

10 — Dimensões do canal adutor (material, extensão, altura, largura e declividade).

11 — Comprimento, diâmetro e material da tubulação.

12 — Tipo, potência, número de rotação por minuto e fabricante de cada turbina (copiar a placa de fabricação, se houver).

13 — Características dos geradores.

14 — Características dos transformadores da usina e nas subestações.

15 — Extensão e tensão da linha de transmissão.

16 — Tensão e ciclagem da rede de distribuição.

17 — Fins a que se destina a energia.

18 — Localidades servidas.

(\*) 20 — II — Se a sociedade fôr de capitais:

a) certidão do registro do nome da sociedade;

b) certidão do inteiro teor dos estatutos arquivados e das alterações que existirem;

c) certidão do inteiro teor da ata de eleição da diretoria em exercício, se a sua constituição não constar dos estatutos;

d) prova de nacionalidade brasileira e residência no Brasil da maioria dos seus diretores;

e) lista dos subscritores de ações, se nominativas; e se ao portador relação dos que compareceram à última assembléia geral, com o número das depositadas por cada um.

(\*) 23 — Capital invertido ou capital social.

24 — Certidão dos contratos ou concessões para o fornecimento de energia e cessão de concessão se houver.

25 — Tarifas para luz e fôrça”.

Em 2 de setembro de 1949. — *Hilbernon Ferreira da Costa*, Engenheiro classe “M”.

Senhor Ministro

A informação da Divisão de Águas esclarece o pedido apresentado pela Comissão de Inquérito sobre os contratos do grupo Light. Dada, porém, a indagação, convém acrescentar que a grande maioria das empresas não cumpriu, em abril de 1935, com as exigências do art. 149 do Código de Águas, apresentando documentação incompleta; houve sucessivas prorrogações de prazo, sendo que no derradeiro apresentou a Light o restante da documentação.

Em 2 de setembro de 1949. — *Mário da Silva Pinto*, Diretor Geral de D.N.P.M.

## Documento n.º 44

### CONTRATO DE 25 DE JUNHO DE 1907

Que, em execução da Lei n.º 1.112, de 22 de novembro de 1909, celebra a *Prefeitura do Distrito Federal* com a *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, cessionária de Alexander Mackenzie, do contrato de energia elétrica, feito com William Reid & Companhia, em virtude do Decreto n.º 734, de 4 de dezembro de 1899.

Aos vinte e cinco dias do mês de Junho do ano mil novecentos e sete, presentes na Prefeitura do Distrito Federal o Senhor General Francisco Marcelino de Souza Aguiar, Prefeito do Distrito Federal, o Senhor Doutor Jerônimo Francisco Coelho, Diretor Geral de Obras e Viação da Prefeitura, e o Senhor Doutor Arthur de Miranda Ribeiro, Engenheiro Eletricista da mesma Repartição, compareceu o Senhor Alexander Mackenzie, vice-presidente da “*The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co., Limited*”, como seu representante, para celebrar o presente contrato que em execução da lei número mil e cento e doze, de vinte e dois de Novembro de mil novecentos e seis, modifica a consolidação do contrato de William Reid & Companhia, feita em vinte de Maio de mil novecentos e cinco, e de acôrdo com as cláusulas e condições abaixo estabelecidas. Este contrato será submetido à aprovação do Conselho Municipal e entrará em vigor logo depois da promulgação da lei que o aprovar.

#### Cláusula Primeira

O prazo do privilégio a que se refere a cláusula primeira do contrato de vinte de Maio de mil novecentos e cinco não será prorrogado; esse privilégio terminará em sete de Junho de mil novecentos e quinze.

#### Cláusula Segunda

O prazo da concessão a que se refere a cláusula segunda do mesmo contrato será prorrogado até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e noventa.

#### Cláusula Terceira

O prazo do comêço da *distribuição de energia elétrica*, a que se refere a cláusula sexta do mesmo contrato, será prorrogado até trinta de Julho de mil novecentos e oito.

#### Cláusula Quarta

A cláusula décima sexta do mesmo contrato será modificada, reduzindo-se o preço de unidade a que ela se refere, para o fornecimento de energia elétrica, do seguinte modo: as usinas ou particulares que se utilizarem de energia elétrica até mil e quinhentos kilowatt-hora (1.500) durante o mês, pagarão por kilowatt-hora duzentos réis (\$200), de mil e quinhentos (1.500) até três mil (3.000) kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora, cento e setenta e cinco réis (\$175); de três mil (3.000) até sete mil e quinhentos (7.500) kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora, cento e cinquenta réis (\$150); de sete mil e quinhentos (7.500) até quinze mil (15.000) kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora, cento e vinte e cinco réis (\$125); de quinze mil (15.000) até trinta mil (30.000) kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora oitenta réis (\$80); de trinta mil (30.000) até setenta e cinco mil (75.000) kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora sessenta réis (\$60); de mais de setenta e cinco mil (75.000) kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora quarenta e cinco réis (\$45). Os preços acima sofrerão redução conforme as condições especiais da utilização de força por cada consumidor. Ainda mais, para as máquinas que trabalharem em plena carga mais de trezentas (300) horas por mês, a corrente consumida pelas referidas máquinas acima dêste limite de trabalho, será paga ainda com redução do preço fixado no respectivo contrato de consumo.

#### Cláusula Quinta

As cláusulas referentes às diversas contribuições, ordinárias e especiais, a que se refere o mesmo contrato, serão substituídas pela seguinte: a contratante contribuirá anualmente durante quinze (15) anos, com a quantia de cinquenta contos de réis (50:000\$000) em prestações semestrais, começando de primeiro de Julho de mil novecentos e dez (1910); no fim do referido prazo, a contribuição anual será elevada a cem contos de réis (100:000\$000), até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e cinquenta (1950). Daí em diante essa contribuição crescerá de 10% (dez por cento) em cada decênio. Além disso, a contratante contribuirá para as despesas de fiscalização com a quantia de doze contos de réis anuais (12:000\$000) por prestações semestrais adiantadas, feitas no primeiro dia útil de Janeiro e de Julho de cada

ano; e com a quantia fixa de duzentos contos de réis (200:000\$000) integrais no dia trinta de Julho de mil novecentos e sete (1907).

#### Cláusula Sexta

Tôdas as demais cláusulas do mesmo contrato de vinte de Maio de mil novecentos e cinco (1905) ficarão em pleno vigor e serão incorporadas ao presente contrato, para o qual subsistirá a mesma caução já depositada nos cofres municipais.

E por estarem assim justos e contratados, foi lavrado o presente contrato que, lido e achado conforme, é assinado pelas partes contratantes, pelas testemunhas Trajano Saboia Viriato de Medeiros e Sidney Crowther Smith, e por mim, Pedro Zamith, auxiliar da Diretoria Geral de Obras e Viação, que o escrevi. A contratante pagou o imposto de expediente, no valor de um conto de réis (1:000\$000), conforme mostrou, apresentando o recibo da Sub-Diretoria de Rendas, passado na guia número doze mil, trezentos e quarenta e nove (12.349), de vinte e cinco do corrente mês; e o selo federal, por verba, no valor de quinhentos e cinquenta mil réis (550\$000), conforme o recibo número quatro mil e vinte e quatro (4.024), de vinte e cinco de Junho corrente, passado pela Recebedoria do Rio de Janeiro. — Rio de Janeiro, 25 de Junho de 1907. — (aa) F. Marcelino de Souza Aguiar, Jeronymo Francisco Coelho, Arthur de Miranda Ribeiro, pp. *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, Alexander Mackenzie, Trajano S. V. de Medeiros, Scrombs Muller.

Primeira

O Contratante, por si, empresa ou sociedade legalmente organizada, terá o direito exclusivo, dentro do perímetro do Distrito Federal e por espaço de quinze anos, a contar de sete de junho de mil novecentos, de fornecer a terceiros energia elétrica gerada por força hidráulica, a fim de ser aplicada como força motriz e a outros fins industriais, salvo os direitos de terceiros, inclusive os que se referem à produção e distribuição de luz.

Segunda

Findo o prazo dos quinze anos, especificado na cláusula acima, o Contratante ou quem explorar este contrato gozará durante trinta e cinco anos mais de simples licença, sem direito exclusivo ou privilégio, para o fornecimento de energia elétrica gerada por força hidráulica.

Terceira

Uma vez instaladas as usinas e começada a distribuição da energia elétrica, o Contratante será obrigado a fornecê-la nos termos deste contrato a todos aqueles que lha pedirem; não o fazendo, porém, o consumidor que não for atendido sem motivo justificado, poderá adquiri-la de outrem, ainda que seja ela também gerada por força hidráulica, sem que em tal caso tenha direito o Contratante a reclamação de qualquer espécie.

Quarta

Para o fim da distribuição das canalizações aérea e subterrânea, o Distrito Federal se considerará dividido nas zonas abaixo especificadas:

A primeira zona será limitada pelos seguintes logradouros públicos: Praça da República, ruas Marechal Floriano, Camerino, Prainha, Acre, S. Bento, Conselheiro Saraiva, Primeiro de Março, Misericórdia, S. José, Largo da Carioca, rua da Carioca, Praça Tiradentes e rua Visconde do Rio Branco; e compreenderá mais toda a Avenida Central e Avenida Beira-Mar.

A segunda zona será a parte da cidade não incluída na primeira zona, e compreendida entre os limites seguintes: o litoral, beco do Campo dos Frades, largo da Lapa, ruas Visconde de Maranguape, Evaristo da Veiga, Riachuelo, Frei Caneca, Sant'Ana, Estrada de Ferro Central do Brasil, rua Senador Pompeu, largo do Depósito, rua Camerino e cais da Saúde.

A terceira zona será formada pelas áreas compreendidas nos três perímetros seguintes: o primeiro limitado pelo cais da Saúde, ruas da Saúde e do Livramento, ladeira em direção ao mar e o litoral; o segundo, limitado pelas ruas de Sant'Ana, Frei Caneca, Estácio de Sá, S. Cristóvão, Mariz e Barros e a Estrada de Ferro Central do Brasil; e o terceiro, limitado pelo litoral, ruas Voluntários da Pátria, Dezenove de Fevereiro, S. Clemente, Bambina, Marquês de Olinda, praia de Botafogo, ruas Farani, D. Ana, Piedade, Marquês de Abrantes, Paissandú, Guanabara, Laranjeiras, Carvalho de Sá, Bento Lisboa, Pedro Américo, Catete, Santo Amaro, Fialho, Senador Cândido Mendes, Glória, Lapa, Largo da Lapa e beco do Campo dos Frades.

Documento n.º 45

CONTRATO DE 20 DE MAIO DE 1905

Contrato que com a *Prefeitura do Distrito Federal* celebra *Alexander Mackenzie*, cessionário de *William Reid & Cia.*, para o estabelecimento, dentro do perímetro do Distrito Federal, de uma ou mais usinas produtoras de energia elétrica gerada por força hidráulica, de acordo com o Decreto n.º 734, de 4 de Dezembro de 1899.

Aos vinte dias do mês de maio do ano de mil novecentos e cinco, presentes na Prefeitura do Distrito Federal o Senhor Doutor Francisco Pereira Passos, Prefeito do Distrito Federal, o Sr. Doutor Carlos Augusto do Nascimento Silva, Diretor Geral interino de Obras e Viação e o Senhor Doutor Arthur de Miranda Ribeiro, Engenheiro Eletricista da mesma Prefeitura, compareceu o Senhor Alexander Mackenzie, cessionário do contrato de sete de Junho de mil e novecentos, celebrado pela Prefeitura com *William Reid & Companhia*, e transferido ao mesmo Alexander Mackenzie, que neste ato será designado pela palavra — Contratante — por termo de sete de Janeiro de mil novecentos e cinco, para celebrar o presente contrato que consolida o primitivo contrato de sete de Junho de mil e novecentos com as alterações nele feitas em vinte e dois de Fevereiro de mil novecentos e cinco, de vinte e sete de Fevereiro e vinte e dois de Março de mil novecentos e cinco, pelos despachos proferidos pelo Senhor Doutor Prefeito, nos requerimentos do Contratante, número mil e quinhentos e noventa e oito, de dez de Fevereiro de mil novecentos e cinco, número dois mil trezentos e dezessete, de vinte e oito de Fevereiro, número dois mil novecentos e trinta e nove, de primeiro de Março do mesmo ano de mil novecentos e cinco, o qual contrato é feito de acordo com as seguintes Cláusulas:

A quarta zona será formada pela parte do Distrito Federal não compreendida nas três outras zonas.

- a) Na primeira zona será desde já estabelecida a canalização subterrânea;
- b) cinco anos depois de começado o fornecimento regular da energia elétrica, de acôrdo com a cláusula sexta, poderá o contratante ser obrigado pela Prefeitura a remover ou substituir a canalização aérea na segunda zona pela subterrânea em tôdas as ruas onde se adotar ou já estiver adotado o calçamento aperfeiçoado. Poderá, entretanto, o Contratante conservar a canalização aérea de baixa tensão, quando colocada nas fachadas das casas, ou por outro sistema previamente aprovado pela Prefeitura, que não torne necessário para esse fim a conservação de postes nas ruas. Os mesmos cabos colocados nas fachadas não poderão estar afastados das mesmas mais de quinze centímetros;
- c) o contratante terá dois anos para fazer as mudanças exigidas, e daí em diante nenhuma outra empresa, que sobre a jurisdição municipal explore o mesmo ramo de indústria, poderá manter canalização aérea em outras condições que as do Contratante para a distribuição da energia elétrica a fins industriais, na zona onde houver sido levado a efeito tais mudanças;
- d) decorridos dez anos da data em que tiver começado o fornecimento regular da energia elétrica mencionada na letra b, poderá a Prefeitura estender as obrigações contidas nas letras b e c, à terceira zona, nas condições estipuladas para a segunda;
- e) vencidos os prazos marcados nas sub-cláusulas anteriores, poderá a Prefeitura exigir a substituição de cinco por cento da canalização aérea de alta tensão pela subterrânea na segunda e terceira zona, embora não se tenha ainda adotado o calçamento aperfeiçoado na mesma proporção;
- f) na quarta zona, depois de decorridos quinze anos da data em que se começou o fornecimento regular da energia elétrica mencionado na letra b, poderá a Prefeitura exigir do Contratante a substituição da canalização aérea de alta tensão pela subterrânea em tôdas as ruas em que fôr adotado o calçamento aperfeiçoado;
- g) os morros acima da linha do nível de trinta metros serão considerados como sujeitos ao estabelecido para a quarta zona, quando estiverem situados nos limites da segunda e da terceira zona;
- h) por calçamento aperfeiçoado, para os efeitos da aplicação desta cláusula, excluído expressamente o de alvenaria ordinária, entende-se todo aquêl que feito de paralelepípedos de forma regular, artificiais, ou naturais como, por exemplo, os empregados no calçamento no trecho da rua do Sacramento ultimamente aberto entre as ruas do Hospício e Marechal Floriano, ou de capa betuminosa, repousar sobre leito de concreto ou de macadam, de quinze centímetros, pelo menos, de espessura, perfeitamente comprimido por compressão mecânica, pesando no mínimo dez toneladas;
- i) Fora dos limites da primeira zona, será permitido o emprêgo das canalizações aéreas, devendo, porém, o tipo do isolador e o sistema de construção das canalizações ser previamente aprovados pela Prefeitura;
- j) o limite da voltagem a ser empregada, quer para as correntes alternativas, quer para as correntes contínuas, poderá ser modificado de acôrdo

com os progressos da eletro-técnica, ficando presentemente estabelecido o limite máximo de vinte e cinco mil volts para as linhas primárias de alta tensão, desde as estações transformadoras gerais até os pontos de distribuição, e os limites máximos de seiscentos volts e quatrocentos e quarenta volts para as linhas de baixa tensão respectivamente aplicados às correntes contínuas e às correntes alternativas.

#### Quinta

Dentro do prazo de seis meses, a contar de vinte e dois de Fevereiro de mil novecentos e cinco, o Contratante submeterá à aprovação da Prefeitura as modificações que julgar conveniente introduzir nos planos já aprovados em cinco de Julho de mil novecentos e um, reservando-se a Prefeitura o direito de aceitá-las, modificá-las ou rejeitá-las dentro do prazo de seis semanas contado da data do recebimento das mesmas, obrigando-se o Contratante a executar as obras de acôrdo com a resolução da Prefeitura. Se dentro das seis semanas estipuladas acima, nenhuma objeção fôr feita pela Prefeitura às modificações propostas pelo Contratante, estas serão consideradas aprovadas inteiramente e como tal deverão ser executadas. Se, porém, no prazo de seis meses acima referido, nenhuma modificação fôr proposta aos planos já aprovados pela Prefeitura, o Contratante ficará obrigado a executá-los conforme foram já aprovados.

#### Sexta

O prazo para o comêço da *distribuição* da energia elétrica será de três anos, contados de trinta de Janeiro de mil novecentos e quatro, sob pena de perda do direito exclusivo a que se refere a cláusula primeira dêste contrato, salvo o caso de força maior devidamente comprovado pelo Contratante perante a Prefeitura.

#### Sétima

Todos os trabalhos que o Contrante tiver de executar dentro do Distrito Federal serão submetidos previamente à aprovação da Prefeitura e deverão subordinar-se às seguintes condições gerais:

- a) Todos os trabalhos serão feitos sob a fiscalização direta do engenheiro fiscal da Prefeitura;
- b) os cabos empregados na canalização subterrânea serão cabos armados colocados diretamente sobre o chão ou cabos revestidos de chumbo simplesmente colocados dentro de condutos impermeáveis de terra-côta ou outra matéria correspondente, ou mesmo qualquer outro tipo de cabo previamente aceito pela Prefeitura. Os cabos armados e os condutos acima referidos serão estendidos nos lugares indicados na planta que fôr aprovada pela Prefeitura, devendo os condutos desembocar de distância em distância, em caixas impermeáveis, onde serão feitas as conexões e derivações secundárias. Esses condutos serão de seção retangular ou circular e ficarão colocados pelo menos a cinqüenta centímetros abaixo do calçamento da rua ou a oitenta centímetros abaixo do nível do solo onde não houver calçamento;

c) compete exclusivamente à Prefeitura:

I — Verificar que a posição e o isolamento dos cabos sejam tais, que os efeitos de eletrólise não se façam sentir nos condutores vizinhos;

II — Determinar o modo de cruzamento das canalizações elétricas com as outras canalizações pertencentes a terceiros, para que não se prejudiquem mutuamente, cabendo sempre a prioridade à companhia, empresa ou serviço mais antigo;

III — Exigir tôdas as precauções que julgar necessárias à segurança e ao interesse público, ou se trate de cabos isolados ou de condutores nus;

d) o Contratante poderá abrir valas nos logradouros públicos da cidade para fazer a instalação dos cabos armados ou dos condutos subterrâneos, procedendo então como abaixo se declara;

e) o Contratante submeterá à aprovação da Prefeitura planta detalhada das obras a executar, antes de iniciar a abertura de qualquer vala ou outra obra na via pública. A Prefeitura reserva para si o direito de alterar ou modificar o projeto das obras no todo ou em parte dentro do prazo de quinze dias, contados da data da entrega da planta; e o Contratante se obriga a executar as mesmas obras com as alterações ou modificações porventura feitas pela Prefeitura, dentro do prazo indicado;

f) sem prévia licença da Prefeitura não poderá o Contratante tocar na via pública, devendo entender-se que exclusivamente à Prefeitura cabe julgar da oportunidade do serviço, no ponto de vista da higiene ou dos interesses da viação, podendo negar a licença pedida quando assim julgar mais conveniente. Concedida a licença, o Contratante proverá à sua custa os meios razoáveis de comunicação para o tráfego provisório da via pública afetada pela obras, a contento da Prefeitura. Nos casos, entretanto, de reparação urgente, poderá o Contratante executar as obras necessárias sem prévia licença da Prefeitura, mas deverá levar o fato ao conhecimento dela, dentro das primeiras vinte e quatro horas depois do início do serviço;

g) o Contratante fará o atêrro conveniente até o nível da base do calçamento, nas aberturas praticadas por êle na via pública e pagará as despesas de reposição do calçamento levantado, trabalho êste que compete à Prefeitura executar. O pagamento será feito à vista da conta apresentada segundo a medição a que se proceder depois de concluídos os trabalhos de reposição do calçamento, tomando-se por base a tabela abaixo indicada, e levando-se em conta também as despesas com a reparação dos meios fios e lagedos danificados pelas obras do contratante. As contas apresentadas pela Prefeitura, por despesas efetuadas de acôrdo com o que acima se estipula, serão pagas dentro do prazo de trinta dias, contados da data da sua apresentação, e, no caso de falta, a Prefeitura poderá descontar a sua importância da caução do contrato, procedendo como no caso das multas a que se refere a cláusula décima. A tabela de preços para a reposição de calçamentos abaixo indicada, poderá ser alterada anualmente durante a vigência do presente contrato, quando assim acordarem as partes contratuais.

Tabela de preços para reposição de calçamentos por conta do contratante:

— Calçamento a lençol de asfalto, por metro quadrado, vinte e seis mil réis (26\$000).

— Calçamento aperfeiçoado, sôbre camada de concreto, por metro quadrado, vinte mil réis (20\$000).

— Calçamento aperfeiçoado, sôbre leito de pedra britada, comprimido à máquina, por metro quadrado, dez mil réis (10\$000).

— Calçamento a paralelepípedo comum, por metro quadrado, quatro mil réis (4\$000).

— Calçamento a macadam, por metro quadrado, três mil réis (3\$000).

— Calçamento a alvenaria, por metro quadrado, dois mil réis (2\$000).

— Reposição em terra, por metro quadrado, oitocentos réis (\$800).

— Assentamento de lagedos dos passeios, por metro linear, três mil réis (3\$000).

— Assentamento de meios-fios, por metro linear, dois mil réis (2\$000);

h) o Contratante poderá construir subestações secundárias para a colocação em qualquer ponto do Distrito Federal, previamente aprovado pela Prefeitura, dos aparelhos necessários para a melhor distribuição da energia elétrica. Os planos destas sub-estações serão submetidos previamente a aprovação da Prefeitura, que poderá permitir que as mesmas sejam subterrâneas;

i) o Contratante construirá nos casos em que foi adotada a canalização subterrânea em condutos, caixas impermeáveis para as conexões e derivações de distância em distância, como convier ao serviço. Estas caixas deverão ser feitas subterrâneamente, ficando a sua parte superior no nível da via pública, e deverão ser providas de ventilação artificial e construídas de forma que o consêrto ou substituição dos cabos dispostos nos condutos, se possa fazer sem obrigar a levantar o calçamento;

j) o Contratante poderá prender os fios secundários do seu sistema de distribuição nas casas ou edificios, uma vez obtida a permissão dos seus proprietários e autorização da Prefeitura;

k) a locação dos postes será sempre feita no alinhamento determinado pelo lagedo e o meio-fio dos passeios; e se êsse alinhamento fôr alterado depois de assentes os postes, o Contratante será obrigado a mudar êstes para o novo alinhamento à sua custa, tudo de acôrdo com as ordens que receber da Prefeitura;

l) o Contratante será responsável por qualquer acidente que se der, devido a negligência ou imperícia sua; pela perfeita conservação dos postes, a fim de evitar perigo para o público e interrupção no serviço; e para isso fica êle obrigado a inspecionar freqüentemente os ditos postes e a executar quaisquer mudanças ou reparações que pareçam necessárias, e forem exigidas pelo engenheiro fiscal;

m) os tipos dos postes serão sempre aprovados pela Prefeitura. Na zona suburbana, mediante autorização prévia da Prefeitura, poderá o Contratante empregar também os postes de madeira;

n) todos os circuitos serão metálicos e não aproveitarão a terra como condutor. O Contratante tomará tôdas as precauções garantidoras da segurança pública e do perfeito funcionamento do sistema;

o) tôdas as subestações serão construídas à prova de fogo e todos os aparelhos elétricos usados nessas sub-estações serão montados sôbre estruturas também à prova de fogo. Os condutores serão presos a isoladores de

porcelana ou de outro material, que de maneira eficaz impeça o escoamento da energia elétrica para a terra;

p) os condutores de alta tensão serão instalados de modo a serem acessíveis somente aos empregados do Contratante, quando no exercício de suas funções. Se fôr necessário, porém, colocar condutores de alta tensão em lugares acessíveis a pessoas estranhas ao serviço, serão eles protegidos por uma camisa isoladora ou por um envoltório metálico ligado à terra;

q) todos os condutores que partem do quadro de distribuição serão protegidos por corta-circuito automático, excetuando somente os condutores neutros no sistema de distribuição a fios múltiplos;

r) a distância entre condutores uns em referência a outros, deverá ser tal, que nenhum contato entre eles seja possível;

s) nas habitações, oficinas, fábricas, casas de negócio, etc... não é permitido o fio nú;

t) nas linhas aéreas poderá ser empregado o fio nú, tendo-se em vista a sua resistência mecânica; os fios de alta tensão terão pelo menos seis milímetros quadrados de seção. Quando forem colocados perto das habitações ou edifícios, as linhas deverão ser dispostas de maneira a não poderem ser atingidas senão com meios especiais. A altura mínima dos condutores acima dos passeios será de seis metros. Nos lugares onde condutores de corrente fraca cruzarem com condutores de corrente forte, ou vice-versa, com uma distância entre eles, inferior a um metro, ou quando uns passarem muito próximo dos outros, o isolamento dos condutores deverá ser exigido e providos ambos de meios próprios a evitar todo e qualquer contacto, especialmente em caso de rutura de um deles. Os cruzamentos de diversos circuitos em ângulo reto deverão ser preferidos, ficando os condutores com uma distância intermediária nunca inferior a um metro;

u) para a travessia dos muros em geral e dos tetos, os condutores deverão ser protegidos por uma boa matéria isolante ou por um tubo protetor, ou então por um canal onde seja possível a colocação de isoladores de porcelana para suportar os condutores. Os tubos de proteção, quando de metal, devem ter pelo menos a espessura de um milímetro, poderão, porém, ser de outra matéria resistente, mas em todos os casos, não terão arestas vivas. As juntas nos condutores são proibidas dentro dos tubos. As precauções devem ser tanto mais rigorosas quando se tratar de lugares úmidos, mormente onde se possa produzir acúmulo de águas ou gases explosivos;

v) os condutores de tensão superior a setecentos volts, colocados sobre isoladores, devem ser afastados pelo menos de vinte e dois centímetros uns dos outros e de toda a parte metálica descoberta; ao passo que nos muros em geral esse afastamento poderá ser de dez centímetros, a menos que os condutores sejam isolados por si;

w) os afastamentos dos condutores quaisquer, uns em relação aos outros, devem ser tais, que nenhum contato ou transmissão de corrente se possa produzir entre eles;

x) os diâmetros dos condutores devem ser calculados sobre bases tais que o seu aquecimento pela passagem da corrente não ultrapasse de trinta graus centígrados à temperatura ambiente, sob a intensidade normal;

y) os condutores subterrâneos devem ser isolados e protegidos de modo tal que, depois de assentes e prontos para funcionar, possam suportar um potencial correspondente ao dôbro daquele sobre o qual terão de trabalhar. As juntas deverão ser feitas cautelosamente com auxílio de soldagem, sendo o trabalho de isolamento o mais rigoroso possível. As conexões dos condutores entre si por simples torsão mútua, nas redes aéreas ou nas subterrâneas, não serão permitidas; as mesmas devem oferecer toda a garantia de solidez mecânica, a par de um perfeito contacto. As conexões dos condutores aos aparelhos elétricos devem ser efetuadas de maneira a conservar bem unidas as superfícies em contacto;

z) o Contratante poderá, na instalação das canalizações subterrâneas construir, onde mais convier, poços de tijolo ou de concreto, impermeáveis, providos da necessária ventilação e com as dimensões necessárias, precedendo aprovação da Prefeitura.

#### Oitava

O Contratante se obriga ainda a adotar todas as medidas garantidoras da segurança pública e particular, e a observar nas zonas abrangidas pelas suas canalizações subterrâneas todas as medidas que a Prefeitura julgar necessárias para evitar os efeitos elétricos no sub-solo.

#### Nona

Ocorrendo divergências entre o Contratante e o Engenheiro Fiscal na execução das obras ou na inteligência do contrato, dúvidas que pela sua natureza não possam ser resolvidas definitivamente pelo Prefeito, já por estarem ligadas a questões técnicas, já por afetarem os direitos e deveres e seus respectivos interesses, a questão será decidida em última instância por três árbitros, um dos quais será nomeado pelo Prefeito, outro pelo Contratante e o terceiro por acordo de ambas as partes. Se, porém, não concordarem estas na escolha de terceiro árbitro, o Prefeito apresentará três nomes de pessoas peritas na matéria controvertida e o Contratante outros três, e entre esses seis nomes o Presidente do Supremo Tribunal Federal, ou em sua falta, a autoridade superior da República que se combinar, escolherá o árbitro desempatador. Quando se tiver de recorrer ao juízo arbitral, uma das partes dará aviso à outra, dessa necessidade e do nome do árbitro escolhido. Se dentro de quinze dias da data do aviso, a outra parte deixar de nomear o seu árbitro e de intimar sua nomeação à primeira, o ponto em questão será considerado concedido e abandonado pela parte assim em falta. Em todos os casos, em que se tenha de recorrer ao juízo arbitral, a parte contra a qual os árbitros decidirem pagará todas as custas; e nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos árbitros, as despesas serão divididas a meio.

#### Décima

Pela inobservância de qualquer das cláusulas do presente contrato, exceto para aquelas já sujeitas a penas especiais, poderá o Engenheiro Fiscal

impor multas de um conto de réis (Rs. 1:000\$000) a dois contos de réis (Rs. 2:000\$000), e do dôbro nas reincidências, as quais serão descontadas da caução de vinte e cinco contos de réis (Rs. 25:000\$000), em moeda corrente, depositada anteriormente pelo Contratante, para garantia do contrato de energia elétrica. Das multas impostas pelo Engenheiro Fiscal haverá recurso para o Prefeito. Se a caução fôr desfalcada por multa imposta ou por despesa efetuada nos termos da cláusula sétima, letra *g*, ou onze, o Contratante será obrigado a integralizá-la no prazo máximo de trinta dias, contados da data da intimação oficial. Se, porém, o não fizer neste prazo de trinta dias, a multa ou multas já impostas serão elevadas ao dôbro e concedido ao Contratante um segundo prazo de trinta dias para integralização da caução assim desfalcada. E se no término deste segundo prazo de trinta dias ou do total de sessenta dias, contados da data da primeira comunicação oficial, não estiver ainda integralizada a caução, poderá o Prefeito rescindir o presente contrato, sem que o Contratante tenha direito a reclamação e indenização de qualquer espécie ou natureza. No caso do Contratante se recusar a receber a intimação, a mesma se considerará feita da data da sua publicação no órgão oficial da Prefeitura. Ao Contratante é permitido em qualquer caso depositar, sob protesto, nos cofres municipais, a importância correspondente às multas impostas, podendo recorrer ao juízo arbitral. Caso seja a sentença favorável ao Contratante, fica a Prefeitura obrigada a restituir sem demora e na mesma espécie a importância depositada.

#### Décima primeira

Se durante a execução ou ainda mesmo depois da terminação dos trabalhos, a Prefeitura verificar que qualquer obra não foi executada de acordo com as plantas aprovadas, ou se em qualquer tempo fôr descurada a conservação das instalações, o Engenheiro Fiscal poderá exigir do Contratante a reparação delas em prazo que lhe será marcado; se o Contratante recusar-se, porém, a atender à reclamação, a Prefeitura poderá mandar fazer o serviço exigido e por conta do Contratante. O custo dessas obras será cobrado do Contratante, administrativamente, pelo processo usado para a cobrança das multas, na forma da cláusula anterior.

#### Décima segunda

O Contratante é obrigado a conservar com o máximo cuidado e a manter sempre em estado que possam preencher perfeitamente os seus fins, todas as instalações a seu cargo e sob a fiscalização da Prefeitura. No caso de interrupção completa do fornecimento da energia elétrica, em uma zona inteira da cidade durante mais de oito dias consecutivos, poderá ser rescindido o privilégio exclusivo de que trata a cláusula primeira deste contrato, independente de reclamação ou indenização de qualquer espécie ou natureza, salvo os casos de força maior, que forem devidamente justificados perante a Prefeitura.

#### Décima terceira

A Prefeitura providenciará por meio de posturas sobre danos que terceiros causem às obras do Contratante, bem assim, sobre o emprêgo da energia elétrica aos seus diversos fins industriais.

#### Décima quarta

O Contratante fornecerá ao Engenheiro Fiscal todos os esclarecimentos técnicos e dados estatísticos que por ele forem requisitados, inclusive os necessários para estabelecer-se de futuro o preço da energia elétrica.

#### Décima quinta

O Contratante, a fim de *distribuir e transmitir* a energia elétrica, poderá construir dentro do Distrito Federal uma ou mais estações transformadoras em lugares previamente aprovados pela Prefeitura, respeitado o que se dispõe a respeito no Decreto número mil e um, de vinte e um de Outubro de mil novecentos e quatro, e bem assim, a estender suas linhas aéreas de transmissão geral para ligar as usinas hidroelétricas com as mesmas estações. Estas linhas serão construídas em faixa de terreno adquirida pelo Contratante para esse fim, vedada ao público, e nelas poderá ele empregar correntes elétricas trifasiadas até sessenta períodos com potencial até oitenta volts. Dentro dos limites dessa faixa de terreno a corrente elétrica poderá ter, a juízo do Contratante, o potencial, a periodicidade e o número de fases mais convenientes aos fins propostos, mas deverá ser transmitida pelo menos através de dois circuitos aéreos até às estações transformadoras principais. O sistema de construção dessas linhas e das respectivas estações será, porém, submetido à aprovação da Prefeitura, a qual poderá exigir nos cruzamentos com as vias públicas as precauções que julgar indispensáveis a bem da conveniência e segurança públicas.

#### Décima sexta

Durante o prazo do privilégio exclusivo a que se refere a cláusula primeira, o preço da unidade para o fornecimento da energia elétrica será regulado pela seguinte tabela de preços máximos, cujo pagamento será feito metade em papel e metade em ouro, ao câmbio médio do mês de consumo. As usinas ou particulares que se utilizarem da energia elétrica até seiscentos kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora quatrocentos réis (400 réis) e de seiscentos kilowatt-hora até mil e quinhentos kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora trezentos e cinquenta réis (350 réis); de mil e quinhentos até seis mil kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora trezentos réis (300 réis); de seis mil até quinze mil kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora duzentos e cinquenta réis (250 réis); de mais de quinze mil kilowatt-hora durante o mês, pagarão por cada kilowatt-hora duzentos réis (200 réis). É lícito ao Contratante transigir com terceiros sobre estes preços máximos.

Décima sétima

Os registradores diários da energia elétrica gasta pelos consumidores, serão acessíveis à observação destes, porém, colocados de modo que só os empregados do Contratante possam abrí-los para exame, limpeza ou qualquer outro fim.

Décima oitava

O Contratante e a sociedade ou empresa legalmente organizada a quem este contrato seja transferido, não serão sujeitos durante a sua vigência a quaisquer ônus, contribuições ou impostos municipais, de qualquer natureza que sejam, além dos estipulados nas cláusulas vigésima nona, trigésima e trigésima primeira deste contrato.

Décima nona

Este contrato é feito com a condição de serem respeitados os direitos de terceiros, não cabendo ao Contratante ou seus sucessores nenhum direito a indenização de qualquer espécie contra a Municipalidade, se porventura terceiros, prejudicados ou não, impedirem a sua execução. Correrão por conta exclusiva do Contratante quaisquer despesas judiciais que tenham de ser feitas por ele ou pela Prefeitura, em ordem a remover os obstáculos judiciais apresentados à execução das obras que fazem o objeto deste contrato. Nos termos da presente cláusula compreendem-se quaisquer embaraços que à execução do contrato sejam opostos, quer pelo Govêrno da União, quer pelo Estado do Rio de Janeiro.

Vigésima

Os planos aprovados pela Prefeitura, conforme se dispõe na cláusula quinta, ficarão fazendo parte integrante deste contrato para todos os fins de direito.

Vigésima primeira

Uma vez findo o privilégio de que goza a *Société Anonyme du Gas de Rio de Janeiro*, nos termos do contrato em vigor em sete de Junho de mil e novecentos, para o fornecimento de luz elétrica, poderá o Contratante fornecer energia elétrica não só para a iluminação pública, como particular, sem que entretanto tal concessão tome o caráter de privilégio.

Vigésima segunda

O Contratante fornecerá com abatimento de vinte por cento (20%) nos preços, a energia elétrica de que a Municipalidade necessitar para as suas obras de qualquer natureza, durante o prazo de cinqüenta anos, a contar de sete de Junho de mil e novecentos.

Vigésima terceira

O Contratante terá o direito de cobrar a importância do consumo de energia elétrica, por mês, por trimestre ou por semestre, bem como o de suprimir o seu fornecimento nos casos de falta de pagamento das contas no prazo que fôr adotado para a cobrança. O Contratante fará os regulamentos que forem necessários à proteção dos seus interesses com relação aos consumidores, submetendo-os previamente à aprovação da Prefeitura.

Vigésima quarta

Os condutores secundários de alta tensão desprotegidos, só poderão ser colocados em lugares que estejam ao abrigo do fogo, de vapores ácidos e onde não existam materiais inflamáveis. Em todos os outros casos, porém, eles deverão ser protegidos contra umidade, sustidos por isoladores apropriados, bem como perfeitamente garantidos contra a ação da água.

Vigésima quinta

O Engenheiro Fiscal é o representante da Prefeitura junto ao Contratante, que para ela tem o direito de recurso sobre todos os atos e deliberação do mesmo Engenheiro Fiscal. O prazo para esses recursos será de cinco dias, contados da data do recebimento pelo Contratante da comunicação oficial das resoluções do mesmo funcionário.

Vigésima sexta

O fôro e sede jurídica do presente contrato será para todos os efeitos a Capital Federal. Se o Contratante transferir o presente contrato a alguma empresa ou sociedade organizada no estrangeiro, terá ela um representante perante a Prefeitura, com plenos poderes para responsabilizar-se pela completa execução deste contrato, preenchidas previamente as condições exigidas pela lei para o funcionamento das sociedades estrangeiras no Brasil.

Vigésima sétima

As obrigações deste contrato serão aplicáveis a qualquer empresa, sociedade ou companhia, pelo Contratante legalmente organizada, ou a que fôr este contrato transferido.

Vigésima oitava

O Contratante tem o direito de transferir o presente contrato mediante licença da Prefeitura; sendo a transferência feita por termo lavrado na mesma Prefeitura e assinado pelo representante desta e pelas outras duas partes.

Vigésima nona

O Contratante entrará para os cofres municipais, além de doze contos de réis (Rs. 12:000\$000) anuais, por prestações semestrais adiantadas, feitas no primeiro dia útil de Janeiro e de Julho, para o pagamento das despesas de fiscalização, com mais duzentos contos de réis (Rs. 200:000\$000) integrais logo que começar a ser distribuída a energia elétrica.

Trigésima

O Contratante, além das quantias a que se refere a cláusula vigésima nona, entrará para os cofres municipais anualmente e em prestações semestrais, feitas no primeiro dia útil dos meses de Janeiro e Julho, com cem contos de réis (Rs. 100:000\$000) durante o prazo do direito exclusivo que goza nos termos da cláusula primeira; e cinquenta contos de réis (Rs. 50:000\$000) também anualmente e em prestações semestrais feitas nas épocas acima estipuladas durante o resto do prazo do contrato. A primeira contribuição a que se refere esta cláusula só será devida depois de começado o serviço de distribuição da energia elétrica aos consumidores.

Trigésima primeira

O Contratante contribuirá ainda durante todo o tempo da exploração deste contrato, mensalmente, com a quantia de quinhentos mil réis (Rs. 500\$000) para auxiliar a manutenção do Asilo Correccional.

Trigésima segunda

O presente contrato vigorará por espaço de cinquenta anos, a contar de sete de Junho de mil novecentos, conforme o disposto nas cláusulas primeira e segunda.

Trigésima terceira

O Contratante terá o direito de desapropriação, na forma das leis vigentes, para os prédios ou terrenos de que necessitar para o estabelecimento de suas estações transformadoras, sub-estações, canalizações e postes.

Trigésima quarta

Este contrato não impede a quem quer que seja de produzir energia elétrica por meio de força hidráulica no Distrito Federal, para seu uso exclusivo.

Trigésima quinta

O Contratante ou quem o suceder na exploração deste contrato, obriga-se a entregar à Prefeitura no fim do prazo estipulado na cláusula trigésima

segunda e em perfeito estado de conservação, tanto os bens móveis como os imóveis que lhe pertencerem dentro do Distrito Federal, sem que por isso tenha direito a reclamação ou indenização de qualquer espécie; excetuando-se, porém, desta obrigação os motores, linhas e aparelhos que tiver colocado nas habitações e nos edifícios públicos ou particulares durante a vigência do presente contrato.

Trigésima sexta

O Contratante obriga-se a ceder à Municipalidade, depois de aproveitadas no trabalho das usinas, as águas das cachoeiras que possua no *Estado do Rio de Janeiro*, sem direito a reclamação de qualquer espécie. Pelo uso que dessas águas fizer a Municipalidade, cessará a responsabilidade do Contratante por qualquer dúvida que seja suscitada por terceiros.

Trigésima sétima

Findo o prazo deste contrato e produzidos os seus efeitos legais, o estipulado na cláusula trigésima quinta, o Contratante terá preferência em igualdade de condições para a continuação do *serviço do fornecimento a terceiros de energia elétrica* gerada por força hidráulica.

Trigésima oitava

Nos locais onde causas de explosão se possam verificar, as máquinas e mais aparelhos deverão ser colocados em caixas protetoras contra o fogo. Os compartimentos onde existam baterias de acumuladores, além de bem ventilados, deverão ser providos de iluminação feita somente por meio de lâmpadas incandescentes.

Trigésima nona

Na construção dos quadros de distribuição, além do emprêgo exclusivo de matérias incombustíveis, serão adotadas tôdas as precauções que requer o caso.

Quadrágésima

Todos os aparelhos deverão ser construídos e fixados de modo a evitar acidentes de qualquer natureza. As partes condutoras dos aparelhos ligados às linhas de alta tensão deverão ser dispostas sobre suportes incombustíveis e protegidas de modo a isolá-las dos objetos vizinhos inflamáveis. As partes condutoras dos aparelhos de alta tensão deverão ser munidas contra um contacto accidental, de proteção distinta ou encerradas em um envólucro comum. As superfícies desses aparelhos que tenham de ficar expostas em serviço deverão ser estabelecidas de maneira que nas maiores intensidades de trabalho não se produza aquecimento superior a cinquenta graus centígrados acima da temperatura ambiente. Para garantia da execução do presente

contrato, continua depositada nos cofres municipais a caução de vinte e cinco contos de réis (Rs. 25:000\$000), em moeda corrente, feita pelo primitivo concessionário, transferida depois ao Banco Nacional Brasileiro, por este à Companhia Nacional de Eletricidade e por esta ao Contratante, como se verifica no termo de sete de Janeiro de mil novecentos e cinco, o qual subsistirá em vigor integralmente. E por estarem assim justos e contratados, foi lavrado o presente termo que, lido e achado conforme, é assinado pelas partes contratantes, pelas testemunhas Sr. Crowther Smith e Frank Robottom, e por mim, Pedro Zamith, auxiliar da Diretoria Geral de Obras e Viação, que o escrevi. O Contratante pagou o imposto de expediente no valor de cinquenta mil réis (50\$000), conforme mostrou, apresentando o recibo da Sub-Diretoria de Rendas, passado na guia número três mil novecentos e trinta e quatro, de vinte de Maio corrente; e o selo federal correspondente ao valor da caução, sendo o imposto federal cobrado em estampilhas de selo adesivo, que ficam inutilizadas no fêcho deste termo. — Rio de Janeiro, vinte de Maio de mil novecentos e cinco. — Francisco Pereira Passos, Carlos Augusto do Nascimento Silva. — Arthur de Miranda Ribeiro, Alexander Mackenzie. — Como testemunhas: S. Crowther Smith, Frank Robottom. — *Pedro Zamith.*

#### Documento n.º 46

#### NÃO INTEGRALIZARAM AINDA O SEU CAPITAL AS CIAS. DE CARRIS E JARDIM BOTÂNICO

(Publicado no Brasil de Hoje — Pág. 3)

*Por que é desnecessária a majoração das tarifas de bondes — História longa e altamente controvertida. Deficit de um bilhão de cruzeiros, diz a Light. Seis razões que destroem completamente as alegações apresentadas. Ao contrário do que parece, as concessionárias só têm lucrado com os bondes abertos. Dois pareceres que desaparecem porque eram contrários às reivindicações da Light*

Já tivemos ocasião de abordar (*Brasil de Hoje*, n.º 5, pág. 26) o problema da majoração das tarifas da Light, sustentando a absoluta desnecessidade dos últimos acréscimos para atender ao pagamento dos aumentos salariais. Fizemo-lo apoiados em informações fornecidas pela Comissão de Contadores Municipais que, sob a presidência do Sr. Olimpio Gallego Soares, está realizando rigoroso levantamento contábil da rentabilidade de tais serviços para apurar a procedência das reivindicações da referida Companhia, com referência aos sucessivos pedidos de aumento de tarifas.

A história da majoração sistemática das passagens de bondes (sem maiores e mais rigorosas verificações dos prejuízos alegados) é longa e altamente controvertida. Em abril do ano passado, a Light sustentou, em comunicado à imprensa, que “é indispensável o acréscimo tarifário porque se trata, como é público e notório, de serviço altamente deficitário. cujos prejuízos, nos últimos 10 anos, excedem um bilhão de cruzeiros”.

Contrariando, porém, essa assertiva, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos do Rio de Janeiro chamou a atenção das autoridades para o seguinte:

1.º) Desde 1946 que as Companhias do grupo Light não concedem sequer um centavo de aumento salarial a seus empregados com recursos pró-

prios, mas sim à custa da população desta Capital, que vem suportando os ônus de sucessivos aumentos de tarifas; 2.º) Vem de longa data a invocação de pretense regime deficitário, hábilmente manipulado pelas Companhias Associadas para impressionar as autoridades. Já em 1949, por ocasião da extinção da Viação Excelsior, foram transferidos para o setor de Carris das aludidas empresas, grande número de empregados categorizados, que poderiam ser mas não foram indenizados, transferência esta que implicou, naquela época, num aumento de despesas para o tráfego, orçado em cerca de um milhão de cruzeiros; 3.º) Ainda dentro desse objetivo, vêm as Cias. Associadas transferindo para as folhas de Tráfego outras despesas tais como: as provenientes do seu Departamento Jurídico, de diversos serviços de escritório e, mesmo, de muitas Secções das Oficinas de Triagem, que executam serviços para outros setores, que não do tráfego; 4.º) As Cias. Associadas insistem na obtenção de aumento, na base de 50%, nas passagens de bondes, alegando que o prejuízo no setor de Carris é de cento e cinco milhões de cruzeiros anuais. No entanto, ainda que se admita, apenas e tão-somente para argumentar, que a elevação de tal deficit seja verídica, mesmo assim teríamos que considerar a circunstância de que a elevação de tarifas na ordem de 50% equivaleria a um acréscimo de 720.000 a 750.000 diários, enquanto o déficit diário alegado (dados de setembro de 1955) equivale a 290.000 cruzeiros diários; donde se conclui que reverteriam em favor dos cofres das Cias. Associadas cerca de 460.000 cruzeiros diários, desviados dos bolsos da população carioca; 5.º) Outra alegação infundada das Companhias Associadas prende-se aos gastos excessivos impostos pelo Setor Carris. Ao contrário do alegado, vêm há muito as referidas Cias. deixando de cumprir obrigações contratuais, pois reduziram as turmas de conservação, as quais passaram a trabalhar apenas um turno, deixando, assim, de cumprir, com a eficiência desejada, o preconizado no dispositivo contratual ("o material fixo e rodante será perfeitamente conservado e limpo" — § 25 da cláusula 15.ª; 6.º) As Cias. Associadas se queixam de evasão de rendas, mas até agora não providenciaram o fechamento de seus bondes, medida essa que não só atingiria o objetivo colimado, como também asseguraria maior segurança aos passageiros e aos seus próprios empregados, os quais, destarte, deixariam de trabalhar em condições arriscadas e desumanas, como freqüentemente ocorre, quando cobram bondes superlotados (chegam a cobrar cerca de 300 a 400 passageiros por viagem, quando a lotação dos bondes de maior capacidade é de 65 passageiros), arriscando a própria vida.

Em princípios de 1957, em face da pressão exercida pelas companhias do grupo Light junto à Prefeitura, o Sr. Francisco Negrão de Lima baixou a portaria n.º 196 (30-3-57), nomeando uma Comissão Especial para estudar o assunto.

Dessa Comissão foi designado relator o Sr. Olimpio Gallego Soares, que estranhou, de saída, o fato das despesas de rateio serem sumamente elevadas para o serviço de carris, pois atingiram, em 1956, a 40 milhões de cruzeiros. Fazendo comparação com serviço similar da Prefeitura, frisou êle que a Contabilidade municipal, controlando operações orçamentárias da ordem de 12 bilhões de cruzeiros, atingia somente, entre material e pessoal, a 16 milhões

de cruzeiros, isto é, 40% dos gastos da contabilidade exclusiva da Companhia de Carris.

Falando, então, ao "Diário de Notícias", o relator salientou, por outro lado, que a evasão de rendas das concessionárias era estimada em 10% da arrecadação, a qual, no período de 1953-56, acusara uma receita de passageiros da ordem de Cr\$ 1.867.009.017,30. Se não houvesse tal evasão, permitiria à concessionária fechar 700 bondes em benefício de sua economia (aqui há uma contradição com a afirmativa do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos do R. de Janeiro e da própria segurança física dos passageiros.

A Comissão examinou ainda outros aspectos do custo operacional, como a manutenção extraordinária e os gastos com a COBAST (Cia. Brasileira de Administração de Serviços Técnicos). E como, a juízo do relator, não fôsem satisfatórios os quesitos enviados, foi providenciada a remessa de novos, os quais viriam a facilitar a tarefa de perícia contábil.

Nesse labor, a Comissão encontrou dificuldades de toda sorte. O relator era partidário de um exame em toda a escrita das empresas de carris urbanos para melhor conhecer as origens do déficit alegado. Seu ponto-de-vista, partilhado por alguns, encontrou, entretanto, oposição de outros membros da Comissão, que defendiam o estudo rápido para um apressado cálculo tarifário.

De divergência em divergência, o certo é que a Comissão, afinal, acabou concordando com a majoração das tarifas de bondes, que passou de Cr\$ 1,50 para Cr\$ 2,00, aliás, de acordo com a vontade inicialmente manifestada pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima.

Essa decisão, entretanto, não encontrou a unanimidade de votos dos membros respectivos. Dois dêles, pelo menos, se manifestaram frontalmente contrários à decisão adotada, por motivos, aliás, bastante ponderáveis, como veremos a seguir. Foram êles os Srs. Francisco Bento de Oliveira Júnior, Contador representante da Comissão Fiscalizadora de Bondes, e José Ribeiro de Lira, representante do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Por uma dessas razões, que não seria difícil de explicar, em se tratando de assuntos de interesse direto e imediato das Companhias do Grupo Light, os pareceres daqueles dois membros da Comissão Especial acima referidos não foram anexados ao trabalho encaminhado à decisão do Prefeito.

Publicamo-lo, a seguir, sem maiores comentários, que nos reservaremos, entretanto, de fazer no próximo número, pois salta à evidência que êles comportam perfeitamente esclarecimentos mais completos para melhor compreensão de um problema de tanta relevância e de tamanha significação social.

#### DECLARAÇÃO DE VOTO DO SR. JOSÉ RIBEIRO DE LIRA

São os seguintes os termos do trabalho do representante do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico:

"As razões porque votamos contrariamente aos termos do Relatório da Comissão Especial instituída pela Portaria n.º 196, de 30 de março de 1957, são as seguintes:

1. Entendemos, desde o início, que o objetivo da Comissão não se limitava à simples determinação do aumento da Fôlha de Salários e da incidência desse aumento sobre o preço da passagem. Para tal fim dissemos mais de uma vez, em reuniões da Comissão — não seria necessário criar um órgão tão numeroso, com apresentação de tantas entidades; um único funcionário do Departamento de Concessões seria suficiente.

2. Porém, entendemos que o objetivo da Comissão seria um estudo econômico do sistema de Transportes Ferroviários Urbanos (bondes). Tal estudo deveria, basicamente, encaminhar-se para a determinação do custo do carro-quilômetro e do passageiro-quilômetro. O mérito deste trabalho estaria em determinar as principais causas de deficiência do serviço e, também no caso de haver déficit, as causas deste último. Como é elementar e notório, o lucro ou o déficit de uma empresa não decorre apenas da incidência do custo da mão-de-obra no custo total do seu produto, mas também, dos outros custos e da procura do produto, a qual, para um preço determinado, lhe determina a Receita.

No caso dos serviços de utilidade pública, os preços são fixados pelo custo. Deste modo o lucro (ou déficit) será determinado pela procura. Esta última, por sua vez, depende sobretudo no caso dos transportes, da organização e da operação do sistema.

Assim, a má organização e má operação do sistema, e não a magnitude dos custos, propriamente, podem ser a causa do déficit. O estudo do custo do carro-quilômetro e de passageiro-quilômetro esclareceria tais aspectos da questão.

Tal estudo, entretanto, não foi feito pela Comissão, embora esta houvesse aceito nossa sugestão para que o mesmo fosse realizado.

3. Na verdade, a Comissão Especial, através da Sub-Comissão de Contadores, limitou-se ao exame contábil do Departamento de Carris da *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.* Tal exame, só poderia verificar erros materiais ou fraudes cometidas pela empresa na escrituração dos seus livros e na documentação de seus gastos do Departamento de Carris. Ora bem, no nosso entender, uma empresa da responsabilidade da cidade não seria nunca levada a práticas tão grosseiras. O de que se trata, na verdade, não é do exame formal dos atos contábeis da empresa que, como é notório, dispõe de um competente corpo de Contadores perfeitamente capaz de manter seus serviços de Contabilidade a salvo das acusações de práticas grosseiras.

O problema, na verdade, estava como está em se distinguir os gastos correntes (ou de custeio, como são denominados hoje) dos gastos de inversão, realizados pela empresa no Departamento de carris.

4. Segundo sabemos, embora seja quase certo que a empresa tenha realizado gastos de inversão no Departamento de Carris, todos os gastos deste Departamento estão incluídos nas despesas correntes.

Ora, os gastos de inversão aumentam o patrimônio real da empresa, que, em caso de reversão com indenização, deverá ser indenizada pelo Poder público. A inclusão de tais gastos nas despesas correntes do serviço pode dar lugar — e dará com certeza em todos os casos — a déficits.

Exigir que o consumidor pague tais déficits através de aumentos de tarifas significará, em tal caso, exigir que ele financie o aumento do patrimônio da empresa, aumento que depois será pago pelo poder público, quando da reversão. Isto significa, por outras palavras, dar a empresa um lucro real (que, além do mais, estará fugindo ao imposto de renda) e que depois de incluído no valor do patrimônio indenizável, será transformado em valor monetário.

No caso de empresa estrangeira, tal fato apresenta o agravamento de que o aumento de um patrimônio, financiado pelo consumidor nacional, poderá ser remetida ao estrangeiro, quando da reversão, como se fosse reparação de capital, incidindo deste modo, nos problemas do Balanço de Pagamentos que, via de regra, são difíceis nos países engajados num processo de desenvolvimento como é o nosso caso.

5. Além do mais, o serviço de ferro-carris urbanos é um Departamento de uma empresa que produz — e esta é a sua principal atividade — energia elétrica.

Não consta que a empresa em seu conjunto tenha tido déficit em qualquer ano da sua existência. As suas Demonstrações de Lucros e Perdas, ao contrário, revelam sempre lucros.

Na verdade, como concessionário do serviço de energia elétrica a *Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltda.* ocupa uma posição privilegiada fornecendo energia aos principais centros industriais do país: as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, onde desfruta as vantagens de um "fator de carga" mais alto da ordem de 67%.

Além disto, a empresa desfruta de vantagens cambiais: de 1945 a 1955, o câmbio para as suas remessas ficou estabilizado em Cr\$ 18,72 dólar, e de 1955 para cá ficou estabelecido em Cr\$ 43,80 dólar.

Ora, como suas rendas líquidas em cruzeiros vinham aumentando, em virtude dos aumentos de tarifas concedidas (maio de 1945, junho de 1946, fevereiro de 1949, março de 1952, junho de 1955, setembro de 1956 e fevereiro de 1957), segue-se que seus lucros em dólares vinham também aumentando na mesma proporção.

Aliás, os lucros das empresas estrangeiras de energia elétrica no Brasil, sempre foram substanciais e de molde a garantir o autofinanciamento de todas as ampliações que as mesmas fizeram até há pouco. Estudos baseados nos Balanços da *Brazilian Traction* e da *American and Foreign Power*, publicados no exterior, feito no Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica e no Centro de Análise de Conjuntura Econômica da Fundação Getúlio Vargas (veja-se a revista *Conjuntura Econômica* ns. de março de 1949 e outubro de 1950) demonstram-no sobejamente. Mas, dir-se-á, tudo isto se refere apenas à produção de energia elétrica. Esta objeção, aparentemente verdadeira, a *Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltda.* publica em seus balanços e Demonstrações de Lucros e Perdas englobando tanto a produção de energia, como o serviço de transportes urbanos. Aliás, a partir dos documentos acima da referida Companhia, a verificação de se haveria ou não déficits a cobrir por um aumento de tarifas, dependeria, desde logo, do conhecimento do "capital remunerável" do seu Departamento de Energia Elétrica, sepa-

rado do capital aplicado no seu Departamento de Carris. Os documentos apresentados pela Companhia não oferecem os dados para se realizar tal separação, de modo que a rigor não se poderia dizer que a empresa está apresentando um déficit, a ser coberto por aumento de tarifas. E isto pela simples razão de que, poderia acontecer, mesmo havendo um déficit no Departamento de Energia, que poderia ser igual ou maior do que o déficit em questão. E, deste modo, ou se deveria fazer um rebaixamento das tarifas de energia e um aumento das tarifas de bonde, ou simplesmente não se fazer nenhuma modificação de preços (caso em que o excedente de um Departamento igualasse o déficit do outro).

Estas são, rapidamente, as razões que desejávamos levar ao conhecimento de Vs. Ss., membros da ilustre Comissão Especial.

Aproveitamos o ensejo, para apresentar os protestos de admiração de,

(as.) *José Ribeiro de Lira*

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1957.

#### VOTO DO SR. FRANCISCO BENTO DE OLIVEIRA JÚNIOR

O Sr. Francisco Bento de Oliveira Júnior, Contador representante da Comissão Fiscalizadora de Bondes, apresentou a seguinte declaração de voto:

“Não obstante a minha colaboração, na forma e no fundo, com o Relatório e Parecer, discordo de alguns argumentos e da conclusão pelo aumento de Cr\$ 0,50 por seção, na passagem de bondes, segundo as razões deste voto vencido, na Subcomissão:

1 — As Cias. de Carris e Jardim Botânico não integralizaram ainda o seu capital.

2 — A primeira, Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Ltda., estrangeira, com a irredizição de Cr\$ 5.000.000,00, ou seja 10% do capital subscrito.

A segunda, nacional, em Cr\$ 2.800.000,00, ou 13,33%, da subscrição de Cr\$ 21.000.000,00.

3 — São personalidades jurídicas distintas, embora a associação entre si, sendo a principal a Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda.

4 — No caso da Jardim Botânico, houve lucros extraordinários comprovados nos exercícios de 1946; por isto também arcaria com o ônus da nova despesa salarial.

5 — Quanto às Unificadas (Carris), trata-se de empresa que enfeixa várias concessões lucrativas não municipais e que tem, em princípio, recursos bastantes, no giro de seus negócios, para satisfazer a despesas previsíveis, como a do aumento salarial.

6 — A Cia. Carioca tem reduzido o seu “déficit” e possibilidade para aumento da receita. Opera sem concorrência de outros meios de transporte. A sua receita de passagens não está sendo devidamente controlada e com-

provada. A de bagagens pode ser bastante acrescida, com revisão e aumento de tabela de fretes.

#### II

7 — O subseccionamento das linhas, com redução do preço da seção de Cr\$ 0,50 nas duas primeiras Companhias, e a solução para recuperação de passageiros e reequilíbrio financeiro, na receita de operação.

8 — Considero esta minha proposição, apresentada em 1 do corrente e levada ao exame das Cias. pelo Exmo. Sr. Prefeito, como o ideal que não se deve renunciar, mas alcançar.

Significa: **ATRAIR PASSAGEIROS PELA REDUÇÃO DA PASSAGEM EM PEQUENOS PERCURSOS.**

9 — Seria o ponto de partida, enquanto não executado, para concordarmos na concessão de um aumento prévio, um auxílio financeiro, emergente e provisório, que, entretanto, só sroa concedida pela P.D.F., em metade do que está expresso no Parecer da Subcomissão.

10 — Importa em dizer que, até a conclusão dos trabalhos contábeis e de outros, também de natureza técnica, e a conseqüente resolução municipal, que vigoraria de 1930 em diante, as Companhias, na passagem de mais de uma seção, teriam o aumento tarifário apenas num seccionamento atual, o do extremo do centro da cidade, por exemplo, o ucomo optassem.

11 — À Ferro Carril Carioca não se proporcionaria maior tarifa em geral, podendo entretanto, ser suprimida a 1.<sup>a</sup> seção; cobrar Cr\$ 2,50 pelo percurso até França e Paula Matos (atualmente Cr\$ 3,00), passando em compensação a passagem ao Silvestre a Cr\$ 5,00, sem ou com seccionamento no França e Lagoinha (a inovar), nos horários à opção da Cia. O trabalho do condutor, se reduziria a dobrar em dois talões, ao invés de em quatro.

A tabela de fretes seria revista e majorada, firmando-se uma das suas boas fontes de renda, que, aliás, as duas primeiras Cias. não deviam desprezar, em horas oportunas, antes de 5 ou 6 da manhã.

12 — Finalmente à Companhia Caminho Aéreo Pão de Açúcar, cuja situação financeira é de “superavit” em sucessivos exercícios, no período de 1946 a 1956, só se ofereceria majoração tarifária em determinadas horas e dias, para vencimento atual das filas, que vêm até desviando passageiros, cansados de esperar o início de sua viagem recreativa.

13 — Aos sábados, domingos e feriados, depois de 12 horas, a passagem custaria até Cr\$ 20,00, a fixar-se e rever-se conforme o resultado obtido e sua aplicação. A da Urca ao Pão de Açúcar seria mantida a Cr\$ 13,00, porque nesta seção se verifica um número cada vez mais decrescente de passageiros.

14 — No que tange à argumentação, não respigarei pequenas divergências, mas não acredito em fatalidade do “deficit” para companhias particulares, com exemplo de empresas de gerência oficial, nem considero satisfatório o fechamento dos bondes.

15 — Antes, a eliminação dos pingentes e da concorrência de outros veículos, na via permanente, faz-se imprescindível e é praticável, mercê do

espírito cordato de nossa população que, esclarecida e satisfeita, haveria de colaborar em ter um serviço de transporte reorganizado; lucrativo mas módico, sem e desconforto do excesso de passageiros, apinhados e comprimidos, para ser digno de nossa civilização.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1957 (lido nessa data em reunião no Palácio Guanagara).

*Francisco Bento de Oliveira Júnior*  
Contador Cl. O — Matr. 6.668"

**Documento n.º 50**

**COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS  
TÉCNICOS (COBAST)**

*Ata da Assembléa Geral Ordinária, realizada em 26 de abril de 1948*

Aos vinte e seis dias do mês de abril do ano de mil e novecentos e quarenta e oito, às quatorze horas, na sede da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), na rua Visconde de Inhaúma, 134, 21.º andar, salas 2.114 e 2.115, nesta Cidade do Rio de Janeiro, achando-se presentes acionistas da mesma Companhia que representavam mais de um quarto do capital social, todo êle com direito de voto, como foi verificado por suas assinaturas no "Livro de Presença", e cujas ações haviam sido depositadas na sede da Sociedade com a antecedência de cinco dias, prevista nos estatutos, o Sr. Humphrey Bloomfield Style, Diretor Vice-Presidente Executivo, em exercício no impedimento temporário do Presidente, declarou instalada a Assembléa Geral Ordinária e convidou os Srs. Acionistas, na forma do artigo 20 dos estatutos, a escolherem o acionista que devia presidir-la. Por aclamação foi indicado o acionista George William Hufsmith, que assumiu a presidência, convidou para secretário o acionista Roberto Reis da Silva Ramos e comunicou que a Assembléa fôra convocada na forma da lei, por anúncio publicado no "Diário Oficial" de 6, 7 e 8 do corrente mês e "Jornal do Comércio" dos mesmos dias, anúncio êsse que passou a ler e é do seguinte teor: "Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST). Assembléa Geral Ordinária. São convidados os Srs. Acionistas a se reunirem em assembléa geral ordinária no dia 26 do corrente mês e ano, às 14 horas, na sede da Companhia, na rua Visconde de Inhaúma n.º 134, 21.º andar, salas 2.114 e 2.115, sendo a seguinte a ordem do dia: a) discussão e votação do relatório da Diretoria, balanço, contas e parecer do Conselho Fiscal referentes ao exercício findo em 31-12-947; b) Eleição da Diretoria e dos membros efetivos e suplentes do Conselho Fiscal e fixação dos respectivos honorários; c) assuntos de interêsse da sociedade. Rio de Janeiro, 5 de abril de 1948. Humphrey Bloomfield Style, Diretor Vice-Pre-

sidente Executivo. Comunicou ainda o Sr. Presidente que também haviam sido feitas as publicações de que trata o artigo 99 do Decreto-lei n.º 2.627, no "Diário Oficial" e "Jornal do Comércio" de 23, 24 e 25 de março próximo findo e as mencionadas no parágrafo único do mesmo artigo no "Diário Oficial" e "Jornal do Comércio" de 23 e 21 do corrente mês, respectivamente, achando-se assim a Assembléa legalmente habilitada a deliberar sobre as matérias constantes da convocação. Determinou-me, a seguir, o Sr. Presidente, que como Secretário procedesse à leitura do Relatório da Diretoria, Balanço, conta de Lucros e Perdas e parecer do Conselho Fiscal, o que fiz. Declarou o Sr. Presidente que estavam em discussão os mencionados documentos e, como ninguém desejasse usar da palavra, submeteu-os a votação, tendo sido unanimemente aprovados, abstando-se de votar os acionistas legalmente impedidos. Declarou então o Sr. Presidente que se iria proceder à eleição da Diretoria. Antes de ser a mesma iniciada, o acionista Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima propôs que a Sociedade continuasse a ser administrada por três diretores, não sendo os dois cargos vagos preenchidos agora, mas na próxima Assembléa Ordinária ou em Assembléa Extraordinária que venha a ser convocada. Posta em discussão e votação foi a proposta aprovada por unanimidade. Recolhidas as cédulas e apurados os votos, proclamou o Sr. Presidente o seguinte resultado: Diretor Presidente: Henry Borden, canadense, residente nesta cidade, no Copacabana Palace Hotel; Diretor Vice-Presidente Executivo: Humphrey Bloomfield Style, inglês, residente nesta cidade, na rua São Clemente, 272; Diretor: Edgard Egydio de Souza, brasileiro, residente em S. Paulo. Anunciou a seguir o Sr. Presidente que iria ser feita a eleição dos membros efetivos e suplentes do Conselho Fiscal. E, recolhidas as cédulas e apurados os votos, proclamou o resultado seguinte: Para Membros Efetivos: Srs. Lionel Robert Crosbie Cole, australiano, residente na rua Gomes Carneiro, 71, apartamento 802; Harry Mayes, britânico, residente na rua Afonso Celso, 252, Vila Mariana, São Paulo; Howard Loftie Eyles, australiano, residente na Avenida Atlântica, 790, apartamento 83. Membros Suplentes: Srs. Stafford Mortiz Cox, britânico, residente na Avenida da Independência, 627. Pendotiba, Niterói, Estado do Rio de Janeiro; John Baxter Tackray, britânico, residente e domiciliado em São Paulo; Herbert Frederick Walton, britânico, residente na Avenida Presidente Wilson, 222, Santos. Pediu a palavra o acionista Charles Julius Dunlop e propôs fôsse fixada a remuneração de Cr\$ 1.000,000 (hum mil cruzeiros) mensais para cada Diretor. Quanto aos honorários dos membros efetivos do Conselho Fiscal, propôs fôssem fixados em Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros) anuais, para cada um. Postos em discussão e votação, foram todos os referidos honorários e remunerações aprovados unânimemente. Como ninguém mais desejasse usar da palavra, o Sr. Presidente suspendeu a sessão pelo tempo necessário para que esta ata fôsse lavrada, no livro próprio, por mim Secretário; e, reaberta a sessão, foi a ata lida e aprovada e vai ser assinada pelos acionistas presentes. (aa) George William Hufsmith — Roberto Reis da Silva Ramos — Humphrey Bloomfield Style — Charles Julius Dunlop — Ito von Ockel Tebyricá — Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima.

## Documento n.º 51

### COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

*Ata da Assembléa Geral Ordinária, realizada em 28 de abril de 1949*

Aos 28 dias do mês de abril de 1949, às 15 horas na sede social, à rua Visconde de Inhaúma, 134, 21.º andar, salas 2.114 e 2.115, reuniram-se em assembléa ordinária acionistas da "Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos" (COBAST), representando mais de um quarto do capital social com direito de voto.

Verificado o comparecimento de acionistas em número legal, o Sr. George William Hufsmith declara instalada a assembléa geral e solicita aos Srs. Acionistas elejam o presidente da mesma. É aclamado o Sr. George William Hufsmith que, agradecendo e assumindo a presidência, convida a mim, Roberto Reis da Silva Ramos, para secretário.

Iniciando os trabalhos da assembléa, declara o Sr. Presidente que, conforme fôra anunciado nos editais de convocação, publicados no "Diário Oficial" e no "O Jornal", respectivamente, nos dias 19, 21, 23 e 17, 19 e 21 do corrente, deveriam os Srs. acionistas deliberar sobre o relatório, balanço e contas da Diretoria e respectivo parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício de 1948, eleger a Diretoria e o Conselho Fiscal para o corrente exercício e fixar-lhes os honorários e remuneração.

Determinada a leitura dos documentos acima referidos, publicados no "Diário Oficial" de 21 e em "O Jornal" de 17 do mês em curso, pronôe o Sr. Charles Julius Dunlop seja dispensada a leitura dos mesmos, uma vez que já são do inteiro conhecimento dos Srs. Acionistas, proposta que é aprovada por todos os presentes.

Submete, então, o Sr. Presidente à discussão e, não havendo observações, à votação, o relatório, o balanço, a demonstração da conta de lucros e perdas e o parecer do Conselho Fiscal, relativos ao exercício de 1948, verificando-se a sua aprovação por unanimidade.

Convida a seguir, o Sr. Presidente, os Srs. acionistas a elegerem os Diretores e os membros do Conselho Fiscal para o corrente exercício.

Procedida a eleição e apurados os votos, declara o Sr. Presidente reeleitos: Diretor-Presidente, o Sr. Henry Borden, canadense; Diretor Vice-Presidente Executivo, o Sr. Humphrey Bloomfield Style, inglês; Diretor, o Sr. Edgard Egydio de Souza, brasileiro, todos residentes nesta Capital, permanecendo vagos os demais cargos da Diretoria até que outra assembléia decida preenchê-los; membros efetivos do Conselho Fiscal, os Srs. Lionel Robert Crosbie Cole, Henry Mayer e Howard Loftie Eyles, membros suplentes, os Srs. Stafford Moritz Cox, John Baxter Thackray e Herbert Frederick Walton, nenhum deles incidindo em qualquer impedimento legal.

Por proposta do Sr. Charles Julius Dunlop, unanimemente aprovada, são fixados em Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros) mensais os honorários de cada Diretor e em Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros) anuais para cada um, a remuneração dos membros efetivos do Conselho Fiscal.

Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente suspende a sessão pelo tempo necessário à lavratura desta ata, a qual concluída e reaberta a sessão, é lida e aprovada por todos os presentes, declarando o Sr. Presidente, logo após, encerrada a assembléia. Em 28 de abril de 1949. George William Hufsmith, Presidente. Roberto Reis da Silva Ramos, Secretário. Antonio Gallotti. Charles Julius Dunlop. Ito von Ockel Tebyriçá. Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima.

## Documento n.º 52

### COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

*Ata da Assembléia Geral Ordinária, realizada em 17 de abril de 1950*

Aos dezessete dias do mês de abril de mil novecentos e cinqüenta, às onze horas, reuniram-se na sede social, à rua Visconde de Inhaúma, 134, 21.º andar, sala 2.114, acionistas representando mais de dois terços do capital social.

Verificada a existência de "quorum" legal, declarada instalada a assembléia pelo Sr. H. B. Style, Diretor Vice-Presidente Executivo, e convidados os presentes a eleger a mesa dirigente dos trabalhos, foi aclamado o mesmo Sr. H. B. Style, que convidou a mim, Charles Julius Dunlop, para secretariar a reunião.

Dando início aos trabalhos, declara o Sr. Presidente que, conforme fôra anunciado nos editais de convocação, publicado no "Diário Oficial", dos dias 10, 11 e 12 e no "Jornal do Comércio" dos dias 5, 6 e 7 do corrente, deveria a assembléia deliberar sôbre a proposta da Diretoria de reforma dos estatutos sociais, eleição de Diretores e outros assuntos de interesse da sociedade.

Submetida aos presentes a proposta da Diretoria, no sentido de serem criados dois novos cargos de Diretor e alterado o artigo 12 dos Estatutos, foi a mesma unânimemente aprovada.

Declarou, então, o Sr. Presidente, que, à vista da deliberação da assembléia, os arts. 8.º e 12 passariam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8.º — A sociedade será administrada por uma Diretoria composta de doze (12) membros, sendo um Diretor Presidente, Um Diretor Vice-Presidente Executivo e dez (10) Diretores sem designação especial, eleitos anualmente pela Assembléia Geral, podendo ser reeleitos.

"§ 1.º — Cada Diretor caucionará sua gestão com cinco (5) ações da sociedade, próprias ou alheias.

"§ 2.º — A investidura no cargo far-se-á por termo lavrado no livro de "Atas das Reuniões da Diretoria", assinado pelo respectivo Diretor.

"Art. 12 — A Diretoria terá os mais amplos poderes de administração e gestão dos negócios sociais, para a prática de todos os atos e realização de todas as operações que se relacionarem com os objetivos sociais.

"§ 1.º — Compete ainda à Diretoria, distribuir entre os seus membros, pelo voto da maioria, funções específicas, conferindo aos Diretores delas incumbidos a designação que fôr consignada na ata da reunião que deliberar a respeito.

"§ 2.º — Compete mais à Diretoria nomear, igualmente, pelo voto da maioria de seus membros, representantes com os poderes, as funções e a designação expressamente consignados na ata da reunião da Diretoria em que forem aquêles representantes nomeados".

A seguir, solicitados os presentes a proceder a eleição para preenchimento dos novos cargos da Diretoria e, realizada esta, proclamou o Sr. Presidente eleitos os Drs. Eurico de Azevedo Sodré e Antonio Gallotti, ambos brasileiros e residentes, o primeiro, na cidade de São Paulo, à Av. Angélica, 1.596 e, o segundo, nesta Capital, à rua Senador Vergueiro, 66, os quais, estando presentes, foram, na mesma ocasião, investidos nos respectivos cargos.

Foram arbitrados, para os novos Diretores, honorários idênticos aos percebidos pelos demais membros da Diretoria.

Nada mais havendo a tratar, suspendeu o Sr. Presidente a sessão pelo tempo necessário à lavratura desta ata, a qual, concluída e reaberta a sessão, foi lida, aprovada e, a seguir, assinada por todos os presentes, declarando o Sr. Presidente encerrada a assembléa. Rio de Janeiro, 17 de abril de 1950. H. B. Style, Presidente; Charles Julius Dunlop, Secretário; A. J. Ackermann, H. L. Banfill, Pedro Renault Castanheira, H. B. Churchill, Edgar de Souza, G. W. Hufsmith, Antonio Gallotti, Ito von Ockel Tebyriçá, Roberto Reis da Silva Ramos, Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima.

## Documento n.º 53

### COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

*Ata da Assembléa Geral Extraordinária, realizada em 7 de março de 1958*

Aos sete dias do mês de março de mil novecentos e cinqüenta e oito, às dez horas, presentes na sede da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), na Avenida Presidente Vargas n.º 642, 18.º pavimento, nesta cidade do Rio de Janeiro, acionistas representando mais de três quartos do capital social, conforme consta do "Livro de Presença", realizou-se a Assembléa Geral Extraordinária desta Sociedade, de acôrdo com os anúncios de convocação publicados no "Diário Oficial" dos dias 26, 27 e 28, e no "Jornal do Comércio" dos dias 25, 26 e 27 de fevereiro último, do teor seguinte: "Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST) — Assembléa Geral Extraordinária (1.ª Convocação). Convidam-se os Srs. Acionistas a se reunirem em assembléa geral extraordinária, no dia 7 de março de 1958, às 10 horas, na sede social, na Avenida Presidente Vargas n.º 642, 18.º pavimento, a fim de deliberar sobre a reforma dos Estatutos e aumento do número de Diretores. Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1958. Pela Diretoria, Malvino Reis Netto, Diretor". Na ausência do Sr. Diretor-Presidente da Companhia, o Dr. Antonio Gallotti, Diretor Vice-Presidente Executivo, pediu aos Srs. Acionistas que nomeassem um dentre eles para presidir a Assembléa. Foi indicado, por aclamação, o mesmo Dr. Antonio Gallotti que, assumindo a presidência, agradeceu aos presentes e convidou a mim, Charles Julius Dunlop, para secretariar os trabalhos, ficando, assim, constituída a Mesa. O Sr. Presidente, declarando instalada a Assembléa, determinou se procedesse à leitura dos seguintes documentos: 1.º) Aviso de Convocação da presente Assembléa (acima transcrito); 2.º) Proposta da Diretoria, o que foi feito, sendo esta última como se segue: "Proposta da Diretoria — Senhores Acionistas: A Diretoria da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), tendo em vista os interesses da administração da sociedade, considera conveniente a criação de

mais um cargo de Diretor, elevando-se, assim, de 15 para 16 o número de membros da Diretoria. Considera, também, convenientes a revisão e a atualização dos Estatutos sociais, que passariam a ter a seguinte redação: "Estatutos da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST) — Capítulo I — Denominação, objeto, sede e duração — Art. 1.º — A "Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos", cuja sigla é "COBAST", reger-se-á pelos presentes Estatutos e legislação aplicável. — Art. 2.º — A Sociedade terá por objeto a prestação de serviços de supervisão, organização e administração de quaisquer empresas, especialmente assistência técnica concernente a assuntos de engenharia, obras, construções, desenhos, finanças, contabilidade, direito e outros correlatos. — Art. 3.º — A Sociedade terá sede na cidade do Rio de Janeiro e duração por tempo indeterminado. — Capítulo II — Capital Social e ações — Art. 4.º — O capital social, integralmente realizado, é de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros), dividido em 500 (quinhentas) ações ordinárias, nominativas ou ao portador, à vontade do acionista, no valor nominal de Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros) cada uma. — Art. 5.º — As ações serão sempre assinadas por dois Diretores, podendo a Sociedade emitir títulos múltiplos e cautelas. — Art. 6.º — Cada ação dará direito a um voto nas deliberações da Assembléa Geral. — Capítulo III — Diretoria — Art. 7.º — A Sociedade será administrada por uma Diretoria constituída de 16 (dezeséis) membros, residentes no país, acionistas ou não, eleitos pela Assembléa Geral que designará o Diretor-Presidente e o Diretor Vice-Presidente Executivo. — Art. 8.º — O mandato dos Diretores será de 1 (um) ano, podendo haver reeleição, e será prorrogado automaticamente até à data da realização da Assembléa Geral Ordinária que eleger a nova Diretoria. — Art. 9.º — Cada Diretor caucionará, em garantia de sua gestão, 5 (cinco) ações da Sociedade, de sua propriedade ou de terceiros. A caução só será levantada depois de aprovadas as últimas contas apresentadas pela Diretoria. — Art. 10 — A investidura dos Diretores far-se-á mediante termo lavrado no livro de "Atas das Reuniões de Diretoria", depois de prestada a caução mencionada no artigo anterior. — Parágrafo único — Os Diretores que forem reeleitos serão empossados pela Assembléa Geral, dispensadas quaisquer outras formalidades. — Art. 11 — A remuneração dos Diretores será fixada anualmente pela Assembléa Geral Ordinária que os eleger. — Art. 12 — Os Diretores terão a representação ativa e passiva da Sociedade, competindo-lhes executar e fazer executar, dentro das respectivas atribuições, as deliberações tomadas pela Assembléa Geral e pela Diretoria, nos limites fixados pelos presentes Estatutos. — Art. 13 — Ao Diretor-Presidente compete presidir a Assembléa Geral e as reuniões da Diretoria; organizar o relatório anual das operações da Sociedade e apresentá-lo à Assembléa Geral Ordinária, depois de aprovado pela Diretoria. Compete-lhe, ainda, nomear e destituir o Secretário da Sociedade, o qual terá as atribuições que forem fixadas pela Diretoria. — Art. 14 — Ao Diretor Vice-Presidente Executivo compete auxiliar o Diretor-Presidente no desempenho das funções que lhe são atribuídas, e substituí-lo em seus impedimentos e ausências eventuais. Compete-lhe, outrossim, a administração dos negócios sociais, cumprindo-lhe, para tanto, organizar, fiscalizar e supervisionar a execução

das atividades da Sociedade e praticar, em geral, todos os atos necessários ao funcionamento regular da empresa e à eficiência dos serviços que desempenha. — Art. 15 — Compete aos demais Diretores exercer as funções que lhes forem designadas pela Diretoria, além das que lhes competirem por lei, a fim de assegurar o regular funcionamento da Sociedade. — Art. 16 — A Diretoria terá os mais amplos poderes de administração e gestão dos negócios sociais, para a prática de todos os atos e realização de todas as operações que se relacionarem com os objetivos sociais. — Parágrafo único — Todos os atos, contratos e documentos de responsabilidade da Sociedade, bem como os que exonerarem terceiros de responsabilidade para com ela, deverão levar as assinaturas de dois Diretores, sendo um deles o Presidente ou o Vice-Presidente Executivo. Excetuam-se desta restrição os recibos simples e demais papéis de movimento normal da Sociedade, que poderão ser assinados por qualquer dos Diretores. — Art. 17 — Ocorrendo vaga no cargo de Diretor, o substituto será escolhido pela Diretoria, e exercerá as respectivas funções até a realização da primeira Assembléa Geral. — Parágrafo único — Em suas ausências e impedimentos eventuais, os Diretores serão substituídos uns pelos outros, por designação do Diretor-Presidente. — Art. 18 — A Diretoria reunir-se-á sempre que o exigirem os interesses sociais, e com a presença de pelo menos um terço de seus membros. As deliberações, consignadas em ata, serão tomadas por maioria absoluta de votos, sendo que o Presidente terá, em caso de empate, o voto de qualidade. — Capítulo IV — Assembléa Geral — Art. 19 — A Assembléa Geral reunir-se-á, ordinariamente, até 30 de abril de cada ano, para os fins previstos em lei, e, extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem. — § 1.º — A convocação da Assembléa Geral far-se-á pela imprensa, na forma da lei, e dos anúncios constará, ainda que sumariamente, a ordem do dia. — § 2.º — A Assembléa Geral será presidida pelo Diretor-Presidente da Sociedade que escolherá, dentre os acionistas presentes, um ou mais secretários. — Art. 20 — Os acionistas poderão fazer-se representar nas Assembléas Gerais por outros acionistas, mediante mandato expresso, cujo instrumento deverá ser depositado na sede da Sociedade até 24 horas antes da realização da Assembléa. Para esse fim não poderão ser mandatários os membros da Diretoria ou do Conselho Fiscal. — Capítulo V — Conselho Fiscal — Art. 21 — O Conselho Fiscal da Sociedade, com as funções fixadas na lei, se comporá de 3 (três) membros efetivos e 3 (três) suplentes, acionistas ou não, residentes no país, eleitos anualmente pela Assembléa Geral Ordinária, podendo ser reeleitos. — Art. 22 — A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléa Geral Ordinária que os eleger. — Art. 23 — Os membros do Conselho Fiscal poderão ser assessorados por peritos-contadores e auditores, cujos honorários serão fixados pela Assembléa Geral. — Art. 24 — As deliberações do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria de votos e lançadas no livro de "Atas e Pareceres do Conselho Fiscal". — Capítulo VI — Exercício Social — Art. 25 — O exercício social coincidirá com o ano civil. Em 31 de dezembro de cada ano será levantado o balanço, com observância das prescrições legais, e do lucro líquido apurado deduzir-se-ão 5% (cinco por cento) para constituição do fundo de reserva legal, até que este

atinja 20% (vinte por cento) do capital social. O saldo terá a destinação que lhe fôr dada pela Assembléa Geral. — Capítulo VII — Liquidação — Art. 26 — A Sociedade entrará em liquidação nos casos previstos em lei ou em virtude de deliberação da Assembléa Geral. — Parágrafo único — Compete à Assembléa Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger os liquidantes e os membros do Conselho Fiscal que deverão funcionar no período da liquidação, fixando-lhes a remuneração”. A Diretoria espera que a presente proposta seja aprovada pela Assembléa Geral, por entender que apresenta reais vantagens, tanto para a Sociedade, quanto para seus acionistas. Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1958. Terminada a leitura, o Sr. Presidente submeteu à Assembléa a proposta apresentada, a qual, depois de discutida pelos presentes, foi unânimemente aprovada. Esclareceu, então, o Sr. Presidente que, com a reforma dos Estatutos, ora aprovada, atingiu a três o número de cargos vagos na Diretoria, pelo que propunha aos Srs. acionistas procedessem à eleição dos novos Diretores, para preenchimento das vagas existentes. Pediu a palavra o Sr. Pedro Renault Castanheira e propôs fôsse mantido um cargo vago, a ser preenchido oportunamente, a critério da Diretoria, na forma do art. 17 dos Estatutos, ou na próxima Assembléa Geral Ordinária. Submetida a discussão a proposta acima, foi por todos aprovada. Passou-se, então, à eleição e, após serem apurados os votos, verificou-se terem sido eleitos os Srs. John Grant Glassco, canadense, casado, industrial, residente no Copacabana Palace Hotel, nesta cidade; e Cecil Myron Steeves, canadense, casado, engenheiro, residente na rua Conselheiro Lafayette, 32, apt.º 702, nesta cidade. Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente agradeceu a presença dos Srs. Acionistas, encerrando-se os trabalhos, depois de lida, aprovada e assinada esta ata por todos os presentes. Rio de Janeiro, 7 de março de 1958. Antonio Gallotti, Presidente; Charles Julius Dunlop, Secretário; pp. *Brazilian Traction, Light & Power Co., Ltd.*, Charles Julius Dunlop; James Henry A’Court; Pedro Renault Castanheira; Andrew Jeffrey Royal.

## Documento n.º 54

### COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

*Ata da Assembléa Geral Ordinária, realizada em 24 de abril de 1958*

Aos vinte e quatro dias do mês de abril de mil novecentos e cinquenta e oito, às dez horas, presentes na sede da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), na Avenida Presidente Vargas n.º 642, 18.º pavimento, nesta cidade do Rio de Janeiro, acionistas representando mais um quarto do capital social, conforme consta do “Livro de Presença”, realizou-se a Assembléa Geral Ordinária desta sociedade, de acôrdo com os anúncios de convocação publicados no “Diário Oficial” dos dias 15, 16 e 17, e no “Jornal do Comércio” dos dias 12, 13 e 15 de abril corrente, do teor seguinte: “Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST) — Assembléa Geral Ordinária — Primeira Convocação — Convidam-se os Senhores Acionistas a se reunirem em Assembléa Geral Ordinária, no dia 24 de abril de 1958, às 10 horas, na sede social, na Avenida Presidente Vargas n.º 642 — 18.º pavimento, a fim de deliberar sôbre o Relatório, o Balanço e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício findo de 1957, apresentados pela Diretoria, e sôbre o respectivo parecer do Conselho Fiscal, e, bem assim, para eleger a Diretoria e os membros do Conselho Fiscal para o novo exercício, fixando-lhes os honorários. Rio de Janeiro, 11 de abril de 1958. Pela Diretoria, Malvino Reis Netto, Diretor”. Na ausência dos Diretores Presidente e Vice-Presidente Executivo da Companhia, o Sr. James Henry A’Court, Diretor, pediu aos Srs. Acionistas que nomeassem um dentre eles para presidir a Assembléa. Foi indicado, por aclamação, o mesmo Sr. James Henry A’Court que, assumindo a presidência, agradeceu aos presentes e convidou a mim, Charles Julius Dunlop, para secretariar os trabalhos, ficando, assim, constituída a Mesa. O Sr. Presidente, declarando instalada a Assembléa, solicitou ao Secretário que procedesse à leitura dos seguintes documentos: 1.º) Aviso de convocação da presente Assembléa (aci-

ma transcrito); 2.º) Relatório da Diretoria; 3.º) Balanço e Demonstração da Conta de Lucros e Perdas; 4.) Parecer do Conselho Fiscal. Terminada a leitura, o Sr. Presidente pôs os mesmos em discussão. Não havendo observações, os referidos documentos foram aprovados por unanimidade, abstenendo-se de votar os impedidos por lei. Em prosseguimento à Ordem do Dia, o Sr. Presidente convidou os Srs. Acionistas a procederem à eleição da Diretoria, o que foi feito, verificando-se, ao se recolherem as cédulas, terem sido reeleitos os Srs. Henry Borden, Diretor-Presidente; Dr. Antonio Gallotti, Diretor Vice-Presidente Executivo; John Grant Glassco, Kenneth Howard Mc Crimmon, James Henry A'Court, Malcom Hector Mackenzie, Dr. João da Silva Monteiro Filho, Pedro Victor Renault Durães Castanheira, Carl Randolph Freehafer, Dr. Odilon Egydio do Amaral Souza, Dr. Arnaldo da Costa Faro, Cel. Malvino Reis Netto, Andrew Jeffrey Royal, Dr. Alano Leon da Silveira e Cecil Myron Steeves, todos já qualificados, e eleito o Cel. Rodrigo Octavio Jordão Ramos, brasileiro, casado, engenheiro, residente nesta Capital, na rua Marechal Trompowsky n.º 96. Passou-se, em seguida, à eleição dos membros do Conselho Fiscal. Foram também reeleitos os Srs. John Baxter Thackray, William Findlay e Henry Basil Bilton como membros efetivos, e, como suplentes, os Srs. Herbert Frederick Walton e Lionel Robert Crosbie Cole, todos já qualificados, e eleito o Sr. Archibald Scott Younger, inglês, casado, contador, residente na rua Dias Ferreira n.º 25, apart. 604, nesta Capital. O Sr. Presidente proclamou o resultado das eleições acima e pediu aos Srs. Acionistas que procedessem à fixação dos honorários da Diretoria e remuneração dos membros do Conselho Fiscal. Por unanimidade foram mantidos os mesmos honorários e remuneração percebidos no exercício anterior. Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente agradeceu a presença dos Srs. Acionistas, encerrando-se os trabalhos, depois de lida, aprovada e assinada esta ata por todos os presentes. Rio de Janeiro, 24 de abril de 1958. James Henry A'Court, Presidente da Mesa; Charles Julius Dunlop, Secretário; pp. *Brazilian Traction, Light & Power Co., Ltd.*, Charles Julius Dunlop; João da Silva Monteiro Filho; Pedro Renault Castanheira; Andrew Jeffrey Royal; Alfredo Lamy Filho.

## Documento n.º 55

### COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

*Ata da Assembléa Geral Extraordinária, realizada em 25 de novembro de 1959*

Aos vinte e cinco dias do mês de novembro de mil novecentos e cinqüenta e nove, às nove horas, presentes na sede da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), na Avenida Presidente Vargas n.º 642, 18.º pavimento, nesta cidade do Rio de Janeiro, acionistas representando a maioria do capital social, conforme consta do livro "Presença de Acionistas", realizou-se a Assembléa Geral Extraordinária desta Sociedade, de acôrdo com os anúncios de convocação publicados no "Diário Oficial" dos dias 16, 17 e 18 e no "Jornal do Comércio" dos dias 13, 14 e 15 de novembro corrente, do teor seguinte: "Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST). Assembléa Geral Extraordinária — Convocação — Convidam-se os Senhores Acionistas da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST) a se reunirem em Assembléa Geral Extraordinária, no dia 25 de novembro de 1959, às 9 horas, na sede social, na Avenida Presidente Vargas n.º 642, 18.º pavimento, nesta capital, a fim de deliberar sobre o preenchimento de cargos vagos na Diretoria, bem como tratar de assuntos de interêsse geral da Sociedade. Rio de Janeiro, 12 de novembro de 1959. Henry Borden, Diretor-Presidente". Na forma dos Estatutos, assumiu a Presidência o Sr. Henry Borden, Diretor-Presidente da Companhia, que convidou a mim, Charles Julius Dunlop, para secretariar os trabalhos. Constituída assim a Mesa, o Sr. Presidente, declarando instalada a Assembléa, comunicou aos Srs. Acionistas que, conforme fôra anunciado nos editais de convocação, deveriam os Srs. Acionistas deliberar sobre o preenchimento de cargos vagos na Diretoria, em número de dois, que, por deliberação da última Assembléa Geral Ordinária, ficaram de ser preenchidos oportunamente, quando tal medida fôsse julgada conveniente pela Diretoria. Após a explanação acima, o Sr. Presidente submeteu o assunto à apreciação e dis-

cussão dos Srs. Acionistas. Pedindo a palavra, o Dr. João da Silva Monteiro Filho propôs eleito apenas um Diretor, permanecendo um cargo vago, a ser preenchido oportunamente. Submetida à discussão a proposta acima, foi ela unânimemente aprovada. Passou-se, então, à eleição do novo Diretor e, após serem recolhidas as cédulas e apurados os votos, verificou-se ter sido eleito por unanimidade o Dr. José Joaquim Marques Filho, brasileiro, desquitado, advogado, residente na rua Almirante Gonçalves n.º 15, apartamento 802, nesta Capital. O Sr. Presidente proclamou o resultado da eleição acima e, nada mais havendo a tratar, agradeceu a presença dos Srs. Acionistas, encerrando-se os trabalhos, depois de lida, aprovada e assinada esta ata por todos os presentes. Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1959. Henry Borden, Presidente da Mesa; Charles Julius Dunlop, Secretário; Antonio Gallotti; James Henry A'Court; João da Silva Monteiro Filho; Pedro Renault Castanheira; Andrew Jeffrey Royal; Alfredo Lamy Filho; pp. *Brazilian Traction, Light & Power Co., Ltd.*, Charles Julius Dunlop.

## Documento n.º 56

### COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO

*Ata da 90.ª Assembléia Geral Ordinária, realizada em 28 de março de 1939*

Às quatorze horas do dia vinte e oito de março do ano de mil novecentos e trinta e nove, reunidos em uma das salas do edifício da Avenida Marechal Floriano número cento e sessenta e oito, os Senhores Acionistas constantes do livro de presença, representando noventa e cinco mil quinhentos e setenta e sete ações, o Senhor C. A. Sylvester, Presidente da Companhia, disse que sendo legais o número de ações e de acionistas presentes para constituir a Assembléia Geral Ordinária a fim de tomar conhecimento e deliberar sobre o Relatório da Diretoria e suas contas e do Parecer do Conselho Fiscal referentes ao ano social findo em trinta e um de dezembro de mil novecentos e trinta e oito, eleger a Diretoria para o triênio de mil novecentos e trinta e nove/mil novecentos e quarenta e um e o Conselho Fiscal e seus suplentes para o ano de mil novecentos e trinta e nove, conforme anúncio da convocação, declarava aberta a sessão, competindo aos Senhores Acionistas escolherem entre si um para presidir os trabalhos. Indicado e aceito unânimemente o Senhor Nilo Jayme Pereira, assumiu a Presidência e convidou para Secretários os Senhores Doutor Ito von Ockel Tebyriçá e Tullio Nogueira de Avila. Iniciados os trabalhos, por consenso unânime dos Senhores Acionistas, foi dispensada a leitura da data da última assembléia geral ordinária, do relatório da Diretoria, do parecer do Conselho Fiscal, balanço e conta de lucros e perdas, por já terem sido publicados e serem do conhecimento dos Senhores Acionistas. Aberta a discussão sobre o relatório da Diretoria pediu a palavra o Senhor Acionista Manoel Gomes Moreira, para pedir esclarecimentos quanto ao relatório na parte em que se refere à obrigação da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, em responder por todos os encargos da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, salvo quanto aos dividendos, achando que deviam assim os honorários da Diretoria ser pagos pela Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada. O Senhor Presidente, esclareceu, então, que era isso precisamente o que ocorria, estando re-

feridos honorários incluídos na verba "produto do arrendamento", dando-se, o Senhor Acionista, que usava da palavra, por satisfeito, sendo logo após pôsto o relatório em votação e aprovado por unanimidade. Passou-se, então, à discussão do parecer do Conselho Fiscal, do balanço encerrado em trinta e um de dezembro de mil novecentos e trinta e oito, e da conta de Lucros e Perdas do referido ano, sendo tudo aprovado unânimemente. Seguindo-se a eleição dos membros da nova Diretoria para o triênio de mil novecentos e trinta e nove/mil novecentos e quarenta e um e do Conselho Fiscal e seus suplentes para o ano de mil novecentos e trinta e nove, tendo sido sufragada por unanimidade a seguinte chapa. Diretoria para o triênio mil novecentos e trinta e nove/mil novecentos e quarenta e um: Diretor Presidente — C. A. Sylvester. Diretor Tesoureiro — Nilo J. Pereira. Diretor Secretário — Tullio N. de Avila. Conselho Fiscal — Membros efetivos: Doutor Horacio M. Guimarães. A. J. Thorpe. J. K. Napier. Idem — Membros suplentes: Eugenio Pinto Vieira. George Murchie. Doutor Ivo von Ockel Tebyriçá. Terminada a votação, agradeceu o Senhor Presidente, em seu nome e no da Diretoria, a prova de confiança dos Senhores Acionistas, que reelegeram a antiga Diretoria e Membros do Conselho Fiscal, declarando-os empossados em seus cargos, e abriu a discussão sobre assuntos de interesse geral. Pediu a palavra o Senhor Acionista Manoel Gomes Moreira e, citando as publicações do Monitor Mercantil, referentes, primeiramente à venda ao Doutor Leopoldo Franca de um terreno pertencente à Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, situado à rua Barão da Torre com a testada de cento e vinte e quatro metros e com a profundidade de sessenta e seis metros e sessenta e um centímetros, pelo preço de sessenta contos de réis, e posteriormente — um mês depois — à venda de um lote, na mesma rua Barão da Torre, com dimensões menores, dez metros de frente por cinqüenta metros de fundos, pelo preço de oitenta e cinco contos de réis, disse que estranhava a disparidade dos preços, desejando informações a respeito. O Senhor Presidente acedendo ao pedido do Senhor Acionista referido, explicou com profusão de detalhes o motivo de tal disparidade, aparente apenas, pois que na realidade, devido à situação do terreno da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, em morro sem sustentação, ameaçado de desmoronamento e requerendo enormes gastos e obras necessárias à sua segurança, não podia o referido terreno ser avaliado em confronto com os outros situados na mesma zona em condições completamente diferentes, planos, prontos para edificação, sendo mesmo a proposta do Doutor Leopoldo Franca considerada como bastante compensadora. Aceitando a exposição feita pelo Senhor Presidente, lembrou ainda o Senhor Acionista Manoel Gomes Moreira que se fizesse constar da ata um voto de pesar pelo passamento do Senhor Manoel Joaquim Marinho, pois que fôra acionista e grande amigo da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, o que foi aceito sem discussão e por unanimidade. E nada mais havendo a tratar-se, foi levantada a sessão. E, para constar, eu, Ito von Ockel Tebyriçá, servindo de Secretário, fiz lavrar a presente ata, que assino com os demais membros da mesa. Rio de Janeiro, vinte e oito de março de mil novecentos e trinta e nove. Nilo J. Pereira. — Ito von Ockel Tebyriçá. — Tullio N. de Avila.

Documento n.º 57

COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO

*Ata da Assembléa Geral Extraordinária (93.ª), realizada em 30 de junho de 1941*

Aos trinta dias do mês de junho de mil novecentos e quarenta e um, às quinze horas, reuniram-se em assembléa geral extraordinária, na sede da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, na Avenida Marechal Floriano n.º 168, os Srs. Acionistas constantes do livro de presença representando 95.979 ações da referida companhia, para deliberarem sobre a reforma dos estatutos apresentada pela Diretoria. O Sr. C. A. Sylvester, Diretor Presidente, verificando que o número de acionistas e de ações representadas estavam de acôrdo com a lei, declarou aberta a sessão, convidando os Srs. Acionistas a escolherem entre os presentes o presidente da reunião. Escolhido o Sr. Nilo J. Pereira, este convidou os Srs. José Barbosa Corrêa e Tullio N. de Avila para Secretários. Instalada a mesa foi pelo Sr. Presidente apresentada a proposta de reforma de estatutos elaborada pela Diretoria, tendo o Sr. José Barbosa Corrêa, servindo de Secretário, procedido a leitura da mesma. Terminada a leitura, verificou-se que o adiantado da hora não permitia fôsse discutido o projeto, ficando então deliberado, unânimemente, suspender a sessão, e que se continuasse com a mesma no dia sete de julho de 1941, às 14 horas. E eu, Tullio N. de Avila, servindo de Secretário, lavrei a presente ata. Rio de Janeiro, 30 de junho de 1941. — Tullio N. de Avila.

Aos sete dias do mês de julho de mil e novecentos e quarenta e um, às 14 horas, reuniram-se novamente no local acima indicado, os Srs. Acionistas constantes do livro de presença, representando as mesmas 95.979 ações, em continuação da assembléa geral extraordinária que havia sido suspensa em 30 de junho de 1941, pelo adiantado da hora. Instalada a mesma mesa, o Sr. Presidente submeteu a votação o projeto de reforma de estatutos, apresentado pela Diretoria, que foi unânimemente aprovado e que, para constar, vai adiante transcrito, tal como foi aprovado.

ESTATUTOS DA

COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTANICO

CAPÍTULO I

*Da Sociedade e seus fins*

Art. 1.º — A Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, sucessora da "Botanical Garden Rail Road Co.", é uma Sociedade Anônima, legalmente constituída, na forma das leis brasileiras, e reger-se-á doravante pelos presentes estatutos e pela legislação em vigor.

Parágrafo único — Os primitivos estatutos da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, quando sucedeu a "Botanical Garden Rail Road Co.", foram apresentados à assembléa geral extraordinária dos acionistas, em 29 de janeiro de 1888, e aprovados em 9 de fevereiro do mesmo ano ("Diário Oficial" de 18 de fevereiro de 1888). Depois têm sido êles sucessivamente reformados, como consta de publicações no "Jornal do Comércio" de 13 de janeiro de 1891, "Diário Oficial" de 18 de outubro de 1891, nas assembléas gerais extraordinárias de 28 de dezembro de 1891 (ata publicada no "Diário Oficial" de 30 de janeiro de 1892), 23 de janeiro, 1.º de fevereiro, 28 de abril e 8 de junho de 1894 (ata no "Diário Oficial" de 23 de junho de 1894); 18 de maio de 1896; 8 de janeiro e 10 de abril de 1900 (atas nos "Diários Officiais" de 7 de fevereiro e 27 de abril desse ano); 30 de junho de 1904 (ata no "Diário Oficial" de 11 de agosto); 17 de setembro de 1906; 12 de junho e 19 de outubro de 1907 (ata no "Jornal do Comércio" de 31 de outubro de 1907; 15 de maio de 1909 (ata no "Diário Oficial" de 4 de junho), 15 de abril de 1912 (ata no "Diário Oficial" de 15 de maio); e 7 de junho de 1935 (ata no "Diário Oficial" de 26 de junho de 1935). A Companhia foi matriculada no Departamento de Indústria e Comércio (antiga Junta Commercial) sob o n.º 1.690, de 28 de janeiro de 1892.

Art. 2.º — A sociedade terá a sua sede e fôro jurídico nesta Cidade do Rio de Janeiro.

Art. 3.º — A duração da Sociedade irá até 31 de dezembro de 1960. Antes de alcançada essa data, poderá ser prorrogado o tempo de duração, indefinidamente, por períodos consecutivos de 50 anos, pela assembléa geral dos acionistas a que tenha comparecido a maioria absoluta do capital, em primeira convocação, um têrço dêle em segunda, ou qualquer número em terceira convocação.

Parágrafo único — A duração da Sociedade ficará prorrogada por tempo indeterminado, se ocorrer a expiração do tempo de sua duração, ou de suas eventuais prorrogações, sem que a assembléa geral se tenha reunido para deliberar a respeito.

Art. 4.º — A Sociedade tem por fim a exploração de serviços de utilidade pública em tôdas as modalidades, inclusive a execução de contratos celebrados ou a celebrar com os poderes públicos do Brasil, a operação, uso, gozo e custeio de linhas de carris, já construídas ou a construir, a execução de quais-

quer obras ou melhoramentos, por conta própria ou de terceiros, bem como as aquisições necessárias; a exploração da electricidade em suas diversas aplicações industriais; e a exploração da locomoção para transporte de passageiros e cargas, de uma maneira geral.

CAPÍTULO II

*Do Capital*

Art. 5.º — O capital social é de Rs. 21.000:000\$000 (vinte e um mil contos de réis), dividido em 105.000 ações ordinárias ou comuns, e nominativas, de 200\$000 cada uma, sendo 14.000:000\$000, representadas por 70.000 ações integralizadas, e 7.000:000\$000 representadas por 35.000 ações, com 80% (sessenta por cento) de entradas ou chamadas já feitas, devendo realizar-se os 40% restantes por chamadas de 10% (dez por cento), com intervalos nunca menores de 60 dias, se realizado o pagamento dentro em 30 dias, depois de cumpridas as formalidades legais e ouvido o Conselho Fiscal.

Art. 6.º — A ação é indivisível com relação à Sociedade que só reconhece um proprietário para cada ação.

Art. 7.º — Verificando-se aumento de capital, os acionistas terão preferência na subscrição ou distribuição das novas ações, proporcionalmente às que já possuírem e nas condições prescritas pela assembléa que deliberar o aumento.

Parágrafo 1.º — A assembléa que deliberar o aumento fixará o prazo, não inferior a 30 (trinta) dias, para o exercício desse direito.

Parágrafo 2.º — O acionista poderá ceder a outro acionista ou a terceiro o seu direito de preferência.

Parágrafo 3.º — O direito de preferência poderá ser exercido pelo usufrutuário ou pelo fideicomissário, se não fôr exercido pelo acionista proprietário de ações em usufruto ou fideicomisso.

CAPÍTULO III

*Da Administração*

Art. 8.º — A Sociedade será administrada por uma diretoria constituída por três diretores que entre si elegerão o presidente, todos residentes no país, acionistas ou não.

Art. 9.º — A eleição da diretoria será feita pela assembléa geral em escrutínio secreto e maioria absoluta de votos. Se esta não se verificar no primeiro escrutínio, proceder-se-á a segundo entre os candidatos mais votados, em número duplo dos que tiverem de ser eleitos, decidindo a sorte em caso de empate. Havendo segundo escrutínio, a maioria, mesmo relativa, designará os eleitos.

Art. 10.º — O mandato dos diretores durará três anos, contados da data da eleição, sendo permitida a reeleição indefinida.

Parágrafo único — Os diretores serão empossados nos seus cargos, satisfeito o disposto no art. 19, mediante termo de investidura lavrado no livro de atas da Diretoria e servirão até a posse dos novos eleitos.

Art. 11.º — No caso de ausência, impedimento ou renúncia, o diretor presidente será substituído temporariamente por qualquer um dos outros diretores, designado em reunião da diretoria, de que se lavrará ata, ou pelo diretor mais antigo, ou de mais idade, no caso de antiguidade igual.

Art. 12.º — No caso de ausência, impedimento ou renúncia de qualquer dos outros diretores, a substituição temporária recairá, ouvido o Conselho Fiscal, em acionista designado em reunião da diretoria, do que se lavrará ata.

Art. 13.º — No caso de substituição definitiva de algum diretor, o substituto eleito exercerá o cargo pelo tempo que faltar para a terminação do mandato do substituído.

Art. 14.º — Os honorários de cada diretor serão de 12:000\$000 (doze contos de réis) anuais, pagos mensalmente.

Art. 15.º — A diretoria tem os mais amplos poderes para gestão dos negócios sociais, entendendo-se que é da sua competência tudo aquilo que pela lei não seja reservado à assembléia geral ou limitado por estes estatutos.

Art. 16.º — Todos os documentos que envolvam a responsabilidade da Sociedade, ou exonerem terceiros de responsabilidade para com ela, deverão levar as assinaturas de dois diretores. Nos atos de serviço ordinário, tais como correspondência, em que não se constituam ou extingam obrigações, recibos simples e documentos do mesmo gênero, bastará a assinatura de um diretor ou de mandatário autorizado da sociedade.

Art. 17.º — Ao diretor presidente compete especialmente:

a) instalar as assembléias gerais de acionistas e propor quem a deve presidir;

b) presidir as reuniões da diretoria e as reuniões desta com o Conselho Fiscal, tendo numas e noutras um voto de qualidade, além do voto do diretor;

c) elaborar e assinar os relatórios e exposições e apresentá-los à assembléia de acionistas;

d) controlar pessoalmente os negócios sociais quando e pela forma que julgar conveniente, intervindo nêles sempre que entender oportuno;

e) suspender a execução de qualquer resolução tomada contra seu voto em reunião da diretoria, até que a assembléia geral se pronuncie a respeito;

f) velar pela fiel execução dos estatutos, deliberações da assembléia geral dos acionistas e resoluções tomadas pela diretoria;

g) representar a Sociedade em tôdas as suas relações com o Poder Executivo;

h) assinar os contratos e escrituras para que fôr autorizado por deliberação da diretoria;

i) praticar todos os atos que lhe não são vedados nestes Estatutos e na lei.

Art. 18.º — Compete à Diretoria, além dos deveres expressos na lei vigente, mais os seguintes:

1) executar e fazer executar as deliberações da Assembléia Geral dos acionistas;

2) nomear e demitir um Superintendente Geral; marcar os seus vencimentos, deveres e atribuições;

3) fixar os ordenados ou salários aos empregados da Sociedade, assim como a fiança dos que devam prestá-la;

4) arrecadar os fundos da sociedade e depositá-los no estabelecimento que lhe convier;

5) vender ou autorizar a venda de quaisquer objetos, efeitos, móveis e semoventes pertencentes à Sociedade, sendo que os bens imóveis só poderão ser alienados e hipotecados de acôrdo com o Conselho Fiscal.

Parágrafo único — A representação da Sociedade perante o Poder Judiciário compete a qualquer dos diretores.

Art. 19.º — Cada diretor deverá caucionar 100 (cem) ações da Sociedade, livres de quaisquer ônus, às quais ficarão gravadas enquanto exercer o cargo e não forem aprovadas as respectivas contas, entendendo-se que renuncia ao cargo de diretor eleito que não realizar a referida caução dentro do prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 20.º — As resoluções da diretoria serão adotadas por dois votos concordes. No caso de divergência ou empate, será convocado o Conselho Fiscal cujo parecer para resolver a divergência será justificado.

## CAPÍTULO IV

### *Do Conselho Fiscal*

Art. 21.º — O Conselho Fiscal será composto de três (3) membros efetivos e três (3) suplentes, acionistas ou não, residentes no país, eleitos anualmente por assembléia geral ordinária.

Parágrafo único — Competem-lhes as atribuições determinadas na lei e seus vencimentos serão fixados pela assembléia geral, anualmente.

## CAPÍTULO V

### *Das Assembléias Gerais*

Art. 22.º — A assembléia geral será constituída por acionistas possuidores de ações averbadas no registro da Companhia pelo menos três dias antes da data em que se verificar a reunião.

Art. 23.º — As assembléias gerais serão presididas por um dos acionistas presentes escolhido para êsse fim, o qual convidará os dois secretários.

Art. 24.º — A assembléia geral representa a totalidade dos acionistas e suas deliberações, conforme as disposições dêstes estatutos, obrigam a todos, quer ausentes quer dissidentes.

Art. 25.º — A cada ação corresponde um voto nas assembléias gerais.

Art. 26.º — Haverá uma assembléa geral ordinária dentro dos quatro primeiros meses de cada ano, para tomar as contas da diretoria, examinar e discutir o balanço e o parecer do Conselho Fiscal, sôbre êle deliberando; elege a diretoria quando fôr o caso, e anualmente o Conselho Fiscal; e resolver todos os negócios da Sociedade que, respeitadas as prescrições legais e estatutárias, excedam da competência da Diretoria, salvo aquêles que só possam ser resolvidos em assembléa geral extraordinária, convocada especialmente para tais fins.

Art. 27.º — Haverá tantas reuniões da assembléa geral extraordinária quantas forem julgadas necessárias pela diretoria, pelo Conselho Fiscal ou pelos acionistas que representem mais de um quinto do capital social.

Art. 28.º — É da competência privativa das assembléas gerais extraordinárias aquilo que a lei lhes atribui com tal caráter.

Art. 29.º — A convocação da assembléa geral far-se-á pela imprensa, mediante convites ou anúncios, publicados por três vêzes, no mínimo, no órgão oficial da União e em outro jornal de grande circulação.

Parágrafo único — Entre o dia da primeira publicação do anúncio e o da realização da assembléa geral, mediará o prazo de oito (8) dias, no mínimo, para a primeira convocação, e de cinco (5) dias para as convocações posteriores.

## CAPÍTULO VI

### *Do Balanço e lucro*

Art. 30.º — O ano social corresponde ao civil.

Art. 31.º — No fim de cada ano social, levantar-se-á o balanço das operações sociais, no qual se apurarão os lucros ou prejuízos.

Parágrafo 1.º — Os diretores e o Conselho Fiscal, em sessão conjunta, examinarão os balanços anuais logo que forem levantados, e fixarão o dividendo anual, cuja distribuição será resolvida pela assembléa geral ordinária, tendo em vista o disposto no parágrafo seguinte.

Parágrafo 2.º — Os lucros líquidos de cada ano serão assim distribuídos:

- a) uma quota de 5% do seu total para a constituição da reserva legal até que esta atinja o valor do capital;
- b) quaisquer outras reservas ou fundos aconselháveis pelos negócios sociais;
- c) dividendos aos acionistas.

Art. 32.º — Os dividendos não vencem juros e os não reclamados no prazo de cinco (5) anos serão considerados renunciados em favor da sociedade.

Art. 33.º — Os casos omissos nestes estatutos serão regidos pela legislação em vigor.

Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente agradeceu a presença dos Srs. Acionistas, encerrando a sessão. E eu, Tullio N. de Avila, servindo de Secretário lavrei a presente ata em duas vias, uma no livro de Atas e outra

datilografada em separado, para ser arquivada no Departamento de Indústria e Comércio, as quais depois de lidas e achadas conforme vão assinadas por todos os Srs. Acionistas presentes.

Rio de Janeiro, sete de julho de 1941.

*Nilo J. Pereira*

*C. A. Sylvester*, p.p. da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Limitada (*The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co., Ltd.*)

*José Barbosa Corrêa*

*Cecília Vieira de Carvalho*

*Ito von Ockel Tebyriçá*, pp. da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada (*The Rio de Janeiro, Tramway, Light and Power Co., Ltd.*)

*Tullio N. de Avila*

*Charles J. Dunlop*

Documento n.º 58

CONTRATO DE 30 DE AGÔSTO DE 1890

*Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico*  
— Prefeitura do Distrito Federal

Aos trinta dias do mês de agosto do ano de mil oitocentos e noventa, compareceu na Intendência Municipal o Dr. Barão Ribeiro de Almeida, diretor-presidente da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, como representante legal dessa Companhia, segundo os documentos legais (Estatutos e atas da assembléia geral de 2 de agosto dêste ano) que apresentou e ficam arquivados, e declarou que, tendo o Conselho de Intendência Municipal resolvido, em sessões de 25 de junho e 22 de agosto do corrente, adotar as bases e modificações acordadas para a prorrogação do prazo de seu privilégio e concessão anterior, feita pelo Governo Geral, vinha, na qualidade de representante legal da dita Companhia, assinar o respectivo termo de contrato, sob as seguintes cláusulas:

I — O prazo da concessão desta Companhia, que devia terminar em 9 de outubro de 1893, será prorrogado até 31 de dezembro de 1930.

II — A Companhia, mediante acôrdo com a de Carris-Urbanos, prolongará seus trilhos da rua Treze de Maio pelas de S. José e Ajuda, a entroncar nos já existentes no largo da Mãe do Bispo, formando uma linha circular, desapropriará três prédios à esquina das ruas de S. José e da Ajuda, para alargar a via pública e estabelecer uma estação.

Os carros de bagagem e extraordinários voltarão pelos desvios do largo da Carioca e rua Treze de Maio, a sair no largo da Mãe do Bispo.

III — A Companhia construirá uma linha que, partindo do largo da Glória, siga pelo cais e praias do Russel e do Flamengo, rua Dois de Dezembro a entroncar na linha do Catete.

IV — Prolongará os seus trilhos pelas ruas Olinda, Bambina, São João Baptista, General Polidoro e Real Grandeza, até à ladeira que vai ao hospital da Marinha. Prolongará também pela rua D. Polixena, até encontrar a linha precedente.

V — Construirá uma linha para servir o bairro de Copacabana, a céu aberto ou por um túnel no Leme ou na Real Grandeza, como determinarem os estudos definitivos.

VI — São concedidos os prazos: de dois meses para a apresentação das plantas, e mais cinco meses para a conclusão das obras e inauguração e tráfego das linhas mencionadas nas cláusulas II e III; de dois meses para as plantas e três meses para a inauguração das linhas mencionadas na cláusula IV; de três meses para as plantas, e mais doze meses para a inauguração das linhas mencionadas na cláusula V.

VII — Haverá carros de primeira e segunda classes e mistos ou de bagagem. A zona servida pelas linhas da Escola Militar, largo dos Leões, Real Grandeza e Laranjeiras, será dividida em duas seções, sendo o preço da passagem de 100 réis, em cada uma, e o largo do Machado o ponto divisório das seções. A zona servida pelas linhas da Gávea e Copacabana, na ida da cidade, será dividida em duas seções, sendo de 200 réis o preço da passagem na primeira seção e de 100 réis na segunda; os pontos divisórios serão o largo dos Leões e o extremo da Real Grandeza ou Leme. Na volta estará sujeita à divisão seccional.

A Companhia estabelecerá carros de primeira classe que tráfegarão da cidade até à Praça Duque de Caxias, ao preço de 100 réis.

Haverá assinatura nas linhas de Copacabana, Gávea e Jardim, com um abatimento de 15 por cento.

VIII — Nos carros de segunda classe ou de bagagem será de 100 réis o preço da passagem, desde a cidade até Laranjeiras, largo dos Leões, Real Grandeza ou Leme; e também de 100 réis dêstes últimos pontos até o final das linhas da Gávea e Copacabana.

As tarifas de cargas e bagagem serão reduzidas de acôrdo com a Intendência.

IX — Além dos carros seccionais haverá outros diretos, da cidade ao fim de tôdas as linhas, cuja passagem será de 200 réis para as linhas da Escola Militar, Laranjeiras, largo dos Leões, S. Clemente e Real Grandeza, e de 300 réis para as linhas de Copacabana, Jardim ou Gávea, seja qual fôr a distância a percorrer.

X — A Companhia submeterá a aprovação da Intendência o plano das estações que o serviço exigir e o horário que deve organizar em prazo breve. Se a Intendência não fizer modificação dentro de 30 dias, entender-se-á que deu sua aprovação.

XI — A Companhia pagará à Intendência, anualmente, a quota de 150:000\$000, sendo o primeiro pagamento em 1 de setembro de 1891 e os subseqüentes em dias correspondentes, e por uma só vez 1.500:000\$000, dentro de 30 dias, depois de aprovado o contrato pelo Ministério do Interior.

XII — Para as obras que a Companhia tiver de realizar, cederá a Intendência os terrenos de sua propriedade e solicitará do Governo os que dêle dependerem.

XIII — A Intendência solicitará dos poderes competentes, em favor da Companhia, o direito de desapropriação dos imóveis que forem necessários, nos termos do Decreto n.º 816, de 10 de julho de 1855.

XIV — É concedido à Companhia privilégio exclusivo de zona, por 15 anos, para o serviço de transporte de passageiros e cargas, por meio de trilhos ou processo semelhante nos limites circunscritos pela praia da Lapa, face sul do Passeio Público, campo dos Frades, largo da Lapa, e daí por uma linha até às vertentes da serra de Santa Tereza, Corcovado e Gávea, até o mar, seguindo pelo mar até à praia da Lapa, salvo direito de terceiro. Continua o privilégio da Companhia quanto às linhas que já possui em ruas não compreendidas nesta zona, salvo sempre o direito de terceiro. Findo êsse prazo, se se mostrar a conveniência de ser adotado outro sistema de viação e a Companhia não o quiser aceitar, poderá a Intendência abrir concorrência, na qual a Companhia terá preferência, em igualdade de condições, ficando sempre salvo o privilégio de continuar o serviço, pelo sistema que estiver então usando, pelo resto do prazo concedido na cláusula I. Se a Companhia aceitar, o prazo de privilégio não terá mais interrupção alguma.

XV — Terão passagem gratuita na plataforma dos carros os fiscais e guardas municipais trazendo seus distintivos, as praças de polícia armadas, os bombeiros, os carteiros trazendo saco ou mala, as praças do Exército ou Armada que forem portadoras de officios e estiverem armadas. Só poderão transitar dois dêstes passageiros em cada carro.

Também terão passagem livre, ocupando lugar nos bancos, o chefe de polícia, seus delegados e sub-delegados trazendo distintivos.

XVI — A Companhia é isenta de impostos municipais, exceto da licença para obras, e deixará de pagar, de ora em diante, a contribuição a que se obrigou por Contrato de 30 de maio do corrente ano.

XVII — Subsistem as outras anteriores obrigações da Companhia, especialmente a de conservar os calçamentos entre trilhos e até 25 centímetros de cada lado das linhas.

XVIII — Terão transporte gratuito, em carros especiais, os doentes que forem dirigidos para o atual Hospital da Marinha, no alto da Vila-Rica, em Copacabana, os enfermeiros que os acompanharem e os utensílios, rações e dietas destinadas a êsses hospitais.

XIX — *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.*

XX — A Companhia adaptará freios de resistência aos seus carros.

XXI — No ato da assinatura dêste contrato, a Companhia fará uma canção de 150:000\$, que perderá, bem como a concessão que ora lhe é feita, se não completar em tempo o pagamento de 1.500:000\$000 a que se obriga pela cláusula XI.

XXII — Pela falta de pagamento da anuidade será imposta à Companhia a multa de 50 por cento.

Pelas outras faltas serão impostas à Companhia, administrativamente, multas de 50\$000 a 200\$000 com recursos para o Ministro do Interior.

XXIII — Subsistirão todos os direitos e obrigações que não forem revogados pelo presente contrato.

XXIV — O contrato será assinado dentro de 30 dias, para o que os representantes da Companhia se mostrarão autorizados pela assembléa dos acionistas, e entrará em pleno vigor logo que estiver aprovado pelo Ministério do Interior.

E, por estarem de acôrdo e legalmente representadas a Intendência Municipal pelo seu presidente e intendente e a Companhia contratante pelo seu presidente, Dr. Barão Ribeiro de Almeida, lavrou-se o presente termo de contrato, nesta Secretaria, tendo sido paga de sêlo na Recebedoria Geral do Tesouro a importância de 7:875\$000, tendo sido igualmente prestada pela contratante, na Tesouraria da Intendência, na forma dêste contrato, a caução de 150:000\$000 em moeda corrente, sob n.º 36, que foi presente.

E, tendo sido aprovada por portaria do Ministério do Interior, sob número 3.662, de 28 do corrente mês, a minuta do contrato formulada em 23 do mesmo pela Intendência e representantes da diretoria, o Conselho da Intendência, em sessão de ontem, cumprindo a dita portaria, mandou lançar neste livro o contrato definitivo, ficando arquivada a minuta na Secretaria Municipal. E eu, José Antonio de Magalhães Castro Sobrinho, secretário da Intendência, o subscrevi. — Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1890. — Dr. José Felix da Cunha Menezes — Dr. Barão Ribeiro de Almeida. — Luiz B. de Bittencourt Freire. — José Saturnino de Oliveira.

Documento n.º 59

DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES

COMISSÃO DE TRANSPORTES COLETIVOS DO  
DISTRITO FEDERAL

Exmo. Sr. Prefeito do Distrito Federal.

GD-263 — 5 de novembro de 1958

Na qualidade de Presidente da Comissão de Transportes Coletivos no Distrito Federal, tenho a honra de encaminhar a V. Ex.<sup>a</sup> o *relatório da auditoria contábil realizada nas empresas que exploram o serviço de carris urbanos da cidade* e que foi levada a efeito por uma Comissão de Perícia Contábil instituída por despacho do antecessor de V. Excia., exarada no processo GP. 2.271-58.

Tal auditoria, procedida com vistas a estudar a situação econômica das concessionárias face ao acôrdo salarial firmado em 7 de abril próximo passado com os Sindicatos dos Trabalhadores nas Empresas de Carris Urbanos e vigorante desde 1 de maio dêste ano, apresenta, no volumoso e alentado relatório ora submetido a V. Excia., todos os aspectos financeiros da exploração e indica, ainda inúmeras soluções tarifárias para o sistema de bondes, abrangendo os serviços da zona urbana e suburbana e do morro de Santa Teresa.

Dos entendimentos e estudos promovidos na Comissão Fiscalizadora de Bondes e em razão do deliberado nas reuniões plenárias da Comissão de Transportes Coletivos do Distrito Federal, esta Comissão concluiu por uma revisão tarifária, nas seguintes bases:

a) para os serviços explorados pelas Companhias de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., e Ferro Carril do Jardim Botânico, a supressão dos atuais seccionamentos estabelecendo-se o preço único geral de Cr\$ 8,00 (três cruzeiros) por passagem;

b) para o serviço explorado pela Companhia Ferro Carril Carioca, no morro de Santa Teresa, o estabelecimento dos seguintes preços: nas atuais

seções de Cr\$ 2,50 um acréscimo de Cr\$ 0,50; nas atuais seções de Cr\$ 4,00 um acréscimo de Cr\$ 1,00; nas atuais seções de Cr\$ 4,50 um aumento de Cr\$ 1,50; vigorando para os colegiais o preço único de Cr\$ 2,00 e para a 2.<sup>a</sup> classe o preço único de Cr\$ 1,00.

A providência ora sugerida consta da minuta de decreto que a êste acompanha, onde são feitas, ainda, recomendações e restrições visando a salvaguarda do interesse público, face a situações especiais existentes nas relações jurídicas entre as Concessionárias e o Poder Concedente.

Ao encaminhar a V. Excia. o presente relatório, a Comissão toma a liberdade de sugerir a publicação do trabalho no *Diário Municipal* para que o público do mesmo possa tomar conhecimento, servindo-se da oportunidade para apresentar-lhe seus protestos de alto aprêço e distinta consideração. — *Hugo Thompson Nogueira*, Presidente da Comissão de Transportes Coletivos do Distrito Federal.

COMISSÃO DE PERÍCIA CONTÁBIL NO SERVIÇO DE BONDES  
(G. P. 2.271-58)

Relatório da Auditoria Contábil realizada nas Cias. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., Ferro Carril Jardim Botânico e Ferro Carril Carioca

Comissão:

Presidente: Olympio Gallego Soares, Chefe do 2-CB.

Auditores:

Danilo da Silva, Contador, Classe "N".

Alberto Baptista Gonçalves, Contador, Classe "L".

Lindinalvo de Araújo, Contador, Classe "L".

Durval Rodrigues Monteiro, Contador, Classe "K".

Waldemar Dias da Cunha, Contador, Classe "K".

Sérgio Godinho, Contador, Classe "K".

Orlando Pereira, Guarda-livros, Classe "I".

Waldyr Baptista de Oliveira, Guarda-livros, Classe "I".

Selmo de Azevedo e Silva, Guarda-livros, Classe "H".

Cícero Marcondes Queiroz, Guarda-livros, Classe "H".

RELATÓRIO

Ao Exmo. Sr. Dr. Hugo Thompson Nogueira, DD. Presidente da Comissão de Transportes Coletivos do Distrito Federal.

Em 30 de outubro de 1958

Senhor Presidente:

Na conformidade do que dispõe o art. 3.º do Decreto n.º 13.962, de 1 de agosto de 1958, tenho a honra de passar às mãos de V. Exa. e para

os fins do que estipula a letra g do art. 2.º do diploma citado, o resultado da auditoria contábil realizada nas concessionárias do serviço de bondes da cidade: Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., Cia. Ferro Carril Jardim Botânico e Cia. Ferro Carril Carioca.

2. A auditoria contábil abrangeu não apenas resultados financeiros da exploração do transporte coletivo por carris urbanos, mas ainda, aspectos econômicos da atividade exercida pelas concessionárias, inclusive os relacionados com o investimento patrimonial; no entretanto, no relatório que ora encaminho ao plenário da ilustre colegiada, não está focalizado o levantamento do patrimônio, vez que:

1.º) inexistindo até o momento, ponto de vista do Poder Concedente relativamente à remuneração do investimento preconizada no art. 151 da Constituição Federal em vigor, a indicação dos capitais operacionais não constitui elemento fundamental para a revisão tarifária, e

2.º) terminando, no próximo dia 31 do corrente, os recursos financeiros obtidos pelas concessionárias de um empréstimo no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A. com os quais vem sendo atendida a majoração salarial determinada no acôrdo de 7-4-58 e vigorante desde 1 de maio último, o problema da revisão dos preços de passagens não pode aguardar o término da apuração do patrimônio, ainda em andamento pela Comissão Especial que presido.

3. Assim sendo os resultados da investigação patrimonial serão objeto de relatório em separado e, entrando, então, no assunto que urge resolver, vejamos.

TÍTULO I

PRELIMINARES

4. Transcorrido um ano da vigência do último acôrdo salarial, firmado com as Concessionárias em 22 de fevereiro de 1957 e homologado pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio em 28 do mesmo mês e ano, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos (em ação conjunta com os Sindicatos de Trabalhadores na Indústria de Energia Elétrica de São Paulo, dos Trabalhadores nas Empresas Telefônicas do Rio de Janeiro, dos Trabalhadores na Produção de Gás de São Paulo e dos Trabalhadores nas Indústrias Urbanas de Santos) promoveu no Departamento Nacional do Trabalho, em 31 de março p.p., u'a "mesa redonda", em que a Prefeitura do Distrito Federal, foi representada por V. Ex.ª, na qualidade de Diretor do Departamento de Concessões da Secretaria Geral de Viação e Obras.

5. Peço vênha para transcrever um trecho da informação de V. Ex.ª, exarada em 8 de abril último, no processo G.P. 1.613, de 1958:

“.....

Nessas reuniões (31 de março e 8 de abril) se constatou que a elevação do custo de vida para o Distrito Federal no

período de março de 1957 (data do último acôrdo salarial) a março dêste ano, foi de 11,35%, conforme as estatísticas apresentadas pelo serviço competente do Ministério do Trabalho. Entretanto, em diversos sindicatos, as assembléias haviam solicitado aumentos na ordem de 30%. Em conseqüência da intervenção direta do Sr. Vice-Presidente da República, chegaram empregados e empregadores a concordar com u'a majoração na base de 20% para o aumento, declarando os empregadores que condicionavam o aumento a que os Podêres Concedentes, no caso, Ministério da Agricultura, Ministério da Viação e Prefeitura, dessem a necessária cobertura, com o aumento das tarifas nos serviços concedidos, para o que o Ministério do Trabalho remeteria às Repartições interessadas no caso o necessário expediente, cumprindo, aliás o Decreto n.º 41.444, de 29-4-57”.

sendo nossos os grifos.

6. O expediente em foco é o processo G.P. 2.271, de 1958, onde figura o Offício GM-1.438, de 10-4-58, do Sr. Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, capeando cópia autografada do acôrdo firmado em 7 de abril do corrente ano, entre o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos do Rio de Janeiro e as Companhias: de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico.

7. Submetido o assunto à Comissão Fiscalizadora de Bondes, esta sugeriu fôsse a matéria afeta a uma Comissão Especial a ser instituída na conformidade do art. 1.º, da Lei Municipal n.º 843, de 7-5-1956.

8. Em conseqüência, o então Prefeito, o eminente Embaixador Francisco Negrão de Lima, em reunião no Palácio Guanabara, houve por bem deferir o encargo a uma Comissão de Contadores da Prefeitura, cuja presidência, por despacho de S. Excia., exarado em 30 de maio pp., no processo G.P. 2.271-58 coube ao signatário, incumbindo à COMISSÃO DE PERÍCIA CONTÁBIL, assim criada, apreciar o caso dos carris urbanos explorados pelas Companhias: de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., Ferro Carril Jardim Botânico e Ferro Carril Carioca, a que se acrescentaria, obviamente, a Companhia Caminho Aéreo Pão de Açúcar.

9. Dado o absoluto desaparelhamento do Departamento de Concessões em pessoal técnico, a Comissão de Perícia haveria que constituir-se de Contadores e Guarda-livros integrantes do Departamento de Contabilidade da Secretaria Geral de Finanças, pelo que, na conformidade das Portarias ns. 1 e 3, de 31-5-58 e 9-6-58, da Comissão, designei os seguintes servidores do supremo órgão contábil da municipalidade que, sob minha presidência, constituiriam a equipe de trabalho:

a) Contadores:

Danilo da Silva Classe “N”, matrícula n.º 6.421.

Lindinalvo de Araújo, Classe “L”, matrícula n.º 38.663.

Alberto Baptista Gonçalves, Classe “L”, matrícula n.º 35.371.

Durval Rodrigues Monteiro, Classe "K", matrícula n.º 45.120.  
Waldemar Dias da Cunha, Classe "K", matrícula n.º 74.932.  
Sérgio Godinho, Classe "K", matrícula n.º 54.105.

b) *Guarda-livros*:

Orlando Pereira, Classe "I", matrícula n.º 78.159.  
Waldyr Baptista de Oliveira, Classe "I", matrícula n.º 78.152.  
Selmo de Azevedo e Silva, Classe "H", matrícula n.º 78.202.  
Cícero Marcondes Queiroz, Classe "H", matrícula n.º 79.582.

10. Instituída a Comissão promovi o imediato início da auditoria credenciando os Auditores (Ofícios ns. 1 e 2 de junho de 1958, e 5, de 14-7-58 anexos) e — a exemplo do que tive oportunidade de fazer quando Relator da Comissão Especial instituída pela Portaria n.º 197, de 30-3-1957 (de cujas conclusões decorreu a revisão tarifária de bondes em vigor) — baixei as "Ordens de Serviço Auditorial" de ns. 1, 2, 4 e 5, anexas, que nortearam a perícia.

11. Como se verifica dessas "Ordens de Serviço", a ação pericial transcendeu da simples

"constatação dos dados apresentados pelas Companhias a partir do último exame contábil procedido" (despacho de 30 de maio de 1958 do então Prefeito Negrão de Lima, na G.P. n.º 2.271-58)

para abranger os levantamentos do patrimônio e os resultados financeiros anteriores a 1957.

12. Isto porque, se:

- a) as perícias anteriores se limitaram, sempre, aos resultados operacionais;
- b) tais perícias abrangeram, apenas, os exercícios de 1953 até o 2.º semestre de 1957;
- c) os resultados desses exames contábeis tinham somente, o objetivo de, comprovada a incapacidade financeira das empresas em atenderem, com os recursos normais, os novos encargos salariais, formular e estabelecer novos preços de passagem.

Não tinha o Poder Concedente conhecimento minucioso, oficialmente determinado e apurado, seja do investimento, seja dos resultados financeiros anteriores a 1953.

13. Este conhecimento se impunha, eis que:

- a) se aproximava, como se aproxima, o fim do contrato com a Companhia Ferro Carril Jardim Botânico;
- b) de algum tempo, estava a opinião pública agitada pela imprensa e pelo legislativo local, exigindo a manifestação da Prefeitura acerca dos bens patrimoniais das Concessionárias, reversíveis à Fazenda Municipal por força de estipulação contratual, e
- c) em consequência das profundas alterações e modificações no sistema de transportes coletivos da cidade, ocorridos no meio século em que vigoram

os contratos com as Concessionárias de bondes e que alteraram e modificaram, por completo, suas condições de exploração e desenvolvimento, era imperativa a necessidade de uma providência que, revendo e atualizando tais contratos, revisse e atualizasse, também, as condições técnicas e econômicas em que se desenrola a concessão, adaptando-a à realidade da conjuntura.

14. E cabe, *data vênia*, transcrever o trecho do parecer que exarei no processo G.P. n.º 5.038-57:

.....

Mas estabelecida a concessão no século da "belle époque" — (mercê de contratos e estipulações que, obviamente, haveriam que refletir condições e situações ambientes ao momento, quando não havia agitação social, natural ou artificialmente provocada; nem falso nacionalismo, ou xenofobia, que vê, hoje, nas empresas estrangeiras, ou no capital alienígena, o único fator das dificuldades públicas e privadas; nem clima permanente de tensão econômico-social, gerado no antagonismo, demagógicamente cultivado, entre capital e trabalho) — tais contratos permanecem, praticamente os mesmos, a fazer face, não só a tais fatores, mas e principalmente, ao mais sério e grave óbice à ordem econômica, à tranqüilidade geral, à prosperidade pública e particular, isto é o surto inflacionário.

.....

De outra parte, ainda não há, por parte do Poder Público, a necessária uniformidade e coerência no trato legal dos serviços de utilidade pública. Assim, malgrado o art. 151 da Constituição Federal, *verbis*. A lei disporá sobre o regime das empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais.

Parágrafo único. Será determinada a fiscalização e a revisão das tarifas dos serviços explorados por concessão, a fim de que os lucros das concessionárias, não excedendo a justa remuneração do capital, lhes permitam atender à necessidade de melhoramentos e expansão desses serviços. Aplicar-se-á a lei às concessões feitas no regime anterior, de tarifas estipuladas para todo o tempo de duração do contrato", — e que, nas concessões de luz, força, gás e telefones, vem recebendo cumprimento, o serviço de carris só sofre majoração de tarifas em função de majorações salariais e no *quantum satis* ao seu cumprimento. Os deficits, que, no dizer das concessionárias, tiveram início em 1946, não sofreram, de outro lado, o exame acurado e rigoroso que se fazia mistér, mesmo porque, desaparelhado o órgão fiscalizador a uma ação sistemática e permanente, o problema das revisões tarifárias é encarado, como agora, ao tropel das ameaças de greve, depredações, ou, em suma, ao vislumbre de verdadeiro *casus belli*.

....."

15. Justificada, assim, a orientação que dei à auditoria contábil, de abranger os resultados financeiros anteriores a 1953 e analisar o patrimônio das Concessionárias, reporto-me, novamente, aos §§ 2.º e 3.º, para esclarecer que, no presente relatório, estão apreciados, somente, os exercícios de 1957 e 1958 (até abril), ficando para o outro documentário, a ser oportunamente submetido à Autoridade Superior, a análise dos resultados dos exercícios anteriores, onde focalizaremos os reflexos de atividades extraoperacionais, bem como, destacadamente, as operações da Cia. Ferro Carril Jardim Botânico. E, destarte, passemos ao

TÍTULO II

AUDITORIA REALIZADA

que compreendeu as Companhias: de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico, e Ferro Carril Carioca.

16. Dado que

“Para efeito de operação, os serviços de bondes das duas Companhias (Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico) são considerados como um só; e a receita e a despesa, relativas a essa operação são colecionadas, inicialmente, nos livros gerais da Divisão de Carris da Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. Em consequência, o resultado geral da exploração dos serviços de ambas as Companhias é apurado em conjunto. E os dados relativos à Cia. Ferro Carril Jardim Botânico são segregados e transferidos, mensalmente, para os seus livros, permitindo, assim, a preparação, em separado de um resultado de operação e um Balanço Geral dessa Companhia” sistema contábil empregado pelas duas concessionárias,

os resultados auditoriais espelharão:

a) os das Cias.: Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico, e

b) os da Companhia Ferro Carril Carioca, em capítulos separados.

17. Assim, vejamos o

CAPÍTULO I

CIAS.: DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO LTDA.  
E FERRO CARRIL JARDIM BOTÂNICO

18. Como já foi dito, êste relatório abarcará os resultados operacionais de 1957 e de 1958.

19. Apresentaremos, portanto

Seção I.

EXERCÍCIO DE 1957

compreendendo, obviamente:

- a) receita.
- b) despesa.
- c) resultados líquidos.

20. No exercício de 1957, os Resultados Operacionais assim se resumem:

	Cr\$	Cr\$
<b>I) Receita</b>		
De Passageiros .....	726.378.411,50	
Diversas .....	26.751.841,40	753.130.252,90
<hr/>		
<b>II) Despesa</b>		
Pessoal e Legislação Social .....	684.991.272,50	
Material .....	67.467.581,50	
Despesas de Rateio .....	45.593.926,40	
Encargos e Contingências .....	59.972.411,70	
Gastos Gerais de Administração .....	129.904.977,40	987.930.169,50
<hr/>		
<b>III) Déficit .....</b>		<b>234.799.916,60</b>

como faz certo o quadro n.º 1 — RESULTADO OPERACIONAL DE CARRIS — 1957.

21. Agora, se a êste resultado se acrescentar o montante da majoração salarial devida no período de 1 de março (data da vigência do acôrdo homologado em 28-2-1957) a 9 de setembro de 1957 (véspera da entrada em vigor da majoração tarifária autorizada pelo Decreto n.º 13.605, de 9-9-57), e paga pelas Concessionárias à conta de uma operação de crédito contratada com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S.A., mais suprimentos recebidos de outros Serviços das próprias Empresas, o DÉFICIT OPERACIONAL FINAL toma a seguinte expressão:

	Cr\$	Cr\$
I) — Déficit, conforme § 20 dêste Relatório .....		234.799.916,60
II) — Desembolsos e despesas com a majoração salarial no período 1-3-57 a 9-9-57		
a) Majoração salarial .....	96.030.553,20	
b) Juros nos descontos e reformas das promissória do financiamento .....	7.006.753,00	103.037.306,20
<hr/>		
III) — Déficit Final do Exercício .....		<b>337.837.222,80</b>

22. A operação de crédito contratada com o estabelecimento bancário oficial da Municipalidade montou a Cr\$ 86.000.000,00 (oitenta e seis milhões de cruzeiros), como se demonstra no quadro n.º 44, permanecendo a dívida inalterada nesse montante, vez que as Concessionárias vem reformando, sucessivamente, nos vencimentos, as promissórias de vínculo, importando, até 31-12-57 no desembolso de juros no valor de Cr\$ 7.006.753,00.

23. Mas, como a majoração salarial devida no período indicado (1-3 a 9-9-57) foi paga, por sua vez, em parcelas mensais, a demonstração geral de tais encargos, até 30-4-58, é dada pelo quadro n.º 41, que resumiremos:

	Cr\$	Cr\$
I) — <i>Recursos obtidos</i>		
Do Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A. ....	86.000.000,00	
De suprimentos de outros Serviços das Concessionárias ....	32.516.244,70	118.516.244,70
<hr/>		
II) — <i>Compromissos atendidos</i>		
<i>Majoração Salarial</i>		
Até 31-12-57 ....	96.030.553,30	
Em janeiro 1958. ....	7.234.011,80	103.264.565,00
<hr/>		
<i>Juros ao Banco</i>		
Em 1957 ....	7.006.753,00	
Em 1958 ....	4.473.040,00	11.479.793,00
<hr/>		
<i>Adiantamento à Cia. Ferro Carril Carioca para a majoração salarial de seus empregados no período de 1-3 a 9-9-57.</i>		
	3.771.886,70	118.516.244,70
<hr/>		

24. Temos, então que as Cias.: Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico, desembolsaram, à conta recursos extra carris:

	Cr\$
— com a majoração salarial devida de 1-3-57 a 9-9-57	103.264.565,00
— com os juros do financiamento do Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A. ....	11.479.793,00
— no montante, até 30-4-1958, de .....	114.744.358,00
	<hr/>

dos quais:

— refletiram-se no exercício de 1957 (§ 23 do presente relatório) .....	103.037.306,20
— repercutem no exercício em curso (até 30 de abril p.p.) .....	11.707.051,80
	<hr/>

no total supra de ..... 114.744.358,00

25. As operações relacionadas com o atendimento da majoração salarial devida de 1-3 a 9-9-57 estão analisadas nos quadros:

- N.º 41 — DESEMBOLSOS E DESPESAS COM A MAJORAÇÃO SALARIAL DEVIDA NO PERÍODO PREMAJORAÇÃO TARIFÁRIA;
- N.º 42 — ABONO PROVISÓRIO;
- N.º 43 — MAJORAÇÃO SALARIAL DEVIDA NO PERÍODO PREMAJORAÇÃO TARIFÁRIA;
- N.º 44 — DEMONSTRAÇÃO DO FINANCIAMENTO CONTRATADO COM O BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA.

26. Aprecieemos agora, o primeiro componente dos resultados, ou seja a

*Subseção I*

RECEITA

27. A receita operacional abrange dois grandes subtítulos:

- *Receita de Passageiros*
- *Receitas Diversas*

cujos valores foram:

	Cr\$	Cr\$
I) — <i>Receita de Passageiros</i>		
Regulares .....	725.157.845,80	
Especiais .....	1.221.065,70	726.378.411,50
<hr/>		
II) — <i>Receitas Diversas</i>		
Fretes .....	2.895.392,30	
Anúncios .....	2.741.857,60	
Rendas Internas .....	21.114.591,50	26.751.841,40
<hr/>		
no total de .....		753.130.252,90

cuja análise mensal está feita no quadro n.º 3 — RECEITA DA EXPLORAÇÃO — 1957.

28. Por êste quadro, verifica-se, relativamente à "Receita de Passageiros", que:

a) as médias mensais de bondes em tráfego foram de:

— no 1.º semestre .....	752
— no período premajoração .....	761
— no período postmajoração .....	756
— no exercício .....	751

b) as médias mensais de passageiros registrados foram de:

— no 1.º semestre .....	38.434.859
— no período premajoração .....	37.890.147
— no período postmajoração .....	36.537.523
— no exercício .....	37.620.843

c) as médias mensais de receita foram de:

	Cr\$
— no 1.º semestre .....	56.515.761,10
— no período premajoração .....	57.087.625,70
— no período postmajoração .....	70.863.260,10
— no exercício .....	61.486.882,30

29. A exatidão dos valores escriturais da receita foi verificada através de "tests", onde tomamos, como amostragem dois dias de arrecadação: um do exercício anterior e outro do de 1958, respectivamente, dias 30 de dezembro de 1957 e 28 de abril de 1958.

30. Os "tests" abrangeram tôdas as fases da apuração, classificação e escrituração, isto é, o contrôle e conferência desde as "guias dos condutores" até os "vouchers" de lançamento, e os resultados estão consubstanciados nos quadros de ns. 4 a 9, e 24 a 29, indicando, por linha e "seção de tráfego":

- seções do itinerário
- carros em tráfego (motores e reboques)
- capacidade transportadora normal
- viagens simples realizadas (por motores e reboques)
- lugares oferecidos (motores, reboques, total)
- passagens registradas (motores, reboques, total)
- coeficiente de aproveitamento
- receita arrecadada
- quilometragem (da linha e rodada)
- receita quilométrica
- pessoal do tráfego em serviço (motorneiros, condutores e fiscais).

31. Os resumos gerais de cada dia testado constam dos quadros ns. 4 e 24, onde são indicados, por seção de tráfego:

- companhias
- número de linhas componentes
- carros em tráfego (motores e reboques)
- viagens simples (motores e reboques)
- lugares oferecidos (motores, reboques, total)
- passagens registradas (motores, reboques, total)
- coeficiente de aproveitamento
- receita arrecadada
- quilometragem (das linhas e rodada)
- receita quilométrica
- pessoal do tráfego em serviço (motorneiros, condutores e fiscais).

32. Dos "tests" realizados, destacamos, pela sua expressão, as seguintes indicações de comportamento da receita fundamental da concessão-carris:

a) dia 30-12-1957

— coeficiente médio geral de aproveitamento de lugares.....	92,79%
assim distribuído:	
— 1.ª seção .....	97,79%
— 2.ª seção .....	92,64%
— 3.ª seção .....	100,69%
— 4.ª seção .....	99,34%
— 5.ª seção (Jardim Botânico) .....	79,97%

Cr\$

— receita global de .....	2.540.238,00
— receita quilométrica média geral de .....	18,70

assim distribuída:

— 1.ª seção .....	19,40
— 2.ª seção .....	19,50
— 3.ª seção .....	18,50
— 4.ª seção .....	18,20
— 5.ª seção (Jardim Botânico) .....	18,10

— veículos-linha em tráfego (motores e reboques) .....	968
— receita média por veículo-linha .....	2.624,10

b) dia 28-4-1958

— coeficiente médio geral de aproveitamento de lugares.....	94,06%
---	--------

assim distribuído:

— 1. <sup>a</sup> seção .....	94,99%
— 2. <sup>a</sup> seção .....	92,30%
— 3. <sup>a</sup> seção .....	108,62%
— 4. <sup>a</sup> seção .....	110,17%
— 5. <sup>a</sup> seção (Jardim Botânico) .....	78,02%

Cr\$

— receita global de .....	2.248.666,00
— receita quilométrica média geral de .....	18,30

assim distribuída:

— 1. <sup>a</sup> seção .....	18,90
— 2. <sup>a</sup> seção .....	19,50
— 3. <sup>a</sup> seção .....	19,30
— 4. <sup>a</sup> seção .....	17,20
— 5. <sup>a</sup> seção (Jardim Botânico) .....	16,80
— veículos-linha em tráfego (motores e reboques) .....	995
— receita média por veículo-linha .....	2.585,90

33. Esclarecendo que:

a) no coeficiente de aproveitamento consideramos os lugares oferecidos em função da capacidade normal transportadora dos veículos, *sem passageiros de pé*, e

b) como *veículo-linha*, se define o carro em tráfego nas linhas, isto é, o veículo que, no dia considerado, serviu numa, *ou em mais de uma linha*, podemos afirmar que, pelos "tests" auditoriais empregados, *a partir de sua entrada nas tesourarias*, a contabilidade das Concessionárias traduz, com exatidão, as receitas arrecadadas.

34. As rendas escrituradas sob o título geral de RECEITAS DIVERSAS, compreendendo "Fretes", "Anúncios" e "Rendas Internas", definidas em si, não merecem maior análise, seja por sua natureza, seja pela expressão percentual na súmula geral da arrecadação (8,55%), aplicando-se-lhes, também, e pelos "tests" de auditoria, as condições de exatidão contábil que formulamos, para a receita fundamental.

35. Focalizemos, agora, a

### Subseção II

#### DESPESA

36. A despesa da exploração está analisada em cerca de 12 (doze) quadros demonstrativos.

37. A despesa da exploração, ou "Custos Operacionais", pode ser apreciada:

- a) *por finalidade*, ou serviço, e
- b) *natureza*, ou tipo de despesa

38. A finalidade operacional se desdobra em:

	Cr\$
1 — Conservação da Via Permanente .....	125.045.840,60
2 — Conservação das Instalações Elétricas .....	31.240.466,50
3 — Conservação do Equipamento Rodante .....	161.826.871,60
4 — Fôrça Motriz .....	21.424.074,70
5 — Tráfego .....	473.793.977,50
6 — Despesas Gerais e de Administração .....	174.598.938,60
no montante de .....	987.930.169,50

39. Pela natureza, ou tipo de despesa, os custos assim se desdobram:

	Cr\$
1 — Pessoal .....	497.068.234,80
2 — Legislação Social .....	187.923.037,70
Soma .....	684.991.272,50
3 — Material .....	67.467.581,50
4 — Encargos e Contingências .....	59.972.411,70
5 — Gastos Gerais de Administração .....	129.904.977,40
6 — Contas de Rateio .....	45.593.926,40
no total supra de .....	987.930.169,50

40. Percentualmente, os desdobramentos referidos nos §§ 38 e 39 são os seguintes na ordem decrescente:

a) *por finalidade, ou serviço*:

	%
1 — Tráfego .....	47,96
2 — Despesas Gerais e de Administração .....	17,67
3 — Conservação do Equipamento Rodante .....	16,38
4 — Conservação da Via Permanente .....	12,66
5 — Conservação das Instalações Elétricas .....	3,16
6 — Fôrça Motriz .....	2,17
Total .....	100,00

b) *por natureza, ou tipo de despesa:*

1 — Pessoal .....	50,31
2 — Legislação Social .....	19,02
<hr/>	
Soma .....	69,33
3 — Gastos Gerais de Administração .....	13,15
4 — Material .....	6,83
5 — Encargos e Contingências .....	6,07
6 — Contas de Rateio .....	4,62
<hr/>	
Total .....	100,00

41. Vejamos, agora, nos SERVIÇOS, OU FINALIDADES, as incidências dos tipos, ou naturezas de despesa.

42. Teremos:

	Cr\$	%
1 — <i>na Conservação da Via Permanente</i>		
Pessoal .....	35.044.859,50	28,03
Legislação Social .....	12.227.441,80	9,78
<hr/>		
Soma .....	47.272.301,30	37,81
Encargos e Contingências .....	45.141.781,20	36,10
Material .....	18.990.331,30	15,19
Gastos Gerais de Administração .....	13.547.035,30	10,83
Contas de Rateio .....	94.391,50	0,07
<hr/>		
no total de .....	125.045.840,60	100,00

como faz certo o quadro n.º 12 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO — CARRIS VIA PERMANENTE — Análise por Natureza da Despesa:

	Cr\$	%
2 — <i>na Conservação das Instalações Elétricas</i>		
Gastos Gerais de Administração .....	17.903.982,10	57,31
Pessoal .....	8.198.690,30	26,24
Legislação Social .....	2.488.949,00	7,84
Material .....	2.680.410,60	8,58
Contas de Rateio .....	8.434,50	0,03
<hr/>		
no total de .....	31.240.466,50	100,00

como faz certo o quadro n.º 12-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — INSTALAÇÕES ELÉTRICOS — Análise por Natureza da Despesa:

	Cr\$	%
3 — <i>na Conservação do Equipamento Rodante</i>		
Pessoal .....	75.753.176,80	46,81
Legislação Social .....	29.157.399,70	18,02
<hr/>		
Soma .....	104.910.576,50	64,83
Material .....	43.222.476,80	26,71
Gastos Gerais de Administração .....	13.671.478,00	8,45
Contas de Rateio .....	22.340,30	0,01
<hr/>		
no total de .....	161.826.871,60	100,00

como faz certo o quadro n.º 13 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — EQUIPAMENTO RODANTE — Análise por Natureza da Despesa:

	Cr\$	%
4 — <i>no Tráfego</i>		
Pessoal .....	319.678.564,40	67,47
Legislação Social .....	133.812.086,00	28,24
<hr/>		
Soma .....	453.490.650,40	95,71
Gastos Gerais de Administração .....	18.171.303,30	3,84
Material .....	1.680.056,00	0,35
Contas de Rateio .....	451.967,80	0,10
<hr/>		
no total de .....	473.793.977,50	100,00

como faz certo o quadro n.º 14 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — TRÁFEGO — Análise por Natureza da Despesa:

	Cr\$	%
5 — <i>na Administração</i>		
Pessoal .....	58.392.943,80	29,90
Legislação Social .....	10.277.161,20	5,24
<hr/>		
Soma .....	68.670.105,00	35,03
Gastos Gerais de Administração .....	66.611.178,70	33,98
Contas de Rateio .....	45.016.792,30	22,96
Encargos e Contingências .....	14.830.630,50	7,57
Material .....	894.306,80	0,46
<hr/>		
no total de .....	196.023.013,30	100,00

como faz certo o quadro n.º 14-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — ADMINISTRAÇÃO — Análise por Natureza da Despesa.

43. Vejamos, agora, nos TIPOS ou NATUREZAS DE DESPESA, sua distribuição pelos *Serviços ou Finalidades*.

4. Teremos:

	Cr\$	%
1 — Pessoal ( <i>inclusive Legislação Social</i> )		
no Tráfego .....	453.490.650,40	66,20
no Equipamento Rodante .....	104.910.576,50	15,32
na Administração .....	68.670.105,00	10,03
na Via Permanente .....	47.272.301,30	6,90
nas Instalações Elétricas .....	10.647.639,30	1,55
no total de .....	684.991.272,50	100,00

como faz certo o quadro n.º 16 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — PESSOAL (INCLUSIVE LEGISLAÇÃO SOCIAL) — Análise por Finalidade da Despesa:

	Cr\$	%
2 — Material		
no Equipamento Rodante .....	43.222.476,80	64,06
na Via Permanente .....	18.990.331,30	28,15
nas Instalações Elétricas .....	2.680.410,60	3,97
no Tráfego .....	1.680.056,00	2,49
na Administração .....	894.306,80	1,33
no total de .....	67.467.581,50	100,00

como faz certo o quadro n.º 16-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — MATERIAL — Análise por Finalidade da Despesa:

	Cr\$	%
3 — Encargos e Contingências		
na Via Permanente .....	45.141.781,20	75,27
na Administração .....	14.830.630,50	24,73
no total de .....	59.972.411,70	100,00

	Cr\$	%
4 — <i>Gastos Gerais de Administração</i>		
na Administração .....	66.611.178,70	51,28
no Tráfego .....	18.171.303,30	13,99
nas Instalações Elétricas .....	17.903.982,10	13,78
no Equipamento Rodante .....	13.671.478,00	10,52
na Via Permanente .....	13.547.035,30	10,43
no total de .....	129.904.977,40	100,00

como faz certo o quadro n.º 18 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — GASTOS GERAIS DE ADMINISTRAÇÃO — Análise por Finalidade da Despesa:

	Cr\$	%
5 — <i>Contas de Rateio</i>		
na Administração .....	45.016.792,30	98,73
no Tráfego .....	451.967,80	0,99
na Via Permanente .....	94.391,50	0,21
no Equipamento Rodante .....	22.340,30	0,05
nas Instalações Elétricas .....	8.434,50	0,02
no total de .....	45.593.926,40	100,00

como faz certo o quadro n.º 17 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — CONTAS DE RATEIO — Análise por Finalidade da Despesa.

45. Na súmula da despesa, destaca-se, de forma avassaladora, o dispêndio de "Pessoal e Legislação Social", no montante de Cr\$ 634.991.272,50, ou sejam 69,33% da despesa geral de Cr\$ 987.930.169,50.

46. Tendo a receita global de carris atingido a Cr\$ 753.130.252,90, o impacto de "pessoal e legislação social" se traduziu, no exercício em estudo (*exclusive a majoração salarial devida no período de 1 de março a 9 de setembro, no montante de Cr\$ 103.264.565,00*) — pela incidência, ou absorção de recursos da ordem de 90,95%.

47. É o TRÁFEGO o serviço mais oneroso, pois:

a) em relação ao custo global de Cr\$ 987.930.169,50:

— a sua despesa total absorve .....	473.793.977,50	ou	47,96%
— a sua despesa de "pessoal e legislação social" canaliza .....	453.490.650,40	ou	45,90%

b) em relação à receita global de Cr\$ 753.130.252,00:

— a sua despesa total absorve .....	473.793.977,50	ou	62,91%
— a sua despesa de “pessoal e legislação social” canaliza .....	453.490.650,40	ou	60,21%

48. Tendo os gastos de “pessoal e legislação social” com os Condutores, Motorneiros e Fiscais atingido a Cr\$ 388.352.761,80 como faz certo o quadro n.º 10, força é concluir que, para atender, exclusivamente a tais servidores, foram necessários 51,57% da receita global de carris do exercício em estudo, não considerada, obviamente, a majoração salarial devida no período de 1-3 a 9-9-57.

49. Como consta do § 44, por serviço ou finalidade, os encargos de PESSOAL e LEGISLAÇÃO SOCIAL assim se resumem, na ordem decrescente:

	Cr\$	%
— Tráfego .....	453.490.650,40	66,20
— Conservação do Equipamento Rodante...	104.910.576,50	15,32
— Administração .....	68.670.105,00	10,03
— Conservação da Via Permanente .....	47.272.301,30	6,90
— Conservação das Instalações Elétricas ...	10.647.639,30	1,55
no total de .....	684.991.272,50	100,00

50. Mas, se a esse montante acrescentarmos o “Abono de Natal” de Cr\$ 17.090.527,60 (que as Concessionárias classificam sob o título “Gastos Gerais de Administração”) e a majoração salarial devida no período de 1 de março a 9 de setembro de 1957, paga no exercício com os recursos de uma operação de crédito e suprimentos de outras concessões, o total final de “Pessoal e Legislação Social” atingirá a Cr\$ 798.112.353,40 a saber:

	Cr\$
— Pessoal e Legislação Social, conforme § 51 .....	684.991.272,50
— Abono de Natal .....	17.090.527,60
— Majoração Salarial de 1-3 a 9-9-57, paga no exercício	96.030.553,20
no montante citado de .....	798.112.353,80

51. Se a receita global de carris foi, no exercício em estudo, de Cr\$ 753.130.252,90, segue-se que, somente o pessoal e os encargos sociais decorrentes, absorvem as rendas da exploração, ultrapassando-as em Cr\$..... 44.982.100,50, ou seja em cerca de 5,97%.

52. As despesas de MATERIAL, ou sejam as aplicações para a conservação e manutenção dos equipamentos e inversões e funcionamento da

máquina administrativa, montaram a Cr\$ 67.467.581,50, isto é, 6,83% do custo total da exploração, assim distribuídas, na ordem decrescente:

	Cr\$
— Conservação do Equipamento Rodante .....	43.222.476,80
— Conservação da Via Permanente .....	18.990.331,30
— Conservação das Instalações Elétricas .....	2.680.410,60
— Tráfego .....	1.680.056,00
— Administração .....	894.306,80

no valor citado de ..... 67.467.581,50

53. Com a rodagem em média diária de 753 carros-linha, pode-se concluir que a conservação do equipamento rodante consumiu, em média, no exercício:

Cr\$ 43.222.476,80

758

= Cr\$ 57.021,70 por veículo-linha.

54. A conservação da via permanente consumiu aplicações de Cr\$.... 18.990.331,30; mas, se acrescentarmos Cr\$ 45.141.781,20, de conservação e reposição de calçamento (que as Concessionárias contabilizam sob o título “Encargos e Contingência”) o total desses gastos atingirá a Cr\$ 65.132.112,50; e, se a via permanente abrange 92.392 metros de extensão, pode-se afirmar que no exercício de 1957, o metro de trilho, inclusive o leito, consumiu a média de:

Cr\$ 65.132.112,50

92.932

= Cr\$ 700,90

55. A conservação das instalações elétricas consumiu aplicações da ordem de Cr\$ 2.680.410,00, dos quais Cr\$ 409.452,70 para a linha aérea e se esta compreende uma extensão de 96.065 metros, a despesa unitária foi Cr\$ 409.452,70

de ..... = Cr\$ 4,30.

96.065

56. Os gastos de materiais no Tráfego, no montante de Cr\$ 1.680.056,00 se distribuem entre a Superintendência, as Estações e a Escola do Tráfego, enquanto que os mesmos custos na Administração, no valor de Cr\$ 894.306,80 classificados entre a Administração Geral, Contadoria, Tesouraria, etc., representam em maioria, despesas de material de expediente, escritório, etc.

57. Respigada a despesa de Material, vejamos os ENCARGOS E CONTINGÊNCIAS no total de Cr\$ 14.830.630,50 já excluída a importância de Cr\$ 45.141.781,20 de conservação e reposição de calçamento, que para efeito das rápidas apreciações acima expostas, colocamos na súmula do Material.

58. Dito montante compreende:

Cr\$

— Indenizações a Terceiros, decorrentes de acidentes do Tráfego .....	13.900.580,50
— Impostos e Contribuições .....	930.050,00

no total de ..... 14.830.630,50

como faz certo o quadro n.º 19 "Encargos e Contingências".

59. Apreciemos, agora, os **GASTOS GERAIS DE ADMINISTRAÇÃO**, no total de Cr\$ 129.904.977,40, nos quais as Concessionárias classificam, entre outros custos, os de "Abono de Natal" de Cr\$ 17.090.527,00 "Fôrça Motriz", de Cr\$ 21.424.074,70, e "Conversão de Fôrça", de Cr\$ 10.788,119,20.

60. Deduzindo tais custos, (que fizemos destacar) os Gastos Gerais de Administração, pròpriamente ditos, montarão a Cr\$ 80.602.255,90 analisados no quadro n.º 20.

61. Teremos, a seguir, o grupamento **FÔRÇA MOTRIZ E CONVERSÃO DE FÔRÇA**, totalizando Cr\$ 32.212.193,90.

62. Finalmente vejamos as **CONTAS DE RATEIO**.

63. Êstes custos compreendem os gastos realizados pelas Concessionárias na manutenção e atendimento de serviços e despesas comuns a tódas as concessões exploradas pelas duas emprêsas em análise, Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Cia. Ferro Carril Jardim Botânico, concessões as quais sofrem a imputação, ou apropriação de sua responsabilidade, mercê de uma distribuição ou "rateio".

64. Como faz certo o quadro n.º 21 — **DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — CONTAS DE RATEIO** — Análise de 1957 os gastos globais classificados nesse título, foram de Cr\$ 216.440.181,00, realizados pela Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. para as três concessões de que é titular: Luz, fôrça e bondes.

65. Dêse montante foram imputados à Divisão de Carris e aos custos operacionais da Cia. Ferro Carril Jardim Botânico, cêrca de Cr\$ 45.593.926,40, isto é, 9,69% da despesa total.

66. No quadro n.º 21 supracitado, estão demonstrados analiticamente os custos de vínculo, restando, agora, mencionar as razões e critérios a que obedece o "rateio" dos gastos, ou sua imputação à concessão-carris a saber:

#### TIPO DA DESPESA — RAZÕES E CRITÉRIOS DA IMPUTAÇÃO

*Departamento de Suprimentos.* — Percentagem de 5% do custo total da C.C.L.F.R.J. Esta percentagem decorre do volume de serviços realmente executados.

*Departamento do Patrimônio* — Percentagem de 10%. Como acima.

*Departamento de Contabilidade* — *Departamento Jurídico* — *Departamento de Administração* — *Divisão de Cobrança de Contas* — *Departamento de*

*Investigações Especiais.* — Os débitos à Divisão de Carris são valores fixos mensais conforme acôrdo entre as Administrações e os Departamentos de Contabilidade dos serviços interessados e representam a soima dos serviços, realmente prestados à Divisão de Carris.

*Despesas do Edifício da Avenida Marechal Floriano.* — Estas despesas são rateadas de acôrdo com o espaço ocupado.

*Publicidade.* — O rateio é calculado pela COBAST tendo por base o volume médio da publicidade referente à Divisão de Carris.

*Departamento de Relações Públicas — Serviços Especiais Não Empregados — Despesas Gerais — Donativos — Auxílio Financeiro aos Empregados.* — O rateio é feito em função da renda bruta dos diversos serviços.

*Despesas da COBAST.* — As despesas são realizadas em proveito de tódas as Companhias do Grupo no Brasil e sua distribuição ocorre em função da renda bruta das emprêsas e serviços elaborados.

*Seguros.* — Os prêmios são distribuídos de acôrdo com os riscos cobertos dos vários serviços.

*Despesas Sociais.* — O rateio é baseado no número de empregados lotados nos diversos serviços.

*Proteção Contra Fogo.* — Percentagem de 14%, calculada pelo Departamento de Proteção Contra Fogo, com base no volume dos trabalhos executados para os diversos serviços.

*ABESP.* — A despesa corresponde ao fundo de aposentadoria da CCLFR e é distribuída *per capita*, relativamente aos empregados abrangidos por dito fundo.

*Despesas da Casa Matriz — Despesas da Canadian Brazilian Services Ltd.* — A despesa é imputada em função de nota ou aviso de despesa, remetido pela Casa Matriz.

*Pôsto Médico-Vila Isabel — Pôsto Médico-Novas Oficinas.* — A distribuição é baseada no número de empregados usando os postos.

*Prejuízos nos Restaurantes.* — O prejuízo é rateado entre os diversos serviços, conforme o número de empregados que utilizam os restaurantes.

*Serviço de Café nos Escritórios.* — O custo é rateado entre os diversos serviços, em função do número de xícaras servidas.

*Serviço de Duplicação — Reparos de Máquinas de Escritório — Serviço de Prints e Photostats.* — A distribuição é feita em função do valor dos trabalhos fornecidos dos diversos serviços.

67. Analisadas as receitas e despesas, focalizemos os

#### Subseção III

#### RESULTADOS LÍQUIDOS

traduzidos num "déficit" de exploração de Cr\$ 337.837.222,80 (trezentos e trinta e sete milhões, oitocentos e trinta e sete mil, duzentos e vinte e dois cruzeiros e oitenta centavos), a saber:

	Cr\$	Cr\$
1 — <b>DESPESA</b>		
Da Exploração .....	987.930.169,50	
Da Majoração Salarial devida de 1-3 a 9-9-57 .....	103.037.306,20	1.090.967.475,70
2 — <b>RECEITA DA EXPLORAÇÃO</b> .....		753.130.252,90
3 — <b>"DÉFICIT" FINAL</b> .....		337.837.222,80

68. A despesa total, acima indicada, pode ser assim resumida:

	Cr\$	Cr\$
<b>I) POR NATUREZA</b>		
1 — <i>Pessoal</i> (inclusive "Legislação Social", "Abono de Natal" e "Abono Provisório") .....	798.112.353,30	
2 — <i>Material</i> (inclusive reparação de calçamento) .....	112.609.362,70	
3 — <i>Gastos Gerais de Administração</i> (exclusive "Abono de Natal", "Fôrça Motriz" e "Conversão de Fôrça") .....	80.602.255,90	
4 — <i>Contas de Rateio</i> .....	45.593.926,40	
5 — <i>Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça</i> .....	32.212.193,90	
6 — <i>Encargos e Contingências</i> (exclusive "Reparação de Calçamento")... ..	14.830.630,50	1.083.960.722,70
7 — <i>Juros do Financiamento do Abono Provisório</i> .....		7.006.753,00
no total em aprêço de .....		1.090.967.475,70

**II) POR FINALIDADE OU SERVIÇO**

1 — <i>Tráfego</i> .....	532.188.764,10	
2 — <i>Administração</i> (exclusive "Fôrça Motriz" e "Conversão de Fôrça". .....	179.896.998,80	
3 — <i>Conservação do Equipamento Rodante</i> .....	177.360.263,80	
4 — <i>Conservação da Via Permanente</i> .. ..	130.473.758,60	
5 — <i>Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça</i> .....	32.212.193,90	
6 — <i>Conservação das Instalações Elétricas</i> .....	31.828.743,50	1.083.960.722,70
7 — <i>Juros do Financiamento do Abono Provisório</i> .....		7.006.753,00
no total mencionado de .....		1.090.967.475,70

69. Esta movimentação financeira foi necessária para manter em tráfego a média diária de 758 veículos-linha.

70. Assim, vejamos, por *veículo-linha diário*, qual foi a *despesa média anual*.

71. *Por natureza de despesa*, a despesa média anual por veículo-linha foi a seguinte:

	Cr\$
1 — <i>Pessoal</i> (inclusive Legislação Social, Abono de Natal e Abono Provisório) .....	1.052.918,70
2 — <i>Material</i> (inclusive reparação de calçamento) .....	143.561,20
3 — <i>Despesas Gerais e de Administração</i> .....	106.335,40
4 — <i>Despesas de Rateio</i> .....	60.150,30
5 — <i>Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça</i> .....	42.496,30
6 — <i>Encargos e Contingências</i> .....	19.565,50
Soma .....	1.430.027,40
7 — <i>Juros do Financiamento do Abono Provisório</i> .....	9.243,70
no total de .....	1.439.271,10

72. *Por serviço ou finalidade*, a despesa média anual por veículo-linha foi a seguinte:

	Cr\$
1 — <i>Tráfego</i> .....	702.096,00
2 — <i>Administração</i> .....	237.331,10
3 — <i>Conservação do Equipamento Rodante</i> .....	233.984,50
4 — <i>Conservação da Via Permanente</i> .....	172.129,00
5 — <i>Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça</i> .....	42.496,40
6 — <i>Conservação das Instalações Elétricas</i> .....	41.990,40
Soma .....	1.430.027,40
7 — <i>Juros do Financiamento do Abono Provisório</i> .....	9.243,70
no total indicado de .....	1.439.271,10

73. Isto pôsto, como a Receita da Exploração atingiu a Cr\$ 753.130.252,90, a média anual por veículo-linha diário foi de Cr\$ 993.575,50.

74. Pode-se, agora, pois, determinar o *resultado líquido* anual por veículo-linha, a saber:

	Cr\$
— Despesa (§§ 71 e 72) .....	1.439.271,10
— Receita (§ 73) .....	993.575,50
<b>"DÉFICIT" ANUAL POR VEICULO-LINHA</b> .....	445.695,60

75. Finalmente, para maior expressão dos números que perpassaram, pode-se afirmar que, para cada bonde em tráfego, nas diversas linhas, ocorreu em média *diariamente*, no exercício de 1957:

	Cr\$
— a despesa de .....	3.943,20
— a receita de .....	2.722,10
	<hr/>
— o prejuízo de .....	1.221,10
	<hr/>

ou, para a média diária de 758 carros-linha em tráfego:

— a despesa de .....	2.988.945,60
— a receita de .....	2.063.351,80
	<hr/>
— o prejuízo de .....	925.593,80
	<hr/>

76. Como remate da análise financeira do exercício de 1957, afirmaremos que, tendo sido transportados 450.623.889 passageiros, cada um deles importou para as Concessionárias:

	Cr\$
— numa despesa média de .....	2,42
— numa receita média de .....	1,67
	<hr/>
— num prejuízo médio de .....	0,75
	<hr/>

77. Passemos, agora, ao

## Seção II

### EXERCÍCIO DE 1958

que abrangeu o período de janeiro a abril, último mês escriturado quando teve início a pericia, isto é, 2 de junho p.p.

78. No quadrimestre em aprêço, os resultados operacionais foram os seguintes:

	Cr\$	Cr\$
I) — <i>RECEITA</i>		
De Passageiros .....	269.959.505,30	
Diversas .....	10.646.168,70	280.605.673,10

## II) — *DESPESA*

Pessoal e Legislação Social ....	270.198.407,40	
Material .....	20.265.290,20	
Despesas de Rateio .....	15.355.254,90	
Encargos e Contingências .....	16.433.208,60	
Gastos Gerais de Administr. ....	47.223.079,20	360.475.240,30
		<hr/>

III) — *DÉFICIT* ..... 88.869.566,90

como faz certo o quadro n.º 22 — RESULTADO OPERACIONAL DE CARRIS — 1958 — Janeiro a Abril.

79. Agora, se a este resultado se acrescentar o montante de encargos da majoração salarial devida no período premajoração tarifária (1-3 a 9-9-57), pagos no corrente exercício pelas Concessionárias, à conta de uma operação de crédito contratada com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S.A., mais suprimentos recebidos de outros serviços das próprias Empresas, o "DÉFICIT" OPERACIONAL DO QUADRIMESTRE toma a seguinte expressão:

	Cr\$	Cr\$
I) — <i>DÉFICIT</i> , conforme § 78 deste Relatório .....		88.869.566,90
II) — <i>DESEMBOLSOS E DESPESAS COM A MAJORAÇÃO SALARIAL NO PERÍODO 1-3 A 9-9-57</i>		
a) Majoração salarial .....	7.234.011,80	
b) Juros nos descontos e reformas das promissórias do financiamento .....	4.473.040,00	11.707.051,80
		<hr/>
III) — " <i>DÉFICIT</i> " OPERACIONAL DO QUADRIMESTRE .....		100.576.618,70
		<hr/>

80. As operações relacionadas com o atendimento da majoração salarial devida de 1-3 a 9-9-57 estão resumidas no § 23 deste Relatório e analisadas nos quadros indicados no § 25.

81. Isto pôsto, vejamos o primeiro componente dos resultados, ou seja a

### Subseção I

#### RECEITA

82. A receita operacional abrange dois grande subtítulos:

- *Receita de Passageiros*
- *Receitas Diversas*

cujos valores foram:

	Cr\$	Cr\$
I) — <i>RECEITA DE PASSAGEIROS</i>		
Regulares .....	269.506.045,30	
Especiais .....	453.460,00	269.959.505,30
<hr/>		
II) — <i>RECEITAS DIVERSAS</i>		
Fretes .....	1.758.631,50	
Anúncios .....	971.333,80	
Rendas Internas .....	7.916.202,80	10.646.163,10
<hr/>		
no total de .....		280.605.673,40

cuja análise mensal está feita no quadro n.º 23 — RECEITA DA EXPLORAÇÃO — 1958 — Janeiro a Abril.

83. Por êste quadro, verifica-se, relativamente, à “Receita de Passageiros” que:

- a) a média mensal de bondes em tráfego foi de ..... 761
- b) a média mensal de passageiros registrados foi de.... 34.722.806
- c) a média mensal da receita foi de ..... Cr\$ 67.489.876,30

84. Reportando-nos ao § 29 dêste relatório:

“A exatidão dos valores escriturados da receita foi verifi cada através de teste, onde tomamos, como amostragem, dois dias de arrecadação: um do exercício anterior e outro do de 1958, respectivamente, dias 30 de dezembro de 1957 e 23 de abril de 1958”.

85. E, nos §§ 30 a 33 estão indicados elementos e referências sôbre os “tests” auditoriais, quadros demonstrativos e critérios de apreciação atinentes à “Receita de Passageiros”, pelo que será desnecessário repisá-los.

86. Quanto às rendas escrituradas sob o título geral de RECEITAS DIVERSAS, compreendendo “Fretes”, “Anúncios” e “Rendas Internas”

“.....  
... definidas em si, não merecem maior análise, seja por sua natureza, seja pela expressão percentual na súmula geral da arrecadação aplicando-se-lhes, também e pelos “tests” de auditoria as condições de exatidão contábil que formulamos para a receita fundamental” (do § 34 do presente Relatório).

87. Focalizemos, agora, a

*Subseção II*

DESPESA

88. A despesa da exploração está analisada em cêrca de 11 (onze) quadros demonstrativos.

89. A despesa da exploração, ou “Custos Operacionais”, pode ser apreciada:

- a) *por finalidade*, ou serviço, e
- b) *por natureza*, ou tipo de despesa.

90. A finalidade operacional se desdobra em:

	Cr\$
1 — Conservação da Via Permanente .....	38.636.155,60
2 — Conservação das Instalações Elétricas .....	11.432.364,30
3 — Conservação do Equipamento Rodante .....	60.510.351,30
4 — Fôrça Motriz .....	6.977.150,10
5 — Tráfego .....	187.916.283,40
6 — Despesas Gerais e de Administração .....	64.002.935,60
<hr/>	
no montante de .....	369.475.240,30

91. Pela natureza, ou tipo de despesa, os custos assim se desdobram:

	Cr\$	Cr\$
1 — Pessoal .....	196.231.186,90	
2 — Legislação Social .....	73.967.220,50	270.198.407,40
<hr/>		
3 — Material .....		20.265.290,20
4 — Encargos e Contingências .....		16.433.208,60
5 — Contas de Rateio .....		15.355.254,90
6 — Gastos Gerais de Administração .....		47.223.079,20
<hr/>		
no total indicado de .....		369.475.240,30

92. Percentualmente, os desdobramentos referidos nos §§ 90 e 91 são os seguintes, na ordem decrescente:

a) <i>por finalidade ou serviço:</i>	%
1 — Tráfego .....	50,86
2 — Despesas Gerais e de Administração .....	17,32
3 — Conservação do Equipamento Rodante .....	16,38
4 — Conservação da Via Permanente .....	10,46
5 — Conservação das Instalações Elétricas .....	3,09
6 — Fôrça Motriz .....	1,89
<hr/>	
Total .....	100,00

b) *por natureza, ou tipo de despesa:*

1 — Pessoal .....	58,11	
2 — Legislação Social .....	20,02	73,13
3 — Gastos Gerais de Administração .....	12,78	
4 — Material .....	5,48	
5 — Encargos e Contingências .....	4,46	
6 — Contas de Rateio .....	4,15	
<b>Total .....</b>	<b>100,00</b>	

93. Vejamos, agora nos SERVIÇOS, OU FINALIDADES as incidências dos tipos, ou naturezas de despesa:

94. Teremos:

	Cr\$	%
1 — <i>na Conservação da Via Permanente</i>		
Pessoal .....	12.817.313,90	33,17
Legislação Social .....	4.272.010,80	11,06
<b>Soma .....</b>	<b>17.089.324,70</b>	<b>44,23</b>
Encargos e Contingências .....	11.661.240,80	30,18
Gastos Gerais de Administração .....	5.370.252,90	13,90
Material .....	4.450.620,80	11,52
Contas de Rateio .....	64.716,40	0,17
<b>no total de .....</b>	<b>38.636.155,60</b>	<b>100,00</b>

como faz certo o quadro n.º 32 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO — CARRIS. VIA PERMANENTE — Análise por Natureza da Despesa — Janeiro a Abril de 1953;

	Cr\$	%
2 — <i>na Conservação das Instalações Elétricas</i>		
Gastos Gerais de Administração .....	6.548.594,70	57,28
Pessoal .....	3.349.406,80	29,30
Legislação Social .....	1.000.467,70	8,75
Material .....	531.624,90	4,65
Contas de Rateio .....	2.270,20	0,02
<b>no total de .....</b>	<b>11.432.364,80</b>	<b>100,00</b>

como faz certo o quadro n.º 33 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS, INSTALAÇÕES ELÉTRICAS — Análise por Natureza da Despesa — Janeiro a Abril;

	Cr\$	%
2 — <i>na Conservação do Equipamento Rodante</i>		
Pessoal .....	29.054.961,90	48,02
Legislação Social .....	11.183.254,90	18,48
<b>Soma .....</b>	<b>40.238.216,80</b>	<b>66,50</b>
Material .....	14.431.408,60	23,85
Gastos Gerais de Administração .....	5.831.282,80	9,64
Contas de Rateio .....	9.441,10	0,01
<b>no total de .....</b>	<b>60.510.351,80</b>	<b>100,00</b>

como faz certo o quadro n.º 33-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS, EQUIPAMENTO RODANTE — Análise por Natureza da Despesa — Janeiro a Abril de 1958;

	Cr\$	%
4 — <i>no Tráfego</i>		
Pessoal .....	127.509.539,60	67,86
Legislação Social .....	53.375.493,30	28,40
<b>Soma .....</b>	<b>180.885.032,80</b>	<b>96,26</b>
Gastos Gerais de Administração .....	6.293.212,30	3,35
Material .....	621.551,50	0,33
Contas de Rateio .....	116.486,80	0,06
<b>no total de .....</b>	<b>187.916.283,40</b>	<b>100,00</b>

como faz certo o quadro n.º 34 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS, TRÁFEGO — Análise por Natureza da Despesa — Janeiro a Abril de 1958;

	Cr\$	%
5 — <i>Administração</i>		
Pessoal .....	23.499.964,80	33,11
Legislação Social .....	4.135.993,80	5,83
<b>Soma .....</b>	<b>27.635.958,60</b>	<b>38,94</b>
Gastos Gerais de Administração .....	23.179.736,50	32,66
Contas de Rateio .....	15.162.338,40	21,86
Encargos e Contingência .....	4.771.967,80	6,72
Material .....	230.084,40	
<b>no total de .....</b>	<b>70.980.085,70</b>	<b>100,00</b>

como faz certo o quadro n.º 34-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — ADMINISTRAÇÃO — Análise por Natureza da Despesa — Janeiro a Abril de 1956;

95. Apreciemos, agora, nos TIPOS ou NATUREZAS DE DESPESA, sua distribuição pelos *Serviços ou Finalidades*.

96. Teremos:

	Cr\$	%
1 — <i>Pessoal (inclusive Legislação Social)</i>		
no Tráfego .....	180.885.032,80	66,95
no Equipamento Rodante .....	40.288.216,80	14,89
na Administração .....	27.635.958,60	10,23
na Via Permanente .....	17.089.324,70	6,32
nas Instalações Elétricas .....	4.349.874,50	1,61
no total de .....	270.198.407,40	100,00

como faz certo o quadro n.º 36 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS, PESSOAL (INCLUSIVE LEGISLAÇÃO SOCIAL) — Análise por Finalidade da Despesa — Janeiro a Abril de 1958:

	Cr\$	%
2 — <i>Material</i>		
no Equipamento Rodante .....	14.431.408,60	71,21
na Via Permanente .....	4.450.620,80	21,96
no Tráfego .....	621.551,50	3,07
nas Instalações Elétricas .....	531.624,90	2,62
na Administração .....	230.084,40	1,14
no total de .....	20.265.290,20	100,00

como faz certo o quadro n.º 36-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — MATERIAL — Análise por Finalidade da Despesa Janeiro a Abril de 1958;

	Cr\$	%
3 — <i>Encargos e Contingências</i>		
na Via Permanente .....	11.661.240,80	70,96
na Administração .....	4.771.967,80	29,04
no total de .....	16.433.208,60	100,00

como faz certo o quadro n.º 37-A — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — ENCARGOS E CONTINGÊNCIAS — Análise por Finalidade da Despesa — Janeiro a Abril de 1958;

	Cr\$	%
4 — <i>Gastos Gerais e de Administração</i>		
na Administração .....	23.179.736,50	49,08
nas Instalações Elétricas .....	6.548.594,70	13,87
no Tráfego .....	6.293.212,30	13,33
no Equipamento Rodante .....	5.831.282,80	12,35
na Via Permanente .....	5.370.252,90	11,37
no total de .....	47.223.079,20	100,00

como faz certo o quadro n.º 37-B — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — GASTOS GERAIS E DE ADMINISTRAÇÃO — Análise por Finalidade da Despesa — Janeiro a Abril de 1958;

	Cr\$	%
5 — <i>Contas de Rateio</i>		
na Administração .....	15.162.338,40	98,75
no Tráfego .....	116.486,80	0,76
na Via Permanente .....	64.716,40	0,42
no Equipamento Rodante .....	9.443,10	0,06
nas Instalações Elétricas .....	2.270,20	0,01
	15.355.254,90	100,00

como faz certo o quadro n.º 37 — DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — CONTAS DE RATEIO — Análise por Finalidade da Despesa — Janeiro a Abril de 1958.

97. Na súmula da despesa destaca-se, de forma avassaladora, o dispêndio de "Pessoal e Legislação Social", no montante, no quadrimestre, de Cr\$ 270.198.407,40, ou sejam 73,13% da despesa geral de Cr\$ 369.475.240,30.

98. Tendo a receita global do período atingido a Cr\$ 280.605.673,40, o impacto de "pessoal e legislação social" se traduziu, nos primeiros quatro meses de 1958, — (*exclusive a parte dos encargos da majoração salarial devida no período premajoração tarifária, isto é, 1 de março a 9 de setembro de 1957 e paga no exercício em curso*) — pela incidência, ou absorção de recursos da ordem de 96,29%.

99. É o TRÁFEGO o serviço oneroso, pois, no quadrimestre em estudo:

a) em relação ao custo global de Cr\$ 369.475.240,30:

— a sua despesa total absorve .....	Cr\$ 187.916.283,40	ou	59,86%
— a sua despesa de “pessoal e legislação social” canaliza .....	Cr\$ 180.885.032,80	ou	48,96%

b) em relação à receita Global de Cr\$ 280.605.673,40:

— a sua despesa total absorve .....	Cr\$ 187.916.283,40	ou	66,97%
— a sua despesa de “pessoal e legislação social” canaliza .....	Cr\$ 180.885.032,80	ou	64,46%

100. Se, no quadrimestre analisado, os gastos de “pessoal e legislação social” com os Condutores, Motorneiros e Fiscais atingiram a Cr\$ ..... 155.184.534,00 como faz certo o quadro n.º 30, fôrça é concluir que, para atender exclusivamente a tais servidores, foram necessários 55,30% da receita global de carris nos primeiros quatro meses de 1958.

101. Como vimos no § 96, os encargos de *PESSOAL E LEGISLAÇÃO SOCIAL* assim se resumem, por serviço ou finalidade, na ordem decrescente:

	Cr\$	%
— Tráfego .....	180.885.032,80	66,95
— Equipamento Rodante .....	40.233.216,80	14,89
— Administração .....	27.635.958,60	10,23
— Via Permanente .....	17.089.324,70	6,32
— Instalações Elétricas .....	4.349.874,50	1,61
no total de .....	270.198.407,40	100,00

102. Mas, se a êsse montante acrescentarmos o “Abono de Natal” de Cr\$ 6.542.288,00 (que as Concessionárias classificam sob o título “Gastos Gerais de Administração”), e a parte dos encargos da majoração salarial devida no período premajoração tarifária (1-3 a 9-9-57) paga no exercício em curso com recursos de uma operação de crédito contratada com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S.A., mais suprimentos recebidos de outros Serviços das próprias Concessionárias, o total final de “Pessoal” e “Legislação Social” atingirá, no quadrimestre, a Cr\$ 283.974.707,20, a saber:

	Cr\$
— Pessoal e Legislação Social, conforme § 103 .....	270.198.407,40
— Abono de Natal .....	6.542.288,00
— Majoração Salarial devida de 1-3 a 9-9-57, paga no exercício corrente .....	7.234.011,80
no montante citado de .....	283.974.707,20

103. Se a receita global de carris foi, no quadrimestre em análise, de Cr\$ 280.605.673,40 segue-se que, sòmente o pessoal e os encargos sociais decorrentes, absorveram as rendas da exploração, ultrapassando-a em Cr\$.... 3.369.033,80 ou em cêrca de 1,2%.

104. As despesas de *MATERIAL*, ou sejam as aplicações para a conservação e manutenção dos equipamentos e inversões, e funcionamento da máquina administrativa, montaram no quadrimestre a Cr\$ 20.265.290,20, isto é, 5,48% do custo total da exploração, assim distribuídas na ordem decrescente, como vimos no § 96, n.º 2:

	Cr\$
— Conservação do Equipamento Rodante .....	14.431.408,60
— Conservação da Via Permanente .....	4.450.620,80
— Tráfego .....	621.551,50
— Conservação das Instalações Elétricas .....	531.624,90
— Administração .....	230.084,40
no total supra de .....	20.265.290,20

105. Com a rodagem média de 760 carros-linha, pode-se afirmar que a conservação do equipamento rodante consumiu, em média no quadrimestre:

$$\frac{\text{Cr\$ 14.431.408,60}}{760} = \text{Cr\$ 18.988,70 por veículo-linha.}$$

106. A conservação da via permanente consumiu aplicações da ordem de Cr\$ 4.450.620,80; mas, se acrescentarmos Cr\$ 11.661.240,00 de conservação e reparação de calçamento (que as Concessionárias contabilizam som o título “Encargos e Contingências”), o total dêsses gastos montará a Cr\$:..... 16.111.861,60, e se a via permanente cobre 92.392 metros de extensão, pode-se afirmar que nos primeiros quatro meses de 1958, o metro de trilho, inclusive o leito, consumiu a média de

$$\frac{\text{Cr\$ 16.111.861,60}}{92.392} = \text{Cr\$ 17,90}$$

107. A conservação das instalações elétricas consumiu aplicações da ordem de Cr\$ 531.624,90 dos quais Cr\$ 237.703,80 para a linha aérea; e se esta compreende uma extensão de 96.065 metros, a despesa unitária foi a média de

$$\frac{\text{Cr\$ 237.703,80}}{96.065} = \text{Cr\$ 2,50}$$

108. Os gastos de material no "Tráfego" no montante de Cr\$ 621.551,50, se distribuem entre a Superintendência, as Estações e a Escola de Tráfego, enquanto que os mesmos custos na *Administração*, no valor de Cr\$ 230.084,40, distribuídos entre a Administração Geral, Contadoria, Tesouraria, etc., representam, em maioria, despesas de material de expediente, escritório, etc.

109. Respigada a despesa de Material vejamos os *ENCARGOS E CONTINGÊNCIAS* no total de Cr\$ 4.771.967,80, já excluída a parcela de Cr\$.... 11.661.240,80, de conservação e reposição de calçamento, que, para efeito das rápidas apreciações acima expostas, colocamos na súmula de "Material".

110. Dito montante compreende:

	Cr\$
— <i>Indenizações a Terceiros</i> decorrentes de acidentes do tráfego .....	4.463.645,80
— <i>Impostos e Contribuições</i> .....	303.322,50
no total de .....	4.771.967,80

como faz certo o quadro n.º 38 "Encargos e Contingências".

111. Apreciemos, agora, os *GASTOS GERAIS DE ADMINISTRAÇÃO* no total de Cr\$ 47.223.079,20, nos quais as Concessionárias classificam entre outros custos os de "Abono de Natal" e de Cr\$ 6.542.288,00, "Fôrça Motriz" de Cr\$ 6.977.150,10 e "Conservação de Fôrça" de Cr\$ 3.512.676,70.

112. Deduzindo tais custos (que fizemos destacar), os Gastos Gerais de Administração pròpriamente ditos, montarão a Cr\$ 30.190.964,40, analisados no quadro n.º 39.

113. Teremos, a seguir o grupamento *FÔRÇA MOTRIZ E CONVERSÃO DE FÔRÇA* totalizando Cr\$ 10.489.826,80.

114. Finalmente vejamos as *CONTAS DE RATEIO*.

115. Como já dissemos, no § 63.

"êstes custos compreendem os gastos realizados pelas Concessionárias na manutenção e atendimento de serviço e despesas comuns a tôdas as concessões exploradas pelas duas empresas em análise, Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Cia. Ferrocárril Jardim Botânico, concessões as quais sofrem, a imputação, ou apropriação de sua responsabilidade, mercê de uma distribuição, ou rateio".

116. Como faz certo o quadro n.º 40 — *DESPESA DA EXPLORAÇÃO CARRIS — CONTAS DE RATEIO*, Análise de Janeiro a Abril de 1958, os gastos globais classificados nesse título foram de Cr\$ 170.642.040,80, realizados pela Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. para as três concessões de que é titular: luz, fôrça e telefones.

117. De tal montante, foram imputados à Divisão de Carris e aos custos operacionais da Cia. Ferro Carril Jardim Botânico, cêrca de Cr\$ 15.353.254,40, isto é, 9,00% da despesa total do quadrimestre.

118. As razões e critérios a que obedece o "rateio" dos gastos, ou sua imputação à concessão-carris, estão analisadas no parágrafo 66, ao qual nos reportamos.

119. Analisadas as receitas e despesas, focalizemos os

*Subseção III*

RESULTADOS LÍQUIDOS

traduzidos, no quadrimestre, num *deficit* de exploração da ordem de ..... Cr\$ 100.576.618,70 (cem milhões quinhentos e setenta e seis mil seiscentos e dezoito cruzeiros e setenta centavos) a saber:

	Cr\$	Cr\$
1 — <i>DESPESA</i>		
Da Exploração .....	369.475.240,30	
Da Majoração Salarial devida de 1-3-57 a 9 de setembro de 1957, paga no exercício de 158 .....	11.707.051,80	381.182.202,10
2 — <i>RECEITA DA EXPLORAÇÃO</i> .....		280.605.673,40
3 — <i>DEFICIT FINAL DO QUADRIMESTRE</i> .....		100.576.618,70

120. A despesa total, acima indicada, pode ser assim resumida:

	Cr\$	Cr\$
1) <i>POR NATUREZA</i>		
1 — Pessoal (inclusive "Legislação Social" "Abono de Natal" e "Abono Provisório") .....	283.974.707,20	
2 — <i>Material</i> (inclusive reparação de calçamento) .....	31.926.531,00	
3 — <i>Gastos Gerais de Administração</i> (exclusive "Abono de Natal", "Fôrça Motriz" e "Conversão de Fôrça") .....	30.190.964,40	
4 — <i>Contas de Rateio</i> .....	15.353.254,90	
5 — <i>Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça</i> .....	10.489.826,80	
6 — <i>Encargos e Contingências</i> (exclusive reparação de calçamento) .....	4.771.967,80	376.709.252,10
7 — <i>Juros do Financiamento do Abono Provisório</i> .....		4.473.040,00
no total supra de .....		382.182.292,10

	Cr\$	Cr\$
II) — POR FINALIDADE OU SERVIÇO		
1 — Tráfego .....	192.434.305,10	
2 — Conservação do Equipamento Rodante .....	61.689.723,40	
3 — Administração (exclusive "Fôrça Motriz" e "Conversão de Fôrça") .....	61.563.257,30	
4 — Conservação da Via Permanente...	39.056.262,20	
5 — Conservação das Instalações Elétricas .....	11.475.877,30	
6 — Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça .....	10.489.826,80	376.709.252,10
7 — Juros do Financiamento do Abono Provisório .....		4.473.040,00
no total mencionado de .....		<u>381.182.292,10</u>

121. Esta movimentação financeira foi necessária para manter em tráfego no quadrimestre, a média de 760 veículos-linha.

122. Assim, vejamos, por *veículo-linha diário*, qual foi a *despesa média, do quadrimestre*.

"Na vigência das atuais concessões de serviço de bondes, as alterações tarifárias se destinarão, exclusivamente, à *cobertura dos custos de operação e manutenção e a constituição de um fundo especial*, em conta vinculada no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., para expansão e melhoria do serviço",

são nossos os grifos.

123. Por *natureza de despesa*, a despesa média quadrimestral por veículo-linha foi a seguinte:

	Cr\$
1 — Pessoal (inclusive Legislação Social, Abono de Natal e Abono Provisório) .....	373.650,90
2 — Material (inclusive reparação de calçamento) .....	42.008,60
3 — Gastos Gerais de Administração .....	39.725,00
4 — Despesas de Rateio .....	20.204,30
5 — Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça .....	13.802,40
6 — Encargos e Contingências .....	6.278,90
Soma .....	<u>495.670,10</u>
7 — Juros do Financiamento do Abono Provisório .....	5.885,60
no total de .....	<u>501.555,70</u>

124. Por *finalidade ou serviço*, a despesa média quadrimestral por veículo-linha foi a seguinte:

	Cr\$
1 — Tráfego .....	253.203,00
2 — Conservação do Equipamento Rodante .....	81.170,70
3 — Administração .....	81.004,30
4 — Conservação da Via Permanente .....	51.389,80
5 — Conservação das Instalações Elétricas .....	15.099,90
6 — Fôrça Motriz e Conversão de Fôrça .....	13.802,40
Soma .....	<u>495.670,10</u>
7 — Juros do Financiamento do Abono Provisório .....	5.885,60
no total de .....	<u>501.555,70</u>

125. Isto pôsto, como a Receita da Exploração atingiu a Cr\$ 280.605.673,40, a média quadrimestral por veículo-linha foi de Cr\$ 396.218,00; e, em consequência, pode-se determinar o *resultado líquido* quadrimestral por veículo-linha, a saber:

	Cr\$
— Despesa (§§ 123 e 124) .....	501.555,70
— Receita .....	<u>369.218,00</u>
— Déficit quadrimestral por veículo-linha .....	<u>132.337,70</u>

126. Finalmente, para maior expressão dos números que se alinharam pode-se afirmar que, para cada bonde em tráfego nas diversas linhas, ocorreu em média, *diariamente*, no 1.º quadrimestre de 1958:

	Cr\$
— a receita de .....	4.179,60
— a receita de .....	<u>3.076,80</u>
— o prejuízo de .....	<u>1.102,80</u>
ou, para a média diária de 760 carros-linha em tráfego:	
— a despesa de .....	3.176.496,00
— a receita de .....	<u>2.333.368,00</u>
— o prejuízo de .....	<u>838.128,00</u>

127. E, como remate da análise financeira do 1.º quadrimestre de 1958, afirmaremos que, tendo sido transportados 138.891.224 passageiros, cada um deles importou para as Concessionárias:

— numa despesa média de .....	2,74
— numa receita média de .....	2,00
<hr/>	
— num prejuízo médio de .....	0,74

ou, em resumo, a majoração tarifária, concedida pelo Decreto n.º 13.605, de 9-9-57, já era insuficiente, no mínimo, em Cr\$ 0,74, por passagem, pois autorizado um aumento de Cr\$ 0,50 por passagem, seriam necessários, para o equilíbrio da exploração, exclusiva remuneração do investimento, Cr\$ 1,24.

128. Mas a majoração de tarifas foi concedida, exclusivamente para a cobertura da majoração salarial a que se refere o acôrdo homologado em 28 de fevereiro de 1957 pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, em evidente contradição ao dispositivo contido no artigo 2.º da Lei Municipal n.º 843, de 7-5-56, publicada no *Diário Oficial*, Seção II, de 10-5-56, *verbis*:

129. De fato em obediência à recomendação expressa do então Prefeito, o eminente Embaixador Francisco Negrão de Lima, a Comissão Especial instituída pela portaria n.º 197, de 30 de março de 1957, da qual fui Relator, limitou-se a propor uma revisão de tarifas que *atendesse exclusivamente aos ônus da majoração salarial decorrente do acôrdo de 28 de fevereiro de 1957 e vigente a partir de 1.º de março do mesmo ano.*

130. Para tanto, consideradas as médias mensais: da majoração salarial, de Cr\$ 16.751.632,00, e de passageiros transportados no 1.º semestre de 1957, de 38.366.528, estabeleceu-se a relação:

Majoração Salarial Mensal

Média de Passageiros Transportados

da qual, substituindo as indicações literais pelas numéricas, foi obtido o resultado

$$\frac{\text{Cr\$ 16.751.632,60}}{38.366.528} = \text{Cr\$ 0,4366, ou Cr\$ 0,44.}$$

131. Transcrevendo os parágrafos 75 e 76 do relatório daque Comissão Especial:

“75. Arredondando para Cr\$ 050 seria forçar a fração e, arredondando para Cr\$ 0,40 não seriam dados os recursos rígidos à majoração salarial.

76. Propomos, então, que se arredonde para Cr\$ 0,50 o resultado matemático, estabelecendo, porém, restrições relativamente à aplicação da majoração tarifária, assim elevada para Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos)”.

132. As restrições relativamente ao arredondamento, ou sejam quanto ao excesso teórico de Cr\$ 0,06 (seis centavos), foram as contidas no parágrafo único do artigo 3.º do Decreto n.º 13.605, de 9 de setembro de 1957, que concedeu a revisão tarifária ainda em vigor, a saber:

“Qualquer saldo verificado entre o produto da arrecadação da majoração tarifária e a despesa decorrente do aumento salarial será recolhido, mensalmente, pelas concessionárias, ao Banco da Prefeitura do Distrito Federal, S. A., em conta bloqueada para constituir o “Fundo de Melhoria do Serviço de Bondes”. Os recursos assim obtidos serão aplicados pelas concessionárias, mediante prévia autorização do Prefeito, no melhoramento do serviço, visando ao conforto e segurança dos passageiros”.

133. Surge, assim, novo aspecto na exploração do serviço, qual o dos

*Seção III*

RESULTADOS DA MAJORAÇÃO TARIFÁRIA FACE AO PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 3.º DO DECRETO N.º 13.605, DE 9-9-1957

consubstanciados no quadro n.º 48.

134. Pelo demonstrativo, verifica-se que, de 10 de setembro de 1957 a 30 de abril de 1958, a majoração tarifária, *ao invés de cobrir a majoração salarial e fornecer, ainda, recursos para o Fundo de Melhoria, FOI INSUFICIENTE PARA ATENDER AS FINALIDADES PRINCIPAIS DE SUA DECRETAÇÃO.*

135. De fato:

	Cr\$
a) para uma despesa de .....	124.911.006,10
b) a tarifa forneceu recursos de, apenas .....	120.682.827,60
<hr/>	
ocorrendo, em conseqüência, até 30-4-58, o deficit de....	4.228.178,50

na média mensal de Cr\$ 551.981,50 (quinhentos e cinquenta e um mil, novecentos e oitenta e um cruzeiros e cinquenta centavos).

136. Absolutamente negativos os resultados da majoração tarifária autorizada pelo Decreto n.º 13.605-57, seja pelos critérios que presidiram ao seu cálculo e elaboração, seja, ainda, por fatores outros que influem, cada vez mais, nas condições do serviço de bondes (evasão de rendas, concorrência desordenada dos outros meios de transportes, ausência e omissão do Poder Concedente no estudo e fiscalização financeira, cotidiana e permanente das concessões), o fato evidente é que a tese do estímulo, ou manutenção dos “deficits” da exploração do serviço de carris não encontra apoio ou base de qualquer espécie senão a de, em nome de uma vaga, difusa e abstrata defesa da economia popular, acumular uma dívida potencial e estourar na economia e nas finanças públicas do Distrito Federal, em futuro próximo,

ou quando do término dos contratos com as empresas, das quais não é lícito, em condições normais, esperar magnanimidade ou complacência em assunto que tão de perto toca aos seus interesses, mais ainda quando resguardados pela lei municipal e pela própria Carta Magna.

137. E as condições em que, por via da orientação do Poder Concedente se desenvolve o serviço de carris, refletem-se não apenas na economia interna das concessionárias e, por extensão, na economia pública, mas fazem sentir seus efeitos na estrutura geral da própria economia do Distrito Federal, isto é, nas atividades de produção, circulação e distribuição da riqueza oriunda de sua agricultura, de sua indústria e de seu comércio.

138. De fato os aumentos salariais obedecem a um ritmo, a um ciclo de fatalidade, que, mal o Poder Concedente conclui seus estudos para a cobertura tarifária reclamada pelas concessionárias, outra majoração de salários já está gerada e em desenvolvimento, numa partenogênese inflacionária, que vem a termo em intervalos cada vez menores.

139. E, malgrado o Decreto federal n.º 41.444-57, os acordos salariais entram imediatamente em vigor, enquanto o estudo tarifário se arrasta por meses a fio, exigindo, em nome da ordem pública ameaçada por greves e paralisações dos serviços, uma cobertura extratarifária.

140. Nesse compasso de espera, vê-se o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A. compelido a financiar as empresas, canalizando recursos, específica e legalmente destinados ao incremento das atividades produtoras legítimas do Distrito Federal (financiamento da produção agrícola, da produção industrial e desenvolvimento geral do crédito comercial), para cobrir as exigências dos assalariados, justas sem dúvida, mas atendíveis, de outra forma.

141. Ora, o estabelecimento oficial de crédito da cidade forneceu recursos, mediante empréstimos às concessionárias, de cerca de Cr\$ 192.200.000,60 (cento e noventa e dois milhões e duzentos mil cruzeiros) dos quais:

	Cr\$
a) para cobrir a majoração salarial devida de 1 de março a 9 de setembro de 1957 .....	86.000.000,00
b) para cobrir a majoração devida de 1 de maio a 31 de outubro de 1958 .....	106.200.000,00
	<hr/>
no montante citado de .....	192.200.000,00

142. Dêsse financiamento o primeiro não está sendo amortizado, limitando-se as Concessionárias a reformar, periodicamente, os títulos de dívida, o que implica, em suma, no congelamento de oitenta e seis milhões de cruzeiros, rendendo juros ao Banco, mas impedindo-o, de outro lado, de atender às também justas e inadiáveis necessidades da agricultura, da indústria e do comércio da metrópole.

143. Para o segundo empréstimo está concertado um plano de resgate, que vai até 12 de setembro do próximo ano, mas, de qualquer modo, impõe-se

uma revisão nos critérios tarifários, para o serviço seja através de medidas imediatas, seja por providências mediatas.

144. Expostos os graves inconvenientes da atual política de tarifas de bondes, passemos á

*Seção IV*

SOLUÇÃO TARIFÁRIA PROPOSTA

145. Podem ser estabelecidas três teses para uma solução de tarifas no serviço de bondes:

- a) Tese do Equilíbrio Financeiro total;
- b) Tese do Equilíbrio Financeiro parcial;
- c) Tese da Manutenção do *deficit*.

146. A *Tese do Equilíbrio Total* é, por definição, aquela que visa ao estabelecimento de condições de tarifas mediante as quais — (não considerada a remuneração do investimento, vide item 1.º do parágrafo 2 deste Relatório) — as concessionárias obtêm receitas bastantes à cobertura das despesas.

147. Tal critério encontra apoio expresso no artigo 2.º, da lei municipal n.º 843, de 7 de maio de 1956, publicada no *Diário Oficial*, Seção II, 10-5-56, e suas bases de cálculo seriam as seguintes:

a) *DESPESAS DA EXPLORAÇÃO*

	Cr\$
Média mensal dos custos atuais, em função do 1.º quadrimestre de 1958, analisado .....	93.368.810,00
Média mensal dos novos encargos de pessoal e legislação social, em função do acôrdo de 7-4-58 e vigente desde 1-5-58	14.467.378,70
	<hr/>
Soma .....	106.836.188,70

*MENOS:*

b) *RECEITA DA EXPLORAÇÃO*

Média mensal em função do 1.º quadrimestre de 1958, analisado .....	70.151.418,30
---	---------------

c) *REFORÇO MENSAL DE RECEITA NECESSÁRIO*

---

36.684.770,40

148. Mas, como é evidente, não haveria recursos para a formação do "Fundo de Melhoria", senão em novo acêscimo de receita, cujos critérios seriam estabelecidos em função do que fôsse definido como "melhoria e expansão do serviço", a que alude o dispositivo legal citado.

149. Considerando-se, porém, o fechamento dos bondes com a finalidade precípua do "Fundo de Melhoria", que tal providência implicaria a despesa de Cr\$ 600.000,00 (seiscentos mil cruzeiros) por veículo, ou, em 1.181 unidades, o montante de Cr\$ 878.600.000,00 (seiscentos e setenta e oito milhões e seiscentos mil cruzeiros); e, afinal, que estabelecendo-se um programa de fechamento de 20 unidades mensais, seriam necessários, por mês, Cr\$ ..... 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros) o reforço de renda, referido no §

147 dêste relatório, se representaria por Cr\$ 48.684.770,40 (quarenta e oito milhões, seiscentos e oitenta e quatro mil, setecentos e setenta cruzeiros e quarenta centavos).

150. Considerando a média estimada mensal de passageiros pagantes para o corrente ano. de 35.118.558, o rateio *per capita* do aumento da tarifa seria dado pela relação:

$$\frac{\text{Cr\$ } 48.684.770,40}{35.118.558} = \text{Cr\$ } 1,39$$

151. Sendo, em média, o preço atual de Cr\$ 2,00 por seção, o preço de passagem seria de Cr\$ 3,39, ou, arredondado, Cr\$ 3,40 (três cruzeiros e quarenta centavos), por seção ou, em linhas de duas seções, o preço de passagem inteira de Cr\$ 6,80, quase o de uma passagem de ônibus nas linhas radiais.

152. É uma solução absolutamente inaceitável, por várias razões, uma das quais seria a fuga quase total dos passageiros, que se passariam para outros meios de transporte.

153. Abstraindo-se a formação do "Fundo de Melhoria", o aumento de tarifa seria dado pela relação:

$$\frac{\text{Cr\$ } 36.884.770,40}{35.118.558} = \text{Cr\$ } 1,04, \text{ ou arredondando Cr\$ } 1,10$$

que, acrescidos ao atual preço de Cr\$ 2,00, forneceria, por seção, o preço de Cr\$ 3,10, ou, em linhas de duas seções, Cr\$ 6,20, *inaceitável e inadmissível*.

154. E deve ser ressaltado que *nenhuma* das soluções apontadas nos §§ 149 a 153, *daria cobertura ao "Abono Provisório e suas despesas", vigente desde 1.º de maio pp.*

155. Abstraindo-se, ainda, o "Fundo de Melhoria", mas prevendo recursos para atendimento da majoração salarial e cobertura do "Abono Provisório", a relação que daria o aumento tarifário seria:

$$\frac{\text{Cr\$ } 14.467.378,70 + 10.200.000,00}{35.118.558} = \text{Cr\$ } 0,70$$

que, acrescidos ao atual preço de Cr\$ 2,00, forneceria, por seção, o preço de Cr\$ 2,70, ou, em linhas de duas seções, Cr\$ 5,40, *inaceitável e inadmissível*.

156. A *Tese da Manutenção do "Deficit"*, está dissecada nos §§ 136 a 142, sendo desnecessário repisar os argumentos de sua absoluta e formal contraindicação; mas, a título ilustrativo, diremos que, adotado tal critério, importaria num aumento de Cr\$ 0,41 nos atuais preços de passagem por seção, ou seja, o resultado da relação:

Majoração Salarial Mensal

Média Mensal de Passageiros Transportados no Semestre

isto é

Cr\$ 14.467.378,70

$$\frac{\text{Cr\$ } 14.467.378,70}{35.118.558} = \text{Cr\$ } 0,41, \text{ ou arredondando Cr\$ } 0,50 \text{ por seção}$$

ou, em linhas de duas seções, o preço de Cr\$ 5,00 (*cinco cruzeiros*) por passagem inteira, antipsicológico por todos os títulos.

157. Seria estabelecida, como no Decreto n. 13.605, de 9-9-57 a obrigatoriedade do bloqueio do excesso teórico de Cr\$ 0,09, e, fatalmente os resultados de 1957 e 1958 *se repetiriam, com todos os inconvenientes apontados abundantemente neste relatório.*

158. Resta, então, a *Tese do Equilíbrio Parcial*, que permitirá dar recursos:

1.º para a cobertura dos ônus da majoração salarial, inclusive do "Abono Provisório", que compreende não só o aumento que vem sendo pago desde 1.º de maio último, com os recursos de uma operação de crédito no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., como as despesas desse financiamento;

2.º para a cobertura parcial dos outros itens dos custos de exploração, e

3.º para a formação do "Fundo de Melhoria", mediante bloqueios no estabelecimento oficial de crédito da cidade.

159. Na adoção desta tese é mister estabelecer duas premissas:

- a) a da definição da finalidade precípua do "Fundo de Melhoria", e
- b) a do estabelecimento do critério de cobrança dos preços de passagem que forem fixados, isto é, ou manutenção das atuais duas seções em certas linhas, ou, então, estipulação de "preços únicos por grupos de linhas", suprimidos, em consequência, os sectionamentos.

160. Vejamos a primeira premissa, ou a da definição da finalidade precípua do "Fundo de Melhoria".

161. Entendemos como melhoria do serviço:

1.º maiores condições de conforto e segurança dos passageiros e, obviamente, da equipagem do veículo;

2.º aumento da velocidade comercial dos veículos, e, por via de consequência, do aumento de número de viagens e, como remate, do aumento da capacidade de escoamento dos usuários, mormente, nas horas de "rush" e

3.º redução, a um mínimo inexpressivo, da evasão de rendas, seja do passageiro que se furta ao pagamento da passagem, seja do cobrador que não se furta a sonégá-la.

162. As condições acima expostas conduzem, iniludivelmente, ao *fechamento dos bondes*.

163. De fato, o atual tipo de veículo aberto, com mais de dez entradas e saídas que dão origem aos "pingentes", os cachos humanos de candidatos à morte e a acidentes graves por imprensamentos, ou raspão de outros veículos; que sujeita os cobradores à intempérie e aos acidentes; que facilita e estimula a evasão de rendas, tal veículo, em suma, depõe contra a segurança do tráfego e sua livre circulação, contra a vida e a segurança de passageiros e agentes de cobrança, contra a economia das Concessionárias e, por via de consequência, contra a economia pública, porque, neste ponto, a evasão de

rendas já deixou de ser um problema de ordem interna das empresas para constituir-se em atentado público, ostensivo e impune, à própria estrutura econômico-financeira do sistema que ao Poder Concedente cabe, por força legal, manter estável e consistente.

164. A evasão de rendas é algo de estarrecer, pois, estimada em 30,00% (trinta por cento), atinge, no período 1953-57, para uma receita registrada de Cr\$ 2.552.000.289,80 a Cr\$ 1.093.714.380,00 (um bilhão, noventa e três milhões, setecentos e quatorze mil trezentos e oitenta cruzeiros).

165. É evidentemente supérfluo tecer qualquer consideração sobre este assunto, senão que, pelo vulto dos recursos subtraídos nominalmente à economia das empresas, mas de fato desviados da bolsa dos usuários, constitui, sem exagero, o fator decisivo da situação deficitária do serviço, e que urge remover seja a prazo mais ou menos longo (com recursos da própria tarifa), seja a prazo rápido (com financiamento especial, ressarcível, após, com a tarifa).

166. Passemos, agora, à segunda premissa, ou a que se relaciona com os critérios de cobrança dos preços de passagem.

167. Já vimos, nos §§ 146 a 157 ser impraticável, com o atual regime de seccionamento de preços, dar cumprimento à tese do equilíbrio total, ou parcial, do esquema financeiro do transporte por bondes.

168. E afastada de plano a tese da manutenção do "deficit", resta-nos, então, adotar o princípio dos "Preços únicos por Grupos de Linhas".

169. A sua adoção, a par de fornecer os recursos financeiros necessários ao cumprimento dos três itens focalizados no § 154, importará na *seleção de passageiros*, do melhor aproveitamento dos veículos, objetivando, a final, a melhoria, mesmo, das próprias condições do tráfego.

170. E a formação dos novos recursos não implicará, como nos critérios até então postos em prática, o encarecimento geral do serviço, cujos preços de passagem *não serão aumentados propriamente, senão que sofrerão uma racionalização*.

171. Isto pôsto, dividamos as atuais linhas de concessão em 5 (cinco) grupos:

- a) *Linhas Centrais*: — as que têm percurso na zona central da cidade;
- b) *Linhas Para-centrais*: — as que cobrem a maior parte do seu percurso na zona central, mas a transpõem;
- c) *Linhas Radiais*: — as que ligam o centro da cidade aos bairros;
- d) *Linhas Diametrais*: — as que ligam os bairros, passando pelo centro da cidade, e
- e) *Linhas Auxiliares ou Locais*: — as que ligam bairros, ou pontos da cidade, sem passarem pelo centro.

172. Este critério encontra base e apoio no "Plano de Transporte Coletivo referente aos Serviços de Auto-Ônibus e Auto-Lotações do Distrito Federal", aprovado pelo Decreto n.º 13.974, de 6 de agosto pp., e (na sua adoção, partimos da premissa de que *nenhuma passagem custaria menos de Cr\$ 2,00 (dois cruzeiros) nem mais de Cr\$ 4,00 (quatro cruzeiros)*, ou seja, os correspondentes aos atuais preços de uma seção, e de uma "inteira" ou duas seções.

173. De outra parte, para a supressão dos seccionamentos, era mister o conhecimento exato, ou o mais aproximado possível dos "passageiros físicos", ou seja, dos usuários realmente transportados.

174. Com o sistema em vigor de duas seções, tal conhecimento é praticamente impossível, já que os elementos de estatística e contabilidade da receita de passagens, isto é, as "Guias dos Condutores", não fazem distinção entre passageiros que completam o percurso e aqueles que desembarcam até o ponto da 1.ª seção, mesmo porque só há um "relógio" marcador das passagens cobradas que acumula "passagens registradas" e não "passageiros transportados". Voltando a zero no ponto final da 1.ª seção, os passageiros que a transpõem são, de novo, registrados, como se novos passageiros fossem.

175. Impunha-se, assim, uma *contagem direta*, de modo a verificar e apurar, nos totais registrados pelos "relógios", a incidência percentual dos usuários que ultrapassassem a 1.ª seção.

176. Em entendimentos mantidos com a direção das Concessionárias, foram estas encarregadas da realização da pesquisa, vez que à Prefeitura seria impraticável promovê-la, pelo que agora, já se pode denominar de "proverbal desaparecimento dos órgãos fiscalizadores".

177. Em expedientes que faço anexar (ofícios ns. CP 266, de 22-9-58, e CP 272, de 27-9-58, da Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda.), constam: os resultados de pesquisa que abrangeu dois períodos, no mês de agosto: de 4 a 10, e de 11 a 17, compreendendo *uma semana para um motor ou uma composição de cada linha, entre 5.00 e 23.00 horas*.

178. Linha por linha de duas seções, a percentagem dos passageiros que ultrapassaram a 1.ª seção ficou compreendida entre 7.65 e 23.40, mas a impossibilidade de determinar a média ponderada dessa ultrapassagem levou-nos a fixar em 20 (vinte) a percentagem dos que ultrapassam a seção.

179. Além do mais, o surgimento e desenvolvimento de outros meios de transporte coletivo e, mesmo, a elevação paulatina da escala social dos até então habituais usuários do bonde, têm refletido uma diminuição no seu emprego da ordem de 7,00% (sete por cento) de um ano para outro.

180. Assim, da pesquisa de contagem direta, pôde ser estabelecida a "Estimativa Mensal de Passageiros Pagantes para 1958", a qual, conjugado com as percentagens de 20.00 e 7.00 aludidas nos §§ 178 e 179, fornece a "Estimativa Mensal de Passagens Físicas", base e fundamento para o critério dos "Preços Únicos por Grupos de Linhas".

181. Com tais elementos, organizamos, então, as BASES DA REVISÃO TARIFÁRIA, consubstanciadas nos quadros de ns. 52 a 59, que indicam, por Grupos de Linhas:

- a) Designação das Linhas;
- b) Concessionária;
- c) Quilometragem;
- d) Seções do Itinerário;
- e) Preço Atual da Passagem;
- f) Média Mensal de Passageiros.

- 1 — Atual.
- 2 — % dos que passam da 1.<sup>a</sup> seção e da fuga verificada nos últimos anos.

g) Renda Média Mensal Provável.

- 1 — Atual
- 2 — A Cr\$ 2,00.
- 3 — A Cr\$ 2,50.
- 4 — A Cr\$ 3,00.
- 5 — A Cr\$ 3,50.
- 6 — A Cr\$ 4,00.

h) Reforço Provável de Renda.

- 1 — A Cr\$ 2,00.
- 2 — A Cr\$ 2,50.
- 3 — A Cr\$ 3,00.
- 4 — A Cr\$ 3,50.
- 5 — A Cr\$ 4,00.

182. Formuladas as previsões do reforço de renda, a solução tarifária dependerá da escolha de uma das 135 (cento e trinta e cinco) hipóteses que poderão ser formulados para o caso, pois, nas condições estabelecidas, apresenta-se um problema de matemática enquadrado na análise combinatória (arranjos com repetições) e cujos elementos (ou PREÇOS DE PASSAGEM) são os seguintes:

- I) — nas Linhas Centrais: Cr\$ 2,00 — Cr\$ 2,50 — Cr\$ 3,00.
- II) — nas Linhas Para-centrais: Cr\$ 2,00 — Cr\$ 2,50 — Cr\$ 3,00.
- III) — nas Linhas Radiais: Cr\$ 3,00 — Cr\$ 3,50 — Cr\$ 4,00.
- IV) — nas Linhas Diametraes: Cr\$ 3,00 — Cr\$ 3,50 — Cr\$ 4,00.
- V) — nas Linhas Auxiliares ou Locais: Cr\$ 2,00 — Cr\$ 2,50 — Cr\$ 3,00

arranjados cinco a cinco, ou na disposição abaixo:

Tipo B: Linhas Centrais aos preços atuais e Linhas Para-centrais a Cr\$ 2,50;

Tipo B: Linhas Centrais aos preços atuais e Linhas Para-centrais a Cr\$ 3,00;

Tipo C: Linhas Centrais e Linhas Para-centrais a Cr\$ 2,50;

Tipo D: Linhas Centrais a Cr\$ 2,50 e Para-centrais a Cr\$ 3,00;

Tipo E: Linhas Centrais e Linhas Para-centrais a Cr\$ 3,00, feitas, em cada um dos Tipos, as variações ou arranjos, das linhas Radiais, Diametraes, Locais ou Auxiliares.

183. As 27 hipóteses de cada um dos Tipos estão apontadas no quadro n.º 60 — HIPÓTESES DE SOLUÇÃO TARIFÁRIA, e os resultados financeiros prováveis de cada uma delas consubstanciam-se nos quadros números 52 a 59, BASES PARA A REVISÃO TARIFÁRIA.

184. E para a adoção de uma das 135 hipóteses de solução tarifária obtida na conformidade do que indicam os parágrafos 178 e 179, foram confeccionados os quadros ns. 61 a 65, RESULTADOS FINANCEIROS PROVAVEIS DAS SOLUÇÕES TARIFÁRIAS.

185. Das 135 (cento e trinta e cinco) hipóteses de solução 54 (cinquenta e quatro) são *negativas* e 81 (oitenta e um) são *positivas*.

186. A nosso ver, para a escolha da solução mais satisfatória, seria adotado um julgamento baseado nos seguintes princípios:

a) preferência para as soluções que não contenham preços de passagem com fração de cruzeiro;

b) idem para as que estipulem os mesmos preços para as Linhas Radiais e Diametraes;

c) idem para as que mantivessem inalterados, em certos grupos de linhas, os atuais preços de passagem.

187. Surge, então, a hipótese B-27, a saber:

— Linhas Centrais — Cr\$ 2,00 (inalteradas).

— Linhas Para-centrais — Cr\$ 3,00.

— Linhas Radiais e Diametraes — Cr\$ 4,00.

— Linhas Locais, ou Auxiliares — Cr\$ 3,00.

que classificaremos de *ACONSELHAVEL E RECOMENDAVEL*, visto que, além de preencher as premissas fundamentais (cobertura da majoração salarial, cobertura dentro do prazo do resgate, 13-9-59, do financiamento que atendeu, de 1.º de maio a 31 do corrente, o pagamento, majoração salarial, cobertura parcial dos outros custos da exploração e formação do "Fundo de Melhoria"), *não representa, propriamente, um aumento de tarifa, mas simples racionalização dos critérios de cobrança*, eis que:

a) apenas as linhas Para-centrais (15 na zona norte e 6 na zona sul) sofrem o acréscimo de Cr\$ 1,00 (um cruzeiro);

b) as Linhas Radiais — (ou aquelas que se destinam à ligação do centro aos bairros e que, agora, custam, nas duas seções, Cr\$ 4,00) não sofrem alteração com o preço único;

c) as Linhas Locais, ou Auxiliares, no total de 16, sendo 14 na zona norte e 2 na zona sul, apresentam casos de *redução dos atuais preços*;

d) as Linhas Centrais permanecem inalteradas nos atuais Cr\$ 2,00.

188. É, a nosso ver, uma solução:

a) *técnica* — porque seleciona os passageiros (os que necessitam um percurso médio não tomarão o lugar dos que se dirigem a bairros distantes), redistribuindo-os, do que resulta, por via de consequência, o melhor aproveitamento da capacidade transportadora dos veículos, com possibilidade do aumento de sua velocidade comercial e, como remate, aumento de número de viagens diárias, em benefício dos usuários, da economia das concessionárias e, obviamente, da economia pública;

b) *legal* — porque decorre dos precisos termos do artigo 2.º, da Lei Municipal n.º 843, de 7-5-56;

c) *de alto sentido psicológico popular* — porque, como atualmente em geral nenhum preço de passagem sugerido é inferior a Cr\$ 2,00, *nem superior*, nas atuais linhas de duas seções, a Cr\$ 4,00 e, afinal, porque há casos, não poucos, de redução de tarifas.

189. Isto pôsto, a hipótese B-27, que *aconselharíamos* e *recomendaríamos* ao plenário da Comissão de Transportes Coletivos do Distrito Federal, assim se analisa:

LINHAS	Preço proposto	Refêrço mensal de receita	Pagamento da majoração salarial	Excesso de renda
— Centrais .....	2,00	328.308,00		
— Para-centrais..	3,00	5.678.178,00		
— Radiais .....	4,00	17.807.170,00		
— Diametraes ...	4,00	465.112,00		
— Locais ou Auxiliares .....	3,00	1.961.461,00		
<b>Total .....</b>	—	<b>25.583.613,00</b>	<b>14.467.378,70</b>	<b>11.116.234,30</b>

190. O excesso de renda previsto de Cr\$ 11.116.234,30 teria a seguinte aplicação:

a) na cobertura do "Abono Provisório" e "Suas Despesas", ou seja, do financiamento com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., no valor de Cr\$ 102.000.000,00 (cento e dois milhões de cruzeiros), que compreende juros e amortização, dentro do prazo ajustado (até 12 de setembro de 1959) ou em 10 (dez) meses a partir de novembro p.p.;

b) da cobertura, a partir de agosto ou setembro de 1959, de parte dos outros custos de exploração;

c) na formação, a partir de agosto ou setembro de 1959, do "Fundo de Melhoria do Serviço de Bondes".

191. A cobertura parcial dos outros custos da exploração e a formação do "Fundo de Melhoria", a iniciar-se em agosto ou setembro de 1959, se fariam através da aplicação, sobre a receita de passagens, de uma percentagem onde se tomariam, como bases, 60% (sessenta por cento) do excesso de receita acima indicada para a cobertura parcial dos outros custos, e 40% (quarenta por cento) para a formação do "Fundo de Melhoria".

192. A percentagem exata seria dada em função de:

Cr\$

a) majoração de receita .....	11.116.234,30
b) majoração salarial .....	14.467.378,70
c) receita de passagens atual .....	68.297.895,00
d) receita de passagem afetada da revisão proposta .....	93.881.508,00

193. Estabelecendo a relação entre o excesso de receita (revisão tarifária deduzida da majoração salarial) e a receita afetada da revisão tarifária, teríamos a percentagem do acréscimo líquido de receita sobre o qual

incidiriam as percentagens de 60% para a cobertura parcial dos outros custos da exploração e 40% para a formação do "Fundo de Melhoria".

194. Chamando de:

RT — a revisão tarifária proposta

MS — a majoração salarial em vigor

RG — a receita de passagens já afetada da revisão tarifária proposta, poderíamos estabelecer a relação indicada:

RT — MS, ou, substituindo as indicações literais por seus valores:

RG

Cr\$25.583.613,00 — Cr\$ 14.467.378,70      Cr\$ 11.116.234,30

Cr\$ 91.653.249,00

Cr\$ 93.881.508,00

= 0.1184 ou 11,84%

195. Aplicando as percentagens de 60% e 40% sobre a percentagem indicada, teríamos.

a) para a cobertura parcial dos outros custos

$$0,1184 \times 0,6 = 0,07104, \text{ ou } 7,10\%$$

b) para a formação do "Fundo de Melhoria"

$$0,1184 \times 0,4 = 0,0473, \text{ ou } 4,73\%$$

que, a partir de agosto, ou de setembro de 1959, incidiriam sobre a receita total de passagens.

196. Tomando, para exemplo, a receita total de passagens prevista de Cr\$ 93.881.508,00, teríamos:

a) para a cobertura parcial dos outros custos

$$0,071 \times \text{Cr\$ } 93.881.508,00 = \text{Cr\$ } 6.665.587,10$$

b) para a formação do "Fundo de Melhoria"

$$0,047 \times 93.881.508,00 = \text{Cr\$ } 4.412.430,00$$

c) total do excesso de renda = Cr\$ 11.078.018,00

197. A percentagem fixa a aplicar sobre a receita total de passageiros para o fim de constituição do "Fundo de Melhoria" poderá ser arredondada para 0,05 ou 5% (cinco por cento), sem prejuízo, é claro, da ação fiscalizadora financeira-contábil da Prefeitura que, através do estudo de comportamento da arrecadação e do impacto da despesa, modificaria a taxa indicada, reajustando-a às realidades da conjuntura.

198. Deve ficar bem claro, porém, que a solução B-27 será a aconselhável e recomendável, se for mantido, rigidamente, o plano de amortização

do financiamento contratado pelas Concessionárias com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., a vencer-se em 12-9-59.

199. Assim, se outras condições forem estipuladas, tendentes a estender ou dilatar o vencimento do empréstimo, *outras soluções tarifárias serão aconselháveis e recomendáveis* dentre as 81 (oitenta e uma) hipóteses positivas que o nosso esquema fornece.

200. Como última sugestão tarifária, que classificariamos de "*Solução Provisória ou de Emergência*" — (a vigorar até que, através de uma devassa contábil extensa e profunda, fôsse determinada, em tôdas as minúcias, condições e circunstâncias, a posição econômico-financeiro do sistema de bondes) — indicariamos a adoção do *preço único geral de Cr\$ 3,00 (três cruzeiros), suprimidos, obviamente, os atuais seccionamentos.*

201. Os resultados financeiros prováveis seriam os seguintes:

— RENDA PROVÁVEL MENSAL	Cr\$
28.492.842 passageiros físicos a Cr\$ 3,00 .....	85.478.526,00
— RENDA MÉDIA ATUAL .....	68.297.895,00
<hr/>	
— REFORÇO PROVÁVEL DA RECEITA .....	17.180.631,00
<hr/>	
— ÔNUS DA MAJORAÇÃO SALARIAL .....	14.467.378,70
— SALDO A APLICAR NA AMORTIZAÇÃO DO FINANCIAMENTO QUE PERMITIU PAGAR, DE 1-5 A 31-10-58, A MAJORAÇÃO SALARIAL ORIUNDA DO ACÓRDO DE 7-4-58 .....	2.713.252,30

202. Apreciado o capítulo referente às Companhias Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico, passemos ao

CAPÍTULO II

COMPANHIA FERRO CARRIL CARIOCA

203. Reportando-se aos §§ 2 e 3 e 11 a 15, relativamente à orientação que dei à auditoria contábil de abranger os resultados financeiros anteriores a 1957 e analisar o patrimônio das Concessionárias, torno a esclarecer que, no presente relatório, estão apreciados, somente, os exercícios de 1957 e 1958 (até maio):

“.....  
ficando para o outro documentário a ser, oportunamente, submetido à autoridade superior, a análise dos resultados dos exercícios anteriores, onde focalizaremos os reflexos de atividades ex-

tra-operacionais, bem como, destacadamente, as operações da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico”.

204. Vejamos, então, a

Seção I

EXERCÍCIO DE 1957

compreende:

- a) receita
- b) despesa
- c) resultados líquidos.

205. No exercício de epígrafe, os resultados da exploração assim se resumem:

I — RECEITA

<i>Operacional</i>	Cr\$	Cr\$
Passagens .....	31.392.529,20	
Carros Especiais .....	2.150,00	
Bagagem .....	42.597,60	31.437.636,80
<hr/>		
<i>Extra-operacional</i>		
Anúncio .....	39.000,00	
Aluguéis .....	95.400,00	
Juros Bancários .....	14.029,40	
Receitas Diversas .....	45.546,80	193.976,20
<hr/>		
		31.631.613,00

II — DESPESA

Pessoal e Legislação Social .....	23.955.406,60	
Material e Outros Itens .....	10.084.602,30	34.040.008,90
<hr/>		

III) — “DEFICIT” DO EXERCÍCIO .....

2.408.395,90

como faz certo o quadro n.º 66 — BALANÇO DE RESULTADOS — 1957.

206. Agora, se a êste resultado se acrescentar o montante da majoração salarial devida no período de 1.º de março (data da vigência do acôrdo homologado em 28-2-1957) a 9 de setembro de 1957 (data da véspera da entrada em vigor da majoração tarifária autorizada pelo Decreto n.º 13.605, de 9-9-57) e paga pela Concessionária à conta de suprimentos recebidos da Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, em função de uma operação

de crédito contratada com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., o "DEFICIT" FINAL DO EXERCÍCIO toma a seguinte expressão:

I) — "DEFICIT", conforme § 205 d'êste relatório .....	2.408.395,90
II) — ATENDIMENTO DA MAJORAÇÃO SALARIAL, DEVIDO NO PERÍODO PRÉMAJORAÇÃO TARIFÁRIA.	3.563.469,50
III — "DEFICIT" FINAL DO EXERCÍCIO .....	5.971.865,40

207. Como a majoração salarial devida no período indicado (1.º de março a 9 de setembro de 1957) foi paga, por sua vez, em parcelas mensais, a demonstração geral de tais encargos é dada pelo quadro n.º 77, que resumiremos:

	Cr\$	Cr\$
I — RECURSOS OBTIDOS		
Da Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro .....	3.871.886,90	
II) — COMPROMISSOS ATENDIDOS		
Até 31-12-57 .....	3.563.469,50	
Até 30-6-58 .....	308.417,40	3.871.886,90

208. As operações realizadas com o atendimento da majoração salarial devida no período de 1-3-57 a 9-9-57 estão demonstradas no quadro n.º 77, verificando-se que os seus reflexos atuaram:

	Cr\$
— no exercício de 1957 em .....	3.563.469,50
— no exercício de 1958 em .....	308.417,40
no montante indicado de .....	3.871.886,90

209. Isto pôsto, apreciemos o primeiro componente dos resultados, ou seja a

*Subseção I*

**RECEITA**

210. A receita da exploração está demonstrada, em resumo mensal, no quadro n.º 67, e analisada, também, mensalmente, no quadro n.º 68, que indica por seções da linha:

- mês
- passageiros (normais, colegiais e 2.ª classe)
- receita (normais, colegiais e 2.ª classe).

211. A exatidão dos valores escriturais da receita foi verificada através de "tests", onde tomamos, como amostragem, três dias de arrecadação: dois

do exercício de 1957 (um anterior à revisão tarifária e outro posterior) e um do exercício corrente, a saber: 26 de agosto de 1957 (2.ª feira), 27 de dezembro de 1957 (sexta-feira) e 28 de abril de 1958 (2.ª feira).

212. Os "tests" abrangeram tôdas as fases da apuração, classificação e escrituração, isto é, o controle e conferência desde as guias dos condutores até os "vouchers" de lançamento, e os resultados estão consubstanciados no quadro n.º 69.

213. No quadro n.º 70, estão indicadas, por seção e por período (pre-majoração, postmajoração e no exercício corrente) as médias mensais de passageiros transportados.

214. No quadro n.º 70, foi feita a comparação das médias de passageiros transportados nos dois períodos, pré e postmajoração, bem como a percentagem de acréscimo, ou decréscimo de passageiros e de receita, em função das duas médias.

215. Verifica-se que, em relação ao período prémajoração, o postmajoração acusa uma queda média de passageiros transportados da ordem de 31.985 mensais, destacando-se a seção Carioca-França (ou Paula Matos) com 22.058; e, quanto à receita, a queda média de passageiros faz estimar a queda média de arrecadação em cerca de Cr\$ 127.413,10, ou até dezembro, Cr\$ 467.606,10 (quatrocentos e sessenta e sete mil, seiscentos e seis cruzeiros e dez centavos).

216. Pôsto que, percentualmente, a queda de passageiros se represente por 3,71%, o impacto financeiro decorrente é bem expressivo, mormente se atentarmos que o bonde é o único meio de transporte coletivo do morro de Santa Teresa, e por isso mesmo, cabe a transcrição neste relatório das considerações que, em torno da receita, fizeram os Contadores do Departamento de Contabilidade da Secretaria Geral de Finanças, encarregados, sob minha direção, de procederem a uma auditoria sobre os resultados financeiros da majoração tarifária autorizada pelo Decreto n.º 13.605-57 e com vistas ao artigo 3.º d'êste decreto.

217. Dita auditoria, feita para a Comissão Fiscalizadora de Bôndes, abrangeu o período postmajoração (10 de setembro a 31 de dezembro de 1957) e assim se manifestou sobre a receita:

“.....  
O aumento dos preços das passagens e o surto da gripe "asiática" foram, segundo a empresa, as razões que determinaram a sensível baixa de transporte de passageiros, especialmente em setembro, razões com as quais deixamos de concordar, por três motivos: 1.º porque os moradores de Santa Teresa, a não ser o automóvel, pouco utilizado face à situação topográfica do lugar e o risco que oferecem as vias de rolamento, só têm como meio de transporte, o serviço de bôndes explorado pela Cia. Ferrô Carril Carioca; 2.º porque se trata de um bairro em que a maioria dos habitantes são pessoas de certos recursos financeiros, não sendo, portanto, admissível que um aumento de Cr\$ 0,50 ou de Cr\$ 1,00 fôsse influir tão decisivamente, na distribuição de passagiei-

ros e, finalmente, 3.º) porque se não nos trai a memória, a maior incidência da gripe aludida verificou-se entre julho e setembro de 1957, não deixando de ser estranha a diferença gritante entre dois meses (agosto e setembro) que estiveram sob os efeitos do mesmo fenômeno. O processo adotado pela Companhia para controlar a receita de passageiros se nos apresenta bastante deficiente, *daí entendermos que a evasão desta receita é que tenha aumentado e não a queda de passageiros.* Tivemos a oportunidade de observar (em viagem de inspeção que realizamos até o Silvestre, ponto final, acompanhados do Contador e do Despachante Geral da Companhia) como se processa a cobrança e fiscalização das passagens e, durante o percurso, anotamos duas divergências entre os controles do Condutor e do Despachante Geral, eventualmente fiscalizando, o que nos leva a crer que, em caso de conivência entre o condutor e o fiscal, a receita sofre as conseqüências ..... A contabilidade guarda perfeita acórdância com os documentos de base, mas relativamente à receita, há muitas ressalvas e restrições, não sôbre a escrita mas sôbre a modalidade de controle e fiscalização. Há, por parte dos dirigentes, senão indiferença, pelo menos acomodação ao *statuto quo* reinante, já que não encontramos éco às ponderações condensadas no presente relatório e para as quais, *data venia*, chamamos a atenção da Comissão Fiscalizadora.

.....”

218. Tais conceitos, que subscrevi *in totum*, submetidos à Comissão Fiscalizadora de Bondes, porém podem, de novo, ser repisados enfaticamente, repetindo-se o que, no comentário acerca dos dados e elementos fornecidos pelas empresas para a revisão tarifária autorizada em 1957, tivemos oportunidade de afirmar, isto é:

“.....”

As Concessionárias, ao que parece, acomodaram-se à solução simplista da “vista grossa”, visto que: 1.º as concessões estão prestes a terminar, e 2.º têm obtido, das circunstâncias, ambientes de agitação e perturbação da ordem pública que revestem as reivindicações salariais, os reajustamentos tarifários tendentes a cobrar os aumentos de ordenados .....

219. Passando à

Subseção II

DESPESA

Verifica-se, pelo quadro n.º 66, BALANÇO DE RESULTADOS — Resumo de 1957, que os custos atingiram a Cr\$ 34.040.008,30, sendo:

		%
— PESSOAL E LEGISLAÇÃO SOCIAL .....	23.955.406,60	70,37
— MATERIAL E OUTROS ITENS .....	10.084.602,30	29,63
Total .....	34.040.008,90	100,00

220. As despesas classificadas sob o grupamento MATERIAL E OUTROS ITENS assim se apresentam:

— Despesas do Tráfego .....	4.347.350,70	12,77
— Manutenção da Via Permanente e Edifícios....	2.280.184,70	6,70
— Manutenção do Material Rodante .....	1.488.134,50	4,37
— Energia Elétrica .....	942.963,10	2,77
— Diversas Despesas .....	459.374,40	1,35
— Seguro de Responsabilidade Civil .....	360.000,00	1,06
— Despesas de Escritório .....	114.906,80	0,34
— Despesas do Almoxarifado .....	91.958,10	0,27
no total de .....	10.087.602,30	29,63

podendo-se afirmar que, dos “tests” auditoriais empregados, a contabilidade guarda acórdância com os documentos e elementos de base.

221. E as despesas de PESSOAL E LEGISLAÇÃO SOCIAL influem, avassaladoramente, sôbre os custos na ordem de 70,37% e sôbre a receita pela incidência de 75,73%.

222. Respigada a despesa, vejamos os

Subseção III

RESULTADOS LÍQUIDOS

Consubstanciados no *deficit* do exercício de Cr\$ 2.408.395,90, exclusive, a majoração salarial vigente de 1.º de março a 9 de setembro de 1957 e atendida com recursos fornecidos pela Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., à conta de um empréstimo concertado no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., a que aludimos no § 22 dêste relatório.

223. Reportando-nos aos §§ 205 a 208, diremos que o *deficit* final do exercício de 1957 assim se resume:

	Cr\$
— <i>Deficit</i> da Exploração .....	2.408.395,90
— Majoração salarial vigorante de 1-3 a 9-9-57 e paga no exercício com recursos extraordinários .....	3.563.469,50
no total de .....	5.971.865,40

224. Passemos, agora, à

Seção II

EXERCÍCIO DE 1958

abrangendo receita, despesa e resultados líquidos.

225. O exercício corrente abrangeu o período de 1.º de janeiro e 31 de maio e os resultados assim se resumem:

	Cr\$
I) — RECEITA OPERACIONAL E EXTRAOPERACIONAL	15.279.682,50
II) — DESPESA .....	16.432.103,20
III) — "DEFICIT" DOS CINCO MESES .....	1.152.420,70

226. Agora, se a este resultado se acrescentar o montante da majoração salarial devida no período de 1.º de março (data da vigência do acôrdo homologado em 28-2-1957) a 9 de setembro de 1957, véspera da entrada em vigor da majoração tarifária autorizada pelo Decreto n.º 13.605, de 9-9-57, mais a majoração salarial decorrente do acôrdo de 7-4-58, pagas :

a) a primeira, à conta de suprimentos recebidos da Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., e

b) a segunda, a conta de um empréstimo de Cr\$ 4.200.000,00, obtido no Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A.,

o deficit do período indicado (janeiro a maio de 1958) assim se apresentara:

	Cr\$
I) — Deficit conforme § 225 deste relatório .....	1.152.420,70
II) — Majoração do acôrdo de 28-2-1957 .....	308.417,40
III) — Majoração do acôrdo de 7-4-58 .....	495.057,80
no total de .....	1.955.895,90

227. Isto pôsto, vejamos o primeiro componente dos resultados ou seja a

Subseção I

RECEITA

228. A receita da exploração está demonstrada, em resumo mensal, no quadro n.º 72, e analisada, também mensalmente, no quadro n.º 74, que indica, por seção da linha:

- mês
- passageiros (normais, colegiais e 2.ª classe)
- receita (normais, colegiais e 2.ª classe).

229. Repetindo o que foi dito nos §§ 211 e 212:

.....  
A exatidão dos valores escriturais da receita foi verificada através de "test" onde tomamos como amostragem três dias de arrecadação .....  
.....  
Os "tests" abrangeram tôdas as fases da apuração, classificação e escrituração, desde as guias dos condutores até os "vouchers" de lançamento .....  
....."

230. No quadro n.º 75, estão indicadas por seção da linha e por período (premajoração, postmajoração e exercício corrente), as médias mensais de passageiros.

231. No quadro n.º 75, foi feita a comparação das médias de passageiros transportados no período postmajoração tarifária de 1957 e no período janeiro a maio deste ano, bem como a percentagem do acréscimo ou decréscimo de passageiros e de receita, em função das duas médias.

232. Verifica-se que, em relação ao período premajoração o período janeiro a maio do corrente ano acusa uma queda média de passageiros de 26.898 mensais, destacando-se a seção Carioca-França (ou Paula Matos) com 23.991; e, quanto à receita a queda média de passageiros faz estimar a queda média de arrecadação em cerca de Cr\$ 84.710,40, ou, nos cinco meses, em Cr\$ 423.552,00.

233. Se a este montante acrescentarmos Cr\$ 467.606,10 do período post-majoração (vide § 215), pode ser estimada em Cr\$ 891.158,10 a renda provável perdida desde a data da entrada em vigor das atuais tarifas, até 31 de maio próximo passado.

234. Embora, percentualmente, a queda de passageiros se represente por 3,12%, os reflexos de receita são apreciáveis, num fenômeno sem explicação satisfatória, pois, como afirmamos no § 216, o bonde é o único meio de transporte coletivo no morro de Santa Teresa.

235. Reportamo-nos, então, aos comentários expostos nos §§ 217 e 218, relativamente à deficiência da fiscalização e à indiferença da Concessionária às ponderações verbalmente feitas, quando das auditorias já realizadas sob nossa direção.

236. Isto pôsto, passando à

Subseção II

DESPESA

verifica-se, pelo quadro n.º 76, DESPESA DA EXPLORAÇÃO — 1958 (janeiro a maio), que os custos atingiram a Cr\$ 16.432.103,20, sendo:

— Pessoal e Contribuições de Previdência .....	14.006.483,90
— Material e Outros Itens .....	2.425.619,30
Soma .....	16.432.103,20

exclusive a majoração salarial vigente desde 1.º de maio pp., que está sendo atendida à conta de uma operação de crédito de Cr\$ 4.200.000,00, contratada com o Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., e exclusive, também, a majoração salarial devida no período premajoração tarifária (acôrd de 28-2-57), paga no corrente ano.

237. As despesas classificadas sob o grupamento MATERIAL E OUTROS ITENS assim se apresentam:

	Cr\$
— Conservação da Via Permanente .....	609.530,10
— Conservação do Equipamento Rodante .....	583.392,00
— Conservação dos Imóveis .....	30.812,70
— Fôrça Motriz do Tráfego .....	416.130,20
— Encargos Diversos e de Administração .....	785.754,30
no total de .....	2.425.619,30

podendo-se afirmar que, dos "tests" auditoriais empregados, a contabilidade guarda acórdância com os documentos e elementos de base.

238. E as despesas de PESSOAL E CONTRIBUIÇÕES DE PREVIDÊNCIA influem, avassaladoramente, sobre os custos na ordem de 85,24%.

239. Respigada a despesa, vejamos

*Subseção III*

RESULTADOS LÍQUIDOS

consubstanciados no período janeiro a maio, no *deficit* de Cr\$ 1.955.895,90, a que nos referimos nos §§ 225 e 226.

240. Deve ser ressaltada uma aparente contradição entre os valores consignados no BALANÇO DE RESULTADOS (quadro n.º 71) e os valores demonstrados no quadro n.º 76 DESPESA DA EXPLORAÇÃO.

241. É que, na organização dêste último quadro, a auditoria destacou, para figurar, *bem classificadas como "pessoal"*, despesas de mão de obra que a Concessionária engloba nos outros itens. Mas, os valores globais não sofreram, como é óbvio, qualquer alteração.

242. Demonstra isto a deficiência do sistema contábil em uso na empresa e que oportunamente, no presente relatório, focalizaremos.

243. Passemos, agora, a

*Seção III*

RESULTADOS DA MAJORAÇÃO TARIFÁRIA FACE AO PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 3.º DO DECRETO N.º 13.605, DE 9-9-57

consubstanciados no quadro n.º 77-B.

244. O dispositivo epigrafado relaciona-se com os possíveis excessos verificados, mensalmente, entre a majoração tarifária e a majoração salarial de vínculos, que nos reportamos, sem maior minúcia, no § 132.

245. Do quadro indicado, verifica-se que:

	Cr\$
— no exercício de 1957, a soma algébrica dos resultados acusa um <i>superavit</i> de .....	10.433,40
— no exercício em curso, a soma algébrica dos resultados aponta um <i>superavit</i> de .....	66.190,00
no total, até 31 de maio p.p., de .....	76.623,40

sendo recolhidos regularmente ao Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., os *superavits* mensais verificados.

246. Isto pôsto, vejamos

*Seção IV*

SOLUÇÃO TARIFÁRIA PROPOSTA

247. A exemplo do que se disse para as empresas Unificadas e Jardim Botânico, podem ser estabelecidas três teses para uma solução de tarifas no serviço de bondes do morro de Santa Teresa:

- Tese do Equilíbrio Financeiro Total.
- Tese do Equilíbrio Financeiro Parcial e
- Tese da Manutenção do *deficit*.

248. Repetindo o que foi exposto nos §§ 146 e 147:

“.....

A Tese do Equilíbrio Total é, por definição, aquela que visa ao estabelecimento de condições de tarifas mediante as quais — (não considerada a remuneração do investimento, vide item 1.º do § 2.º dêste relatório) — as Concessionárias obtêm receitas bastantes à cobertura das despesas. Tal critério encontra apoio expresso no artigo 2.º da Lei municipal n.º 843, de 7-5-56, publicada no *Diário Oficial* de 10-5-58 .....

.....

249. As bases de cálculo para a adoção desta tese seriam as seguintes:

— DESPESA DA EXPLORAÇÃO

Média mensal dos custos atuais, em função do período janeiro a maio de 1958 .....	3.286.421,00
Média mensal dos novos encargos de pessoal e legislação social decorrentes do acôrd de 7-4-58 e vigorantes desde 1.º de maio p.p. ....	582.167,80
Soma .....	3.868.588,80

Mais amortização do financiamento do Banco da P.D.F. S. A., de Cr\$ 4.200.000,00, que se permitindo, desde 1.º de maio p.p. pagar a majoração salarial oriunda do acôrdo de 7 de abril p. p. ....	327.077,00
<b>Total</b> .....	<b>4.195.665,80</b>

— RECEITA DA EXPLORAÇÃO

Média mensal da atual arrecadação, em função do período janeiro a maio de 1958 .....	3.025.936,50
--	--------------

— DEFICIÊNCIA DE RECEITA MÉDIA MENSAL .....	1.169.729,30
---	--------------

250. Considerada a média mensal de passageiros pagantes do período indicado e levados em conta, apenas, os da 1.ª classe (pois a média dos de 2.ª classe é de 4.559, a preços ínfimos de Cr\$ 0,40, Cr\$ 0,60 e Cr\$ 0,80, e a média dos Colegiais é de 13.211, a preços reduzidos de 50%) o rateio *per capita* da insuficiência financeira mensal seria o resultado da expressão:

$$\frac{\text{Cr\$ } 1.169.729,30}{816.838} = \text{Cr\$ } 1,43, \text{ ou arredondando, Cr\$ } 1,50.$$

251. Teríamos, assim, os seguintes resultados:

1) *Passageiros Transportados em Média Mensal*

a) *Seções Atuais de Cr\$ 2,50*

— Carioca-Curvelo .....	151.225	
— Curvelo-França (ou Paula Matos) .....	36.171	
— França-Lagoinha (ou Silvestre) .....	23.297	
— Muratori-Curvelo .....	11.571	227.264

b) *Seções Atuais de Cr\$ 4,00 e Cr\$ 4,50*

— Carioca-França (ou Paula Matos) .....	420.704	
— Carioca-Lagoinha (ou Silvestre) .....	140.732	
— Curvelo-Silvestre .....	4.853	
— Muratori-França (ou Paula Matos) .....	23.285	589.574

<b>Total</b> .....	<b>816.838</b>
--------------------	----------------

2) <i>Receita global necessária</i> .....	4.195.665,80
---	--------------

3) <i>Receita a obter passando as seções atuais de Cr\$ 250 para Cr\$ 3,00</i>	
227.264 × Cr\$ 3,00 .....	681.792,00

4) <i>Diferença de receita a ratear entre as atuais seções de Cr\$ 4,00 e Cr\$ 4,50</i> .....	3.513.873,80
---	--------------

5) <i>Preço novo das seções atuais de Cr\$ 4,00 e Cr\$ 4,50</i>	
Cr\$ 3.513.873,00	

$$= \text{Cr\$ } 5,99 \text{ ou } 6,00$$

589.574

252. De outra parte unificando em Cr\$ 2,00 o preço para os Colegiais, e em Cr\$ 1,00 para a 2.ª Classe, os resultados financeiros mensais finais seriam:

— *Receita Mensal Provável*

*Seções de Cr\$ 3,00*

227.264 × Cr\$ 3,00 .....	681.792,00
---------------------------	------------

*Seções de Cr\$ 6,00*

589.574 × Cr\$ 6,00 .....	3.517.444,00
---------------------------	--------------

*Colegiais*

13.211 × Cr\$ 2,00 .....	26.422,00
--------------------------	-----------

*2.ª Classe*

4.559 × Cr\$ 1,00 .....	4.559,00
-------------------------	----------

<b>Total</b> .....	<b>4.230.217,00</b>
--------------------	---------------------

— <i>Despesa Média Mensal Atual</i> .....	4.195.665,80
---	--------------

— <i>Excesso provável a aplicar na amortização parcial de juros anteriores acumulados</i> .....	34.551,20
---	-----------

253. A Tese da Manutenção do *deficit* importaria no acréscimo médio no preço atual das passagens da ordem de Cr\$ 0,71, ou seja o resultado da expressão:

$$\frac{\text{Média Mensal dos Passageiros Pagantes de 1.ª Classe}}{\text{Majoração Salarial Mensal}}, \text{ isto é:}$$

Majoração Salarial Mensal

$$\frac{\text{Cr\$ } 582.167,80}{816.838} = \text{Cr\$ } 0,71$$

816.838

254. A aplicação pura e simples do acréscimo indicado traria inconvenientes pelo facionamento pelo que seria de adotar a sugestão de:

- a) serem aumentados de Cr\$ 0,50 as atuais seções de Cr\$ 2,50;
- b) passarem a Cr\$ 5,00 as atuais seções de Cr\$ 4,00 e Cr\$ 4,50;

- c) passarem os Colegiais a pagar o preço único de Cr\$ 1,50, e  
 d) unificar em Cr\$ 1,00 os atuais preços da 2.<sup>a</sup> Classe de Cr\$ 0,40, Cr\$ 0,60 e Cr\$ 0,80.

255. As resultados financeiros seriam os seguintes:

	Cr\$
<b>I — RENDA PROVÁVEL</b>	
a) <i>Seções de Cr\$ 3,00</i>	
227.264 × Cr\$ 3,00 .....	681.792,00
b) <i>Seções de Cr\$ 500</i>	
589.574 × Cr\$ 5,000 .....	2.947.870,00
c) <i>Colegiais</i>	
13.211 × Cr\$ 1,50 .....	19.816,50
d) <i>2.<sup>a</sup> Classe</i>	
4.559 × Cr\$ 1,00 .....	4.559,00
Total .....	3.653.037,50
<b>II) — RENDA MÉDIA ATUAL .....</b>	3.025.726,50
<b>III) — REFORÇO PROVÁVEL DE RENDA .....</b>	627.311,00
<b>IV) — ÔNUS DA MAJORAÇÃO SALARIAL .....</b>	582.167,80
<b>V) — SALDO PROVÁVEL .....</b>	45.143,80

que, se aplicado na amortização paulatina do financiamento que permitiu o atendimento da majoração salarial de 1.<sup>o</sup> de maio a 31 de outubro expirante, implicaria a dilatação do empréstimo para mais 93 meses, além do que temos considerado como prazo razoável (12 meses); em outras palavras, o empréstimo seria resgatado por volta de 1966 (mil novecentos e sessenta e seis), após a concessão caducada.

256. Resta, então, a Tese do Equilíbrio Parcial, consubstanciada no quadro n.<sup>o</sup> 78, assim resumido:

a) Preços Propostos	
— Seções de Cr\$ 2,50 para Cr\$ 3,00.	
— Seções de Cr\$ 4,00 para Cr\$ 5,00.	
— Seções de Cr\$ 4,50 para Cr\$ 6,00.	
— Colegiais — preço único de Cr\$ 2,00.	
— 2. <sup>a</sup> Classe — preço único de Cr\$ 1,00.	
b) <i>Reforço Provável de Renda .....</i>	780.501,50
c) <i>Atendimento da Majoração Salarial .....</i>	582.167,80
d) Saldo a aplicar na amortização do financiamento que permitiu de 1. <sup>o</sup> de maio a 31 de outubro expirante, o pagamento da majoração salarial .....	198.333,70

257. Esta solução poderia ser, também, a SOLUÇÃO PROVISÓRIA OU DE EMERGÊNCIA, a ser adotada até que:

..... através de uma devassa contábil extensa  
 ".....  
 e profunda, fôsse determinada, em tôdas as minúcias, condições e circunstâncias, a posição econômica financeira do sistema de bondes (vide § 200) .....

258. O seccionamento *sui generis* da linha de Santa Teresa não permite, como é evidente, uma distribuição, senão técnica, ao menos equitativa, dos preços de passagem; e, destarte, como subsídio e ilustração, permitimo-nos apresentar um estudo de solução tarifária que obviasse as imperfeições do atual sistema.

259. Dito estudo, constante do quadro n.<sup>o</sup> 79, importa na supressão das atuais seções, estabelecendo, apenas:

- a) *na 1.<sup>a</sup> Classe*  
 — Seções de CARIOCA (ou MURATORI) a FRANÇA (ou PAULA MATOS) e VICE-VERSA;  
 — Seções de FRANÇA (ou PAULA MATOS) a SILVESTRE e VICE-VERSA;  
 — DIRETAS: CARIOCA (ou MURATORI) a SILVESTRE e VICE-VERSA;
- b) *na 2.<sup>a</sup> Classe*  
 — Seção MURATORI A LAGOINHA (ou SILVESTRE) e VICE-VERSA;

c) *os Colegiais*, a preço único, enquadrados na 1.<sup>a</sup> Classe.

260. Para atual conjuntura da companhia, seriam adotados:

- a) nas seções de 1.<sup>a</sup> Classe, o preço de Cr\$ 4,50;  
 b) nas diretas o preço de Cr\$ 6,00;  
 c) nos Colegiais, o preço único de Cr\$ 2,00, e  
 d) na 2.<sup>a</sup> Classe, o preço único de Cr\$ 1,00.

261. Os resultados financeiros prováveis enquadrariam a solução na tese do equilíbrio parcial.

262. Vejamos, agora, como remate

### TÍTULO III

#### CONSIDERAÇÕES GERAIS

263. Os números e comentários que perpassaram no presente documento refletem situações e circunstâncias traduzidas e obtidas numa *auditoria contábil* e, assim sendo, representam valores e conclusões indestrutíveis e incontestáveis.

264. Da extensão e rigor da auditoria dão idéia segura não só o volume do relatório, maçudo e pesado, como a série de quadros, demonstrações e aná-

lises, consubstanciando peças contábeis cuidadosa e minuciosamente organizadas e apresentadas.

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 exercícios 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 fôrça, num *holding* exercido pela Cia. de Carris, Luz e Fôrça 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 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 Fôrça 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 deste 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, aduziríamos que o fechamento dos bondes já deveria, e poderia, ter sido feito pelas próprias empresas, no período lucrativo, isto é, até 1946.

270. De qualquer modo, porém, enquanto fôr mantido o bonde aberto, serão anuladas quaisquer medidas tendentes a equilibrar econômico-financeiramente o serviço, cujos constantes reforços de receita vão, em *ultima ratio*, beneficiar os agentes da arrecadação e agravar, cada vez mais, o custo do transporte.

271. O *deficit* da exploração do serviço de bondes está, como dissemos, contábilmente provado e confirmado através da presente auditoria.

272. É uma situação incontestável, ainda que, reportando-nos ao § 265, haja legítima distância entre DEFICIT CONTÁBIL e DEFICIT REAL, já que, através de uma ação cotidiana e sistemática de fiscalização financeiro-contábil (a exemplo do que ocorre na Companhia Telefônica Brasileira), algumas ou muitas despesas pudessem ser glosadas.

273. Mas, repetindo o que tivemos ocasião de afirmar como Relator da Comissão Especial constituída pela Portaria n.º 196, de 30-3-1957, que estudou, no ano passado, as tarifas dos bondes:

“.....  
Pôsto que, ainda não testado no seu exato valor, o *deficit* como que pode ser sentido, não sendo, em consequência da evi-

dência dos números apresentados, precipitada a afirmação de que, ainda que fôsse passível de rejeição uma série de gastos e despesas, consideradas excessivas face aos critérios de imputação e distribuição adotados pelas Concessionárias, *as eventuais glosas não iriam modificar, de tal modo, os resultados operacionais de carris, a ponto de eliminar por completo o prejuízo e revelar, de outra parte, qualquer margem de lucro*”.

274. Outro aspecto que devemos ressaltar no serviço de bondes é o relacionado com a sistemática contábil em uso pelas Concessionárias, complexo e absolutamente inadequado, carecendo, urgentemente, de uma racionalização que a par de bem espelhar a marcha das operações, facilitasse, ainda, a ação fiscalizadora do Poder Concedente.

275. Cabe repetir o que dissemos no documentário do qual decorreu o regime tarifário de bondes em vigor desde 1957:

“.....  
E as concessionárias do serviço de carris contabilizavam e escrituravam, como contabilizam e escrituram ainda, suas operações, em função de planos e esquemas em uso nos países de origem dos respectivos capitais, sem que o Poder Concedente verificasse ou aferisse de sua adequação aos fins e objetivos da fiscalização técnica e financeira de sua alçada. Este exórdio não visa a criticar os sistemas contábeis empregados pelas concessionárias do serviço de bondes, as quais, desde que jamais foram compelidas a uma esquemática técnico contábil determinada pela autoridade competente, haveriam que, naturalmente, valer-se dos usos e modalidades vigentes nas casas-matrizes, ou vigentes nos países de origem. Mas, estabelecido no Brasil, já há algum tempo, o círculo vicioso, de aumentos salariais *versus* aumento de tarifas, os exames contábeis periódicos das concessionárias e permissionários de serviço público entraram na rotina das funções do Estado, sem que este, por isso mesmo, cuidasse de planificar e sistematizar, padronizar, em suma, a contabilidade das empresas, permanentemente fiscalizadas e controladas, para que atendessem, com a rapidez e segurança necessárias, às constantes solicitações geradas pelas repetidas e insaciadas reivindicações salariais”.

276. Quanto ao serviço de ônibus e lotações, já a Prefeitura decretou um CÓDIGO DE CONTABILIDADE DAS PERMISSIONÁRIAS DE ÔNIBUS E LOTAÇÕES, que nos coube colaborar e ver aprovado.

277. Da mesma forma, procedemos relativamente à concessionária do caminho aéreo do Pão de Açúcar, de modo que, no conjunto dos serviços públicos municipais de concessão e permissão, resta o de bondes a sofrer a racionalização de sua contabilidade que se impõe, urgentemente, para que a fiscalização financeiro-contábil se desincumba, com facilidade, de sua espinhosa missão.

278. Isto pôsto, como qualquer modificação no *statu quo* tarifário dos bondes gera, sempre, incompreensões e descontentamentos, ensejando explorações e interpretações de elementos a serviço de interesses contrários à verdade, à ordem e à tranqüillidade, o presente relatório com todos os seus quadros demonstrativos, *deve ser publicado, na íntegra, no Diário Municipal*, ao mesmo tempo que, pelos diferentes meios de divulgação e informação (imprensa, rádio e televisão) deverão ser expedidas notas oficiais contendo o máximo de esclarecimentos, dados e elementos contidos no documentário ora submetido à ilustre Comissão de Transportes Coletivos do Distrito Federal.

279. É a melhor maneira de convencer a opinião pública do cuidado, do critério, da prudência, da imparcialidade, do rigor e, sobretudo, da *"atitude de portas abertas"* com que age a Prefeitura no trato de assuntos que tão de perto se ligam ao interesse popular.

280. Servirá, ainda, esta publicidade de julgamento e apreciação do esforço da dedicação, do sacrifício, do cuidado técnico que revestiram a confecção da auditoria contábil realizada nas Concessionárias e da qual decorrem as sugestões tarifárias ora apresentadas pela equipe de Contadores do Departamento de Contabilidade da Secretaria Geral de Finanças que, comigo, assumem tão grave responsabilidade, certos, tranqüilos e absolutamente convencidos, face à evidência e à exatidão dos números e circunstâncias exuberantemente expostos no relatório, de que suas conclusões traduzem, única e exclusivamente, a verdade, a conseqüência, o resultado de uma conjuntura econômico-social, que não seria lícito agravar se, contrariando o relatório, fôsse negada a revisão das tarifas. — *Olympio Gallego Soares*, Contador — Classe "O" — Mat 6.419 — Chefe do Serviço de Contabilidade Patrimonial do Departamento de Contabilidade da Secretaria Geral de Finanças — Presidente de Comissão.

## VIII — DOCUMENTOS DE INTERESSE DO PLEITO

### O AUTO-FINANCIAMENTO NOS SERVIÇOS DE ELETRICIDADE, TELEFONE E GÁS

(Publicado em "Conjuntura Econômica" — Março de 1949)

"COJUNTURA ECONÔMICA" não se ocupa da situação ou evolução de empresas consideradas individualmente, a menos que elas constituam, pelo seu vulto, parcela substancial no quadro das atividades do país.

O caso tomado hoje para estudo — *Brazilian Traction Light and Power* de Toronto, Canadá — é um dos que se encontram na situação acima. Operando 80 % dos telefones do país e vendendo 65% da energia elétrica consumida entre nós, justifica-se o interesse que apresenta a observação de seu desenvolvimento histórico.

O presente estudo, focalizando apenas o aspecto financeiro, abrange o conjunto de todas as companhias do grupo estabelecido no Brasil. Baseia-se em dados da própria companhia, publicados no Canadá, mas cobre somente o período 1918-1947, embora as atividades das companhias subsidiárias — "Rio de Janeiro Tramway", "São Paulo Tramway" e "São Paulo Electric" — se hajam iniciado nos primeiros anos do século.

Tomando 1918 como ponto de partida, calcularam-se os resultados cumulativos, ano por ano, discriminando a parte dos lucros distribuída aos acionistas, da parte retida e aplicada na própria empresa, seja em resgate de debêntures, seja no financiamento de novas obras, seja como capital de movimento.

As curvas dos gráficos e os algarismos do quadro representam os resultados acumulados ano a ano, a partir de 1918, e permitem observar que a companhia mantém uma firme política de retenção de lucros. Em nove exercícios desse período — 1918, 1919, 1920, 1921, 1933, 1934, 1935, 1939, 1940 —, não se realizou distribuição de dividendos aos acionistas comuns, seja por dificuldades de transferência, seja por orientação própria da companhia, pois os lucros obtidos permitiram a operação em quaisquer dos exercícios anteriormente citados.

No período em apêço, foi substancial o progresso realizado. A capacidade e geração de eletricidade aumentou, de 100 mil quilowats em 1918, para 757 mil em fins de 1947. O número de telefones cresceu de 48 mil para 349 mil;