soprattutto il conseguimento di un fine de publico interesse. E poichè questo verrebbe irreparabilmente compromesso com la suspensioned delles prestazioni del concessionario non potrebbe questo valersi del principio inadimplenti non est adimplendum”. No mesmo sentido CINO VITTA (*“Direito Administrativo”*, vol. I, pág. 353) e BIELSA (*“Direito Administrativo”*, vol. I, pág. 143), que assim se exprime: “... el concessionario non puede oponer excepciones como las que autorizan el art. 1.201 do Código Civil (correspondente ao artigo 1.092 do mesmo Código) o sea la *exceptio non adimplenti contractus*. El concessionario puede demandar al cumplimiento de obligaciones, pero non puede oponer-se a cumprir las obligaciones de la concession, e mesmo aun las que non esenciales en elles” (*“Revista de Direito Administrativo”*, vol. 49, pág. 222-3).

Observa o jurista CAIO TÁCITO, em comentário ao mesmo acórdão:

“Acompanhando o voto preciso e erudito do ilustre Ministro NELSON HUNGRIA, decidiu o Supremo Tribunal Federal não caber, nos contratos administrativos, a aplicação do artigo 1.092 do Código Civil, pelo qual é lícito a um dos Contratantes suspender a execução de sua obrigação enquanto inadimplente o co-contratante”.

E após invocar GEORGES PEQUINOT, ANDRÉ DE LOUBADÈRE e JEAN DE SOTO, conclusivamente:

“Em suma: a regra da *exceptio non adimplenti contractus* favorece a administração, mas não pode ser invocada contra ela, em virtude do princípio de continuidade do serviço público, que é referente aos contratos administrativos” (*“Revista de Direito Administrativo”*, vol. 49, pág. 220-223).

Nada justifica, pois, a invocação, pelas Autoras, do citado artigo 1.092 do Código Civil, de impertinência manifesta, notadamente quando provado, como ficou, que a parte inadimplente é exatamente aquela que invocou, equivocadamente, o preceito legal.

## V — CONCLUSÃO

As razões amplamente expostas — disso o ESTADO DA GUANABARA está firmemente convencido — deixaram evidenciado e provado:

1 — que se impõe o litisconsórcio necessário ativo da COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST) e da BRASCAN, EXPANSÃO E INVESTIMENTO S. A. (fls.) — pelo que é ora renovado o requerimento para a citação de ambas;

2 — que as preliminares suscitadas (fls.) têm completa procedência e deverão, por isso mesmo, merecer a acolhida que se impõe;

3 — se ultrapassadas, no exame do mérito, só uma decisão, *data venia*, se impõe: — a decretação da improcedência da ação. Isto porque:

a) o ESTADO não é inadimplente. Nunca o foi;

b) o ESTADO sempre atendeu as solicitações das Autoras no sentido do aumento de tarifas para fins salariais;

c) o ESTADO ofereceu, em mais de uma oportunidade, meios para melhoria e expansão do serviço — sempre recusados pelas Autoras;

d) o ESTADO, portanto, não pode ser responsabilizado pelo alegado rompimento do equilíbrio econômico-financeiro das Autoras;