

DOCUMENTOS

Documento n.º 1

CARTA ABERTA

O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos, Trolley-bus e Cabos Aéreos do Rio de Janeiro, pelo seu Presidente abaixo assinado, traz ao conhecimento do público o seguinte:

Em assembléia geral realizada em 14-7-60, com a presença de três mil associados, foi deliberado por unanimidade a **DECRETAÇÃO DE UMA GREVE GERAL** nos serviços de bondes nesta cidade, a ser deflagrada a 0 hora do dia 20 do corrente, se até o dia 19, às 18 horas, não seja encontrada uma solução para as nossas reivindicações.

As razões que nos levaram a isto são as seguintes:

Há sessenta dias os sete sindicatos do Grupo Light entraram no Departamento Nacional do Trabalho com um pedido de reajustamento salarial, a fim de cobrir a alta do custo de vida relativo ao ano de 1959. Estes Sindicatos acertaram as bases preliminares de um acôrdo, tomando como ponto de referência a percentagem de 38% arbitrada pelo SEPT.

Em vista de a Companhia Light exigir que o convênio fôsse subordinado à majoração das tarifas de bondes também, depois de quatro mesas-redondas no D.N.T., seis sindicatos assinaram os respectivos acôrdos, ficando de fora apenas o nosso sindicato.

A Diretoria, então, dêste sindicato, dirigiu vários apelos às autoridades e à Light, no sentido de ser encontrada uma fórmula para resolver o nosso reajustamento salarial. Enquanto isto, várias solicitações das autoridades foram feitas a nós, pleiteando o adiamento da convocação de assembléias para tratar do assunto, sob a alegação de ser evitada qualquer "agitação no meio da classe"; desnecessário dizer que foram acolhidas por êste sindicato, no pressuposto de que existisse boa vontade daquelas autoridades em resolver o assunto favoravelmente à classe.

A Light, apesar de tudo, continuou e continua resistindo e aplicando todos os recursos a fim de entregar os bondes ao Govêrno da Guanabara, ora oferecendo dinheiro, ora procurando intimidar a Autoridade Governamental com ações judiciais, objetivando compelir o Sindicato a assinar um acôrdo subordinado a tarifas de bondes, que ela própria (a Light) sabe não serem

suportáveis pela população, e que, além de desinteressante para a empresa que explora este serviço pelo decréscimo do número de passageiros, ainda viriam ocasionar perturbação da ordem pública, com evidente prejuízo e reflexo na Administração do Governo local.

A Light alega ter sofrido no ano de 1959 duzentos e oitenta milhões de cruzeiros de prejuízo no Setor de Carris, prejuízos estes, a nosso ver, arranjados pela própria Companhia, bastando mencionar a situação de 478 funcionários que pertencem ao Setor de Energia que ela transferiu para o Setor de Carris, que assim ficou onerado em noventa milhões de cruzeiros anuais, além de outras despesas propositalmente transferidas para o citado Setor de Carris, tudo com a finalidade exclusiva de criar "deficits" aparentes.

O que devemos porém observar, é que os lucros do Grupo Light que congrega Energia, Gás, Bondes e Telefones, em operação de SEIS BILHÕES DE CRUZEIROS, apresentam na verdade um saldo positivo de UM BILHÃO E SETECENTOS MILHÕES DE CRUZEIROS. Portanto, mesmo que se levasse em conta o alegado prejuízo no Setor de Carris, da ordem de duzentos e oitenta milhões de cruzeiros, ainda assim os lucros da Rio-Light S.A. no exercício de 1959 ultrapassariam a casa de DOIS BILHÕES DE CRUZEIROS, em operação de SEIS BILHÕES DE CRUZEIROS, o que equivale a 33% de lucro ao ano no citado exercício de 1959.

Sob o pretexto de que "o serviço não rende os lucros esperados, os quais seriam absorvidos pelas despesas relativas ao material e ao pessoal", a Light pretende entregar os bondes ao Governo do Estado. Pois bem, quando fôsse verdadeira essa assertiva da empresa, não poderia ser esquecido que o Grupo Light é concessionário de QUATRO TIPOS DE SERVIÇOS PÚBLICOS, isto é, Energia, Gás, Telefone e Bondes, sendo que os três primeiros acusam lucros fabulosos, e neste caso, o que a gananciosa empresa quer é entregar o PIOR ao Governo, ficando com a parte rendosa da exploração da concessão, com o privilégio naturalmente de poder vender serviços ao Setor Carris, como energia, trilhos, postes, fios, etc. e quem sabe... talvez até prédios.

A nossa opinião, como de qualquer patriota que não deseja seu país e seu povo explorados até ao desespero, é que o Governo não deve aceitar os Serviços de bondes, quando faltam apenas dez anos para terminar esta concessão. A se fazer isto, que sejam encampados todos os Serviços que foram concedidos à Light: (Energia, gás, telefone e bondes), não só porque este é o tratamento que merece uma empresa relapsa e despida de qualquer desejo de auxiliar o progresso do país, como porque evitaria que sejam transferidos anualmente lucros fabulosos para o estrangeiro, em prejuízo de nossa economia, que tanto carece de divisas para construir o nosso parque industrial, que nos levará à emancipação nacional.

Assim, também, evitaria que a Companhia se apropriasse dos bens reversíveis, como tem feito, a ponto de publicar que "no Setor de Carris, só são reversíveis os bondes, porque os postes, via aérea, linhas, tudo isto, seria alugado ao Governo, em caso de encampação".

Finalmente, ao trazer ao conhecimento do público a situação de nossa categoria profissional, estamos certos contar com a compreensão e a solida-

riedade de todo o povo desta cidade, especialmente das demais entidades de classe.

Já evitamos várias greves e tudo tem sido feito para não faltar condução para o digno público, porém, diante da situação descrita acima, não podemos deixar de exigir o mesmo tratamento que foi dispensado aos nossos companheiros do Grupo Light. O que desejamos, portanto, é o nosso reajustamento salarial de 1960 como foi feito aos demais companheiros e não prolongarmos uma questão por meses a fio com graves prejuízos para o nosso estômago e dos nossos filhos.

Rio de Janeiro, 12 de julho de 1960.

Antonio J. C. de Vasconcelos
Presidente

Releva ainda salientar que as ações da Companhia Ferro Carril Carioca jamais deram dividendo à Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada.

Quanto às relações com a *Brazilian Traction Light & Power, Limited*, de Toronto, Canadá, cumpre esclarecer que sua ligação com essa Companhia decorre do fato de ser a mesma titular da maioria de suas ações.

Conforme a cláusula n.º 1 que acompanha o Decreto n.º 25.092, de 14 de junho de 1948, a Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, é obrigada a manter permanentemente no Brasil um representante geral, com plenos e ilimitados poderes para tratar e definitivamente resolver as questões que se suscitarem, quer com o Governo, quer com particulares, podendo ser demandado e receber citação inicial pela Companhia, sendo o signatário dêste seu representante geral.

Com as informações acima prestadas, pensa a Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada ter atendido a solicitação da Comissão que Vossa Senhoria preside.

Atenciosas saudações,

J. G. de Aragão
Vice-Presidente Executivo

Documento n.º 2

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO
LIMITADA

Rio de Janeiro, 19 de novembro de 1948.

CLFP - 1901

Ilmo. Sr.
Dr. Amandino Ferreira de Carvalho,
M.D. Presidente da Comissão que estuda
a alteração de tarifas de bondes.

Em atenção ao pedido formulado por Vossa Senhoria em o ofício n.º 4, de 10 do mês corrente, a COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO, LIMITADA, esclarece que foi autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto n.º 5.539, de 30 de maio de 1905, autorização essa que tem sido prorrogada de tempos em tempos, sendo a última prorrogação resultante do Decreto n.º 25.092, de 14 de junho de 1948.

A Companhia de Carris esclarece que, no período de 1908 a 1916 operou as linhas na parte norte da cidade, em virtude da posse das ações das companhias detentoras das concessões oriundas do Decreto n.º 1.142, de 9 de outubro de 1907, a saber: Companhia de Carris Urbanos (já liquidada), Companhia de São Cristóvão (já liquidada) e Companhia Ferro Carril de Vila Isabel (em liquidação).

De 1917 em diante operou estas linhas em seu próprio nome, em virtude da transferência das concessões, autorizadas pelo Termo de 18 de dezembro de 1916, assinado com a Prefeitura do Distrito Federal.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, esclarece ainda que, com respeito à Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, tem com essa Companhia um contrato de Operação sucessivamente renovado, possuindo 98,82% de suas ações.

Com a Companhia Ferro Carril Carioca, da qual possui 98,88% das ações, sua participação limita-se apenas às responsabilidades de acionista, pois com ela não tem qualquer contrato de operação.

acôrdo com o art. 71, §§ 2.º e 3.º do referido Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

Rio de Janeiro, 12 de junho de 1959 — 138.º da Independência e 71.º da República.

Juscelino Kubitschek
Fernando Nóbrega

Departamento da Secretaria do Estado do Canadá. Certifico pelo presente que presente a *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited*, companhia pública, foi incorporada consoante a Lei da Companhia, mediante carta patente datada de 9 (nove) de junho de 1904 (mil novecentos e quatro), sob a denominação de *The Rio de Janeiro Light and Power Company, Limited*, que por uma Lei Especial do Parlamento Canadense Edward VII, Capítulo 119, o nome da companhia foi modificado para *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, respectivamente datadas de 5 de maio de 1909, 12 de dezembro de 1911 e 12 de junho de 1958, foram outorgadas à dita companhia, que a companhia arquivou neste Departamento todos os relatórios e resumos financeiros anuais exigidos até a data do presente, de acôrdo com os arts. 121 e 125 da Lei de Companhias e que de acôrdo com os registros dêste Departamento a Carta da Companhia ainda está em vigor. Dado sob o selo de officio da Secretaria de Estado, em Ottawa no dia 18 de setembro de 1958. — A. Alex Cattanach, pelo Secretário de Estado — Sinetę da Secretaria de Estado do Canadá — Canadá, Província de Ontário.

Ata de uma reunião geral especial de acionistas da *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, realizada em 2 de outubro de 1958, referente à petição apresentada para um decreto de acôrdo com o art. 71 do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, dos Estados Unidos do Brasil.

No dia 2 de outubro de 1958, a Reunião Geral Especial de Acionistas da *The Rio de Janeiro, Tramway Light and Power Company, Limited*, devidamente convocada, teve lugar no Escritório Central da Companhia, 25, King Street West, Toronto, Canadá, às 11 horas da manhã (hora de verão oriental U.S.A.).

Os acionistas abaixo relacionados que são os titulares registrados respectivamente do número de ações a seguir indicados, compareceram pessoalmente ou estavam representados por seus procuradores devidamente nomeados: — 1. *Brazilian Traction, Light and Power Company Limited*, incorporada de acôrdo com as leis do Canadá, com escritório central em 25, King Street West, Toronto, Canadá, representada por seu procurador Henry Borden — 699.853 ações — 2. James Henry A'Court, canadense, casado, homem de negócios, residente na rua Maria Angélica, 522, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, representado por seu procurador Henry Borden — 10 ações. — 3. Henry Borden, canadense, casado, homem de negócios, residente em King City, na Província de Ontário, Canadá e no Copacabana Palace Hotel, avenida Atlântica, 1.702, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil — 10 ações. —

Documento n.º 3

A "NACIONALIZAÇÃO" DA LIGHT AND POWER

(Publicada no "Diário Oficial" de 18 de junho de 1959)

Decreto n.º 46.216, de 12 de junho de 1959

Concede nacionalização à sociedade *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, sob a denominação de Rio-Light S.A. — Serviços de Eletricidade e Carris.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, inciso I, da Constituição e nos termos do Decreto-lei n.º 2.617, de 26 de setembro de 1940, decreta:

Artigo único — É concedida nacionalização à sociedade *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, com sede em Toronto, Província de Ontário, Canadá, autorizada a funcionar na República pelos Decretos ns. 5.539, de 30 de maio de 1905; 7.005, de 2 de julho de 1908; 8.419, de 7 de dezembro de 1910; 9.454, de 20 de março de 1912; 11.405, de 30 de dezembro de 1914; 12.732, de 28 de novembro de 1917; 17.788, de 10 de maio de 1927; 25.092, de 14 de junho de 1948 e 30.297, de 20 de dezembro de 1951, sob a denominação de Rio-Light S.A. — Serviços de Eletricidade e Carris, tendo em vista a transferência de sua sede para a cidade do Rio de Janeiro, consoante resolução tomada em Reunião Geral Especial de acionistas, realizada em 2 de outubro de 1958, com os Estatutos sociais que apresentou, devidamente adaptados à lei brasileira e com o capital de Cr\$ 4.390.212.000,00 (quatro bilhões, trezentos e noventa milhões, duzentos e doze mil cruzeiros), dividido em 21.951.060 (vinte e um milhões novecentos e cinquenta e um mil e sessenta) ações ordinárias, nominativas ou ao portador, do valor de Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) cada uma, e por terem sido aceitas as condições julgadas convenientes à defesa dos interesses nacionais, de

4. Robert Thomas Donald, canadense, casado, homem de negócios, residente na Avenue Glenview, 95, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 5. Edward Carey Fox, canadense, casado, homem de negócios, residente na Road Glen, 119, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 6. Arnold Gaine, canadense, solteiro, homem de negócios, residente em York Club, na rua St. George, 135, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 7. Doutor Antonio Gallotti, brasileiro, casado, advogado, residente na rua São Clemente, 272, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, representado por seu procurador, Henry Borden — 10 ações. — 8. Meredith Grant Glasco, canadense, casado, homem de negócios, residente na Avenue Lynwood, 83, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 9. Osborne Mitchell, canadense, casado, homem de negócios, residente no Park Plaza Hotel, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 10. Coronel Rodrigo Octavio Jordão Ramos, brasileiro, casado, engenheiro, residente na rua Marechal Trompowsky, 96, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, representado por seu procurador, Henry Borden — 10 ações. — 11. Frank Augustus Schulman, canadense, casado, homem de negócios, residente na Avenue Nanton, 53, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 12. Ralph Edward Spence, canadense, casado, homem de negócios, residente em Alexandre Wood, 49, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações. — 13. George Robert Ferrier Troop, canadense, casado, homem de negócios, residente na Road Russell Hill, na cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá — 10 ações, perfazendo uma representação total na reunião de acionistas presentes na pessoa ou representados por procuração de 599.973 ações de um total do capital acionário autorizado emitido e em arrecadação de 600.000 ações. — Os acionistas, unânimemente elegeram o Senhor Henry Borden, Presidente da Assembléia e o Presidente escolheu R. T. Donald como Secretário da Assembléia — O Presidente referiu-se à autorização concedida à Companhia por uma Lei intitulada "Lei referente a *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*", votada pelo Parlamento do Canadá na sessão realizada no sexto ano do reinado de S. Majestade Rainha Elizabeth II, sendo o capítulo da Lei do Canadá 1957-58, que foi aprovada em nome de S. Majestade por sua Sua Excelência o Governador Geral do Canadá em 5 de dezembro de 1957, conferindo permissão à Companhia para transferir seu escritório central da cidade de Toronto, na província de Ontário, Canadá, para um local dos Estados Unidos do Brasil, se a companhia estiver a tanto autorizada pelos Estatutos sancionados por unanimidade de votos de todos os acionistas presentes ou representados por procuração na Assembléia Geral Especial de Acionistas devidamente convocada para tal fim e onde estiverem representadas pelo menos noventa e nove por cento de todas as ações emitidas e em circulação do capital acionário da Companhia. — O Presidente declarou que foi também necessário modificar os Estatutos da Companhia, adaptando-se a lei e normas do Brasil. — Em consideração ao acima exposto as seguintes Resoluções foram aprovadas por unanimidade pelos acionistas presentes pessoalmente e por procuração, representando 599.973 ações, sendo

mais de noventa e nove por cento de todas as ações do capital acionário autorizado, emitido e em circulação da Companhia. — 1. Que a Companhia fica autorizada a fazer uma petição no sentido de ser baixado um decreto, de acôrdo com o artigo 71, do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, dos Estados Unidos do Brasil, conferindo nacionalidade brasileira à Companhia. — 2. Que em obediência ao dito decreto e após o mesmo haver sido baixado, o Escritório da Companhia será transferido da cidade de Toronto, na Província de Ontário, Canadá, para a cidade do Rio de Janeiro, nos Estados Unidos do Brasil, e que os estatutos promulgados pelos Diretores da Companhia, estabelecendo que tal transferência entre em vigor na ocasião em que fôr baixado o dito decreto sejam aprovados e pelo presente ficam aprovados, sancionados e confirmados. — 3. Que o Estatuto promulgado pelos Diretores da Companhia a entrar em vigor por ocasião de ser baixado o Decreto revogando todos os estatutos da Companhia até agora promulgados a data do presente, mas estabelecendo que tal revogação não afetará a anterior execução de qualquer estatuto revogado, nem afetará a validade de qualquer ato praticado ou qualquer direito, privilégio, obrigação ou responsabilidade adquiridos ou assumidos em virtude de tais estatutos, ou a validade de quaisquer contratos ou acôrdo, feito de acôrdo com qualquer estatuto ora revogado e que todas as resoluções e outros atos da Diretoria ou de qualquer de seus membros ou de seus funcionários ou acionistas da Companhia, celebrados ou praticados de acôrdo com o Estatuto ora revogado, continuarão bons e válidos, sejam e pelo presente são aprovados, sancionados e confirmados e, portanto, todos os Estatutos da Companhia promulgados até o presente, sejam e pelo presente ficam revogados de maneira acima dita, tal revogação entrando em vigor depois de baixado o dito Decreto. — 4. Que Henry Borden, canadense, casado, homem de negócios, residente no Copacabana Pálace Hotel, Avenida Atlântica, 1.302, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, e pelo presente é designado representante da Companhia no Brasil, para o fim de solicitar seja baixado o dito decreto e que o dito Henry Borden e o Dr. Antonio Gallotti, brasileiro, casado, advogado, residente na rua S. Clemente número 272, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, e cada um deles é pelo presente designado representante da Companhia no Brasil com poderes para representá-la em todas as ocasiões perante o Governo Federal do Brasil e perante quaisquer de suas Repartições com referência à petição para que seja baixado o dito Decreto, com poderes para aceitar quaisquer condições impostas pelo dito Governo Federal em conexão com tal petição, sem, no entanto, revogar as procurações outorgadas pela Companhia a outros representantes no Brasil, as quais permanecem em vigor. — 5. Que a Companhia aprova, ratifica, sanciona e confirma os seguintes "Estatutos da Companhia" após ser baixado o dito Decreto: — Estatutos — Capítulo I — Denominação, sede, objeto e duração — Art. 1.º — A "Rio-Light, S. A. — Serviços de Eletricidade e Carris", anteriormente denominada "Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Limitada", nacionalizada na forma prescrita pelo artigo 71 do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, e de acôrdo com o disposto no Capítulo 35 das Leis do Parlamento do Canadá, 6, Elizabeth II, 1957-58, mantida, sem solução de continuidade, a mesma per-

sonalidade jurídica, reger-se-á para todos os efeitos, inclusive nas suas relações com acionistas e terceiros, pelos presentes estatutos e legislação brasileira aplicável. — Art. 2.º — A Sociedade tem por objeto principal a produção, transmissão, distribuição e comércio de energia elétrica, por si ou em conexão com outras empresas, especialmente no Distrito Federal e no Estado do Rio de Janeiro, e, ainda, a operação de serviços de carris urbanos no Distrito Federal. Poderá, também, exercer atividades correlatas, ou acessórias, quando necessárias ou convenientes aos interesses sociais. — Art. 3.º — A Sociedade tem sede na cidade do Rio de Janeiro, podendo criar, mediante decisão da Diretoria, sucursais, filiais ou agências, dentro ou fora do País. — Art. 4.º — A Sociedade terá duração por prazo indeterminado. — Capítulo II — Do Capital social e ações — Art. 5.º — O capital social, totalmente integralizado, é de Cr\$ 4.399.212.000,00 (quatro bilhões, trezentos e noventa e nove milhões, duzentos e doze mil cruzeiros), dividido em 21.951.060 (vinte e um milhões, novecentos e cinquenta e um mil e sessenta) ações ordinárias, nominativas, ou ao portador, à vontade do acionista, do valor nominal de Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros), cada uma. — Parágrafo único — Cada ação dará direito a um voto nas deliberações da Assembléa Geral. — Art. 6.º — As ações serão sempre assinadas por dois Diretores, podendo a Sociedade emitir títulos múltiplos e cauteladas. — Capítulo III — Administração — Art. 7.º — A Sociedade será administrada por uma Diretoria e por um Conselho de Administração. — Seção I — Diretoria — Art. 8.º — A Diretoria será constituída por, no mínimo, 7 (sete) e no máximo 10 (dez) membros residentes no país, acionistas ou não, eleitos pela Assembléa Geral, que designará o Diretor-Presidente, o Diretor Vice-Presidente, o Diretor de Engenharia, o Diretor de Operações, o Diretor Comercial e o Diretor Superintendente Geral. — Art. 9.º — Os Diretores serão eleitos, anualmente, pela Assembléa Geral Ordinária, podendo haver reeleição. — Art. 10 — Cada um dos Diretores caucionará, em garantia de sua gestão, 100 (cem) ações da Sociedade, de sua propriedade ou de terceiros. A caução só será levantada depois de aprovadas as contas apresentadas pela Diretoria. — Art. 11 — A investidura dos Diretores far-se-á mediante termo lavrado no livro de "Atas das Reuniões da Diretoria", depois de prestada a caução mencionada no artigo anterior, e, sempre que possível, antes do encerramento dos trabalhos da Assembléa que os eleger. — Parágrafo único — Os Diretores que forem reeleitos serão empossados pela Assembléa Geral, dispensadas quaisquer outras formalidades. — Art. 12 — A renumeração da Diretoria será fixada anualmente pela Assembléa Geral Ordinária, e distribuída entre os seus membros por deliberação da própria Diretoria. — Art. 13 — 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. — Parágrafo único — A Sociedade só poderá assumir obrigações e constituir procuradores mediante a assinatura de dois Diretores, um dos quais deverá ser necessariamente o titular de um dos cargos mencionados no artigo 8.º supra. Os cheques e demais títulos de movimento normal da Sociedade poderão ser assinados pelo Diretor Superintendente Geral, juntamente com um funcioná-

rio designado pela Diretoria, ou, ainda, por dois mandatários especialmente constituídos para esse fim. — Art. 14 — A Diretoria terá amplos poderes de administração e gestão dos negócios sociais, para a prática de todos os atos e realização de tôdas as operações que se relacionarem com o objeto da Sociedade, podendo, inclusive, contrair empréstimos, renunciar a direitos e transigir; dar cauções, avais e fianças, adquirir, alienar, hipotecar e de qualquer forma onerar os bens da Sociedade, observado e disposto no artigo 20. — Parágrafo 1.º — 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 ainda ao Diretor Presidente nomear e destituir o Secretário da Sociedade, o qual terá as atribuições que forem fixadas pela Diretoria. — Parágrafo 2.º — Ao Diretor Vice-Presidente compete auxiliar o Diretor Presidente no desempenho das funções que lhe são atribuídas, e substituí-lo em seus impedimentos e ausências eventuais. — Parágrafo 3.º — Ao Diretor de Engenharia compete a direção dos serviços de engenharia em geral e a elaboração e execução de projetos visando a ampliação da capacidade geradora do sistema operado pela Sociedade. — Parágrafo 4.º — Ao Diretor de Operações compete organizar os planos financeiros e de operação da Sociedade e coordenar e supervisionar a sua execução. — Parágrafo 5.º — Ao Diretor Comercial compete coordenar e orientar os assuntos de natureza comercial da Sociedade e suas relações com os consumidores e os poderes concedentes. — Parágrafo 6.º — Ao Diretor Superintendente Geral compete a administração geral dos negócios sociais, cumprindo-lhe, para tanto, de acôrdo com a Diretoria, 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 maior eficiência dos serviços que desempenha. — Art. 15 — Em suas ausências e impedimentos eventuais, os Diretores serão substituídos uns pelos outros, por designação do Diretor Presidente. — Art. 16 — No caso de vaga do cargo de Diretor, o substituto será escolhido pela Diretoria, e exercerá as respectivas funções até a realização da primeira Assembléa Geral. — Parágrafo único — Ocorrendo três ou mais vagas na Diretoria, será imediatamente convocada a Assembléa Geral Extraordinária para a eleição dos substitutos que exercerão o mandato até completarem o tempo dos substituídos. — Art. 17 — A Diretoria se reunirá sempre que o exigirem os interesses sociais, na sede da Sociedade ou no local indicado na convocação. 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. — Parágrafo 1.º — As reuniões serão convocadas pelo Diretor Presidente ou por dois outros Diretores da Sociedade, mediante aviso por carta ou telegrama, expedido com pelo menos 5 (cinco) dias de antecedência. A Diretoria só se reunirá com a presença de pelo menos metade de seus membros. — Parágrafo 2.º — O prazo acima referido poderá ser dispensado quando estiverem presentes todos os Diretores ou quando tal dispensa fôr aprovada, por escrito, pelos Diretores ausentes. — Seção II — Conselho de Administração — Art. 18 — O Conselho de Administração será constituído pelo Diretor Presidente, pelo Diretor Vice-Presidente, pelo

Diretor Superintendente Geral e por 12 mais (doze) membros eleitos pela Assembléa Geral, dos quais no máximo 3 (três) poderão ser escolhidos dentre os membros da Diretoria. — Parágrafo 1.º — O mandato dos membros do Conselho de Administração coincidirá com o dos membros da Diretoria. — Parágrafo 2.º — A investidura dos Conselheiros far-se-á mediante termo lavrado no livro de "Atas das Reuniões do Conselho de Administração". — Art. 19 — A remuneração dos membros do Conselho de Administração será estabelecida anualmente pela Assembléa Geral. — Parágrafo único — Os Diretores que acumularem as funções de membros do Conselho de Administração não terão direito à remuneração prevista neste artigo. — Art. 20 — Compete ao Conselho de Administração: a) Orientar e aconselhar a Diretoria em todos os assuntos que por ela lhe forem submetidos; b) Examinar os planos de obras e os orçamentos financeiros da Sociedade, e sobre eles emitir parecer; c) Opinar sobre as operações previstas no art. 14 destes estatutos, sempre que o seu orçamento se elevar a quantia igual ou superior a 1% (um por cento) do valor do capital social. — Art. 21 — O Conselho de Administração reunir-se-á sempre que os interesses sociais o exigirem, por convocação do Diretor Presidente, do Diretor Vice-Presidente, ou de três dos seus membros. As resoluções serão tomadas por maioria de votos, com a presença, pelo menos, de 8 (oito) Conselheiros. — Parágrafo único — As reuniões serão convocadas por carta ou telegrama, com pelo menos 5 (cinco) dias de antecedência, podendo tal prazo ser dispensado por deliberação de todos os Conselheiros. — Art. 22 — As reuniões do Conselho de Administração serão presididas pelo Diretor Presidente ou pelo Diretor Vice-Presidente, e na falta de ambos, pelo mais velho dos Conselheiros. — Art. 23 — O Conselho de Administração escolherá, dentre os seus membros, um Secretário. — Art. 24 — No caso de vaga do cargo de Conselheiro, o substituto será escolhido pela Diretoria e exercerá as respectivas funções até a realização da primeira Assembléa Geral. — Capítulo IV — Conselho Fiscal — Art. 25 — O Conselho Fiscal da Sociedade, com as funções fixadas na lei, se comporá de 5 (cinco) membros, acionistas ou não, residentes no país, eleitos anualmente pela Assembléa Geral Ordinária. — Parágrafo único — A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléa Geral Ordinária. — Art. 26 — Os membros do Conselho Fiscal poderão ser assessorados por peritos contadores e auditores, cujos honorários serão fixados pela Assembléa Geral. — Art. 27 — As deliberações do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria de votos e lançadas no livro de "Atas e Pareceres do Conselho Fiscal". — Capítulo V — Assembléa Geral — Artigo 28 — A Assembléa Geral reunir-se-á, ordinariamente, até de abril de cada ano, para os fins previstos em lei, e, extraordinariamente, sempre que o interesse da Sociedade o exigir. — Parágrafo 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. — Parágrafo 2.º — A Assembléa Geral será presidida pelo Diretor Presidente da Sociedade, que escolherá, dentre os acionistas presentes, um ou mais Secretários. — Parágrafo 3.º — Não será permitida a transferência ou conversão de ações nos 8 (oito) dias imediatamente anteriores à realização da Assembléa Geral. — Parágrafo 4.º — Os titula-

THE RIO DE JANEIRO TRAMWAY, LIGHT AND POWERS COMPANY LIMITED

BALANÇO GERAL EM 30 DE JUNHO DE 1933

PASSIVO		ATIVO	
IMOBILIZADO		NÃO EXIGIVEL	
Bens e instalações em serviço	11.208.012.081,50	Capital — 600.000 ações de valor nominal de \$100 cada uma, emitidas e em circulação (\$600.000.000)	4.890.212.000,90
Outras propriedades	74.008.081,50	Liberas investidas nas instalações no Brasil	138.725.984,70
	11.281.520.163,00	Reservas	
Direitos, concessões, contratos, clientela, não amortizados	214.163.611,40	Reservas para depreciação (incluindo Cr\$ 461.596.956,10 referentes a depreciação do ativo fixo de companhias subsidiárias)	3.610.639.393,80
Companhias subsidiárias:		Reserva para depreciação das propriedades da Brazilian Hydro Electric Company, Limited (companhia associada)	257.074.576,50
Inversões em títulos	231.151.154,70	Reserva para amortização:	
Adiantamentos, menos reserva	1.359.720.567,10	Serviços elétricos — conforme o Decreto n.º 41.018 (incluindo Cr\$ 20.342.450,30 referentes a amortização das propriedades da Brazilian Hydro Electric Company, Limited)	259.270.809,40
	1.590.911.721,80	Outros serviços públicos	1.781.504.792,20
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO			5.886.389.371,90
Contas a receber	182.080.663,00	EXIGIVEL A LONGO PRAZO	
Material no almoxarifado, pelo custo médio, menos provisão para obsolescência	584.474.637,50	Debêntures de 8% — Série "A" vencíveis em 1.º de outubro de 1974, com garantia flutuante sobre todo o ativo da Companhia:	
Depósitos em garantia, empréstimos compulsórios e outros ativos	38.710.232,50	Preferenciais	US\$ 29.800,000
	805.805.483,00	Sem prioridade	US\$ 45.733,000
ADIANTAMENTOS A COMPANHIAS ASSOCIADAS	645.520.565,00		US\$ 85.533,000
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO		Empréstimo bancário pagável em prestações semestrais de 24-2-1930 a 19-8-64, inclusive	709.000.000,00
Contas a receber	523.521.638,80	Empréstimo da Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited — US\$ 8.232.217	852.984.054,80
Depósitos especiais	326.086.464,00	Adiantamentos recebidos de Companhias associadas	1.630.380.521,40
	849.608.102,80	EXIGIVEL A CURTO PRAZO	
DISPONIVEL		Lancos — Notas promissórias a pagar	368.926.430,10
Dinheiro em caixa e nos bancos	113.305.250,70	Contas a pagar e encargos decorridos	771.811.623,10
Estoque de subprodutos de carvão	4.348.356,40	Juros decorridos sobre debêntures, Série "A"	97.862.032,10
	117.653.607,10	PENDENTES	
PENDENTE		Créditos diferidos	395.274.672,00
Diversas despesas pagas adiantadamente e outros débitos diferidos	419.724.554,40	Auxílios para construções	31.956.039,50
Obras e serviços em andamento	1.541.041.856,30	Depósitos de consumidores (par contr.)	34.167.159,00
Cargos de consumidores estacionadas em bancos do Governo	94.210.334,30	COMPENSAÇÃO	
	2.304.086.725,00	Decesso de Compensação	63.507.937,10
COMPENSAÇÃO		Responsabilidades sob garantias bancárias dadas a favor de companhias associadas	505.967.783,70
Lucros a compensar	62.507.987,10	Ativo contingente — Crédito	218.393.734,90
Garantias bancárias	505.957.732,70	Passivo contingente — Débito	18.970.797,70
Ativo contingente — Débito	218.393.734,90		
Passivo contingente — Débito	18.970.797,70		
	805.880.303,40		
	Cr\$ 18.611.070.823,40		Cr\$ 18.611.070.823,40

Pela Diretoria — Henry Borden — G. R. F. Troop, Directores.

res de ações ao portador, para poderem tomar parte na Assembléa Geral, deverão depositar, até 4 (quatro) dias antes de sua realização, as respectivas ações na sede da Sociedade ou nos estabelecimentos bancários designados nos anúncios da convocação. — Art. 29 — Compete à Assembléa Geral Ordinária deliberar sobre as contas da Diretoria, o balanço e a conta de lucros e perdas e o parecer do Conselho Fiscal, eleger os membros da Diretoria, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, e fixar a sua remuneração, e apreciar os atos da administração da Sociedade. — Art. 30 — 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 VI — Exercício Social — Art. 31 — O exercício social coincidirá com o ano civil. Em 31 de dezembro de cada ano será levantado o balanço, com a observância das prescrições legais, deduzindo-se do lucro líquido apurado 5% (cinco por cento) para a constituição do fundo de reserva legal, até que este atinja 20% (vinte por cento) do capital social. O saldo verificado terá a destinação que lhe for dada pela Assembléa Geral, mediante proposta da Diretoria, ouvido o Conselho Fiscal. — Art. 32 — O pagamento dos dividendos poderá ser feito, a critério da Diretoria, em mais de uma prestação. — Capítulo VII — Liquidação — Art. 33 — A Sociedade entrará em liquidação nos casos previstos por 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. — Disposições Transitórias — Art. 34 — Os mandatos de todos os Diretores terminarão na data em que entrar em vigor o Decreto que conceder a nacionalização, excetuando-se os do Presidente e Vice-Presidente, Diretor Geral, que constituirão a Diretoria até a data em que se realizar a primeira Assembléa Geral no Brasil. — Parágrafo 1.º — Durante o período acima referido, o Vice-Presidente Diretor Geral exercerá as funções de todos os demais Diretores, com exceção das do Diretor Presidente, podendo, inclusive, praticar todos os atos relacionados no art. 14 destes Estatutos, sem a restrição contida no parágrafo único do art. 13. — Parágrafo 2.º — A primeira Assembléa Geral que se reunir após a nacionalização elegerá a nova Diretoria e o Conselho de Administração, com as funções estipuladas nos Estatutos. — 6. — Que o Presidente da Companhia Henry Border seja e é pelo presente nomeado Diretor Presidente e que o Vice-Presidente Diretor Geral, Dr. Antonio Gallotti seja e pelo presente é nomeado Diretor Vice-Presidente da Companhia, em vigor na data de ser baixado o dito Decreto — E que as seguintes pessoas sejam e pelo presente são nomeadas Membros do Conselho Fiscal, em vigor na data de ser baixado o dito decreto, até que seja convocada a primeira Assembléa Geral no Brasil. Membros efetivos: — Arthur George Burnet, Anselmo Patricio, Lindolpho Joaquim Goulart, José Luiz Pacheco Fernandes e Salvador Pinto Filho. — Membros Suplentes: Pedro Sambin, Lionel Erbert Crosbie Cok, Roberto Stewart M. Nell, Ubirajara Martins de Souza e João Pedro Branco. — E que a remuneração mensal

de cada um dos ditos Diretores seja e pelo presente fica fixada em Cr\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros). E que a remuneração de cada um dos ditos membros efetivos do Conselho Fiscal seja e pelo presente fica fixado em Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros). — Nada havendo mais a tratar foi suspensa a sessão, depois de lida, aprovada e assinada por todos a presente ata. — Henry Borden, Presidente — R. T. Donald, Secretário — Henry Borden — R. T. Donald — Edward Carey Fox — Arnold Gaine — Meredith Grant Glassco — Osborne Mitchel — Frank Augustus Schulman — Ralph Edward Spencer — George Robert Ferrier Troop — *Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited*, representada por seu procurador Henry Borden — James Henry A'Court, representado por seu procurador Henry Borden — Coronel Rodrigo Octavio Jordão Ramos, representado por seu procurador Henry Borden — Antonio Gallotti, representado por seu procurador Henry Borden. — Toronto, Canadá, 2 de outubro de 1958 — Canadá, Província de Ontário.

THE RIO DE JANEIRO, TRAMWAY, LIGHT AND POWER COMPANY, LIMITED

LISTA DE ACIONISTAS, EM 3 DE OUTUBRO DE 1958

Dados dos Acionistas	Número de ações possuídas
James Henry A'Court, canadense, casado, homem de negócios, residente na rua Maria Angélica, 522, na Cidade do Rio de Janeiro — Brasil	10
Henry Borden, canadense, casado, homem de negócios, residente em King City, na Província de Ontário, Canadá, e no Copacabana Pálace Hotel — Avenida Atlântica, 1702, na Cidade do Rio de Janeiro — Brasil	10
Robert Thomas Donald, canadense, casado, homem de negócios, residente em Glen Avenue, 95, na Cidade de Toronto, na Província de Ontário — Canadá	10
Edward Carey Fox, canadense, casado, homem de negócios, residente em 119 Glen Road, na Cidade de Toronto, na Província de Ontário — Canadá	10
Arnold Gaine, canadense, solteiro, homem de negócios, residente em York Club, 135, St. George Str. — Toronto, Província de Ontário — São Clemente, 272, na Cidade do Rio de Janeiro — Brasil...	10

Dados dos Acionistas	Número de ações possuídas
Dr. Antonio Gallotti, brasileiro, casado, advogado, residente na rua São Clemente, 372, na Cidade do Rio de Janeiro — Brasil...	10
Meredith Grant Glassco, canadense, casado, homem de negócios, residente em 83 Lynwood Avenue, na Cidade de Toronto, Província de Ontário — Canadá	10
Osborne Mitchell, canadense, casado, homem de negócios, residente em Park Plaza Hotel, na Cidade de Toronto, Província de Ontário — Canadá	10
Coronel Rodrigo Octávio Jordão Ramos, brasileiro, casado, engenheiro, residente na rua Marechal Trompowsky, 96, na Cidade do Rio de Janeiro — Brasil	10
Frank Augustus Schulman, canadense, casado, homem de negócios, residente em 53 Nanton Avenue, na Cidade de Toronto, Província de Ontário — Canadá	10
Ralph Edward Spencer, canadense, casado, homem de negócios, residente em 40 Alexandra Wood, na Cidade de Toronto, na Província de Ontário — Canadá	10
George Robert Ferrier Troop, canadense, casado, homem de negócios, residente em 29 Russell Hill Road, na Cidade de Toronto, Província de Ontário — Canadá	10
<i>Brazilian Traction Light and Power Company Limited</i> , sociedade constituída de acôrdo com as leis do Canadá, com escritório matriz em 25 King Street, West, Toronto — Canadá	599.880
Número total de ações autorizadas e emitidas	600.000

Documento n.º 4

COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS
TÉCNICOS (COBAST)

Ata da Assembléa Geral Ordinária, realizada em 18 de abril de 1960

Aos dezoito dias do mês de abril de mil novecentos e sessenta, às dez horas, na sede social, na Avenida Presidente Vargas n.º 642, 18.º pavimento, nesta Cidade do Rio de Janeiro, reuniram-se em Assembléa Geral Ordinária acionistas da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), representando a maioria do capital social, conforme consta do "Livro de Presença". Na ausência do Diretor-Presidente, assumiu a Presidência da Mesa o Dr. Antônio Gallotti, Diretor-Vice-Presidente Executivo, que, após convidar a mim, Charles Julius Dunlop, para secretariar os trabalhos, declarou instalada a Assembléa, regularmente convocada por anúncios publicados no "Diário Oficial" e no "Jornal do Comércio" dos dias 7, 8 e 9 de abril corrente, do teor seguinte: "Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST) — Assembléa Geral Ordinária — 1.ª Convocação — Convidam-se os Srs. Acionistas a se reunirem em Assembléa Geral Ordinária, no dia 18 de abril de 1960, às 10 horas, na sede social, na Avenida Presidente Vargas n.º 642 — 18.º pavimento, a fim de deliberar sobre o Relatório, o Balanço e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício findo de 1959, apresentados pela Diretoria, e sobre 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, 6 de abril de 1960. Pela Diretoria, Malvino Reis Netto, Diretor Comercial". Dando início aos trabalhos, o Sr. Presidente da Mesa solicitou a mim, Secretário, que procedesse à leitura do Edital de Convocação, acima transcrito, bem como a do Relatório da Diretoria, do Balanço Geral, da Demonstração da Conta de Lucros e Perdas e do Parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1959, os quais foram publicados no "Jornal do Comércio" de 10 deste mês, não tendo saído ainda no "Diário Oficial", embora tivessem sido entregues à Imprensa Na-

cional no dia 6 de abril corrente, mediante recibo n.º 12.884, documentos esses que estiveram à disposição dos Srs. Acionistas com a devida antecedência, conforme avisos publicados na forma da lei. Terminada sua leitura, o Sr. Presidente da Mesa pôs os referidos documentos em discussão, finda a qual foram eles aprovados, abstendo-se de votar os impedidos por lei. Em prosseguimento à Ordem do Dia, o Sr. Presidente da Mesa convidou os Srs. Acionistas a procederem à eleição da Diretoria, propondo fôsse mantido um cargo vago, para oportuno preenchimento, de acôrdo com as conveniências da Sociedade. Posta em discussão, foi a proposta por todos aprovada. Procedida a votação, verificou-se terem sido reeleitos os Srs. Henry Borden, Diretor-Presidente; Antônio Gallotti, Diretor-Vice-Presidente Executivo; John Grant Glassco; Kenneth Howard McCrimmon; James Henry A'Court; João da Silva Monteiro Filho; Malcolm Hector Mackenzie; Pedro Victor Renault Durães Castanheira; Odilon Egydio do Amaral Souza; Arnaldo da Costa Faro; Malvino Reis Netto; Andrew Jeffrey Royal; Alano Leon da Silveira; Cecil Myron Steves e José Joaquim Marques Filho, todos já qualificados. Passou-se, em seguida, à eleição dos membros do Conselho Fiscal, tendo sido reeleitos, como membros efetivos, os Srs. William Findlay, Henry Basil Bilton e Archibald Scott Younger, e, como membros suplentes, os Srs. Herbert Frederick Walton, Lionel Robert Crosbie Cole e Arthur George Burnett, todos também já qualificados, nenhum deles incidindo em qualquer impedimento legal. O Sr. Presidente da Mesa proclamou o resultado das eleições acima e, na forma do parágrafo único do art. 10 dos Estatutos sociais, declarou empossados pela Assembléa os Diretores reeleitos. Finalmente, por votação de todos, com exceção dos Diretores presentes, foi mantida a mesma remuneração dos Diretores e dos membros efetivos do Conselho Fiscal, anteriormente fixada. Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente da Mesa 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, 18 de abril de 1960. Antônio Gallotti, Presidente da Mesa; Charles Julius Dunlop, Secretário; James Henry A'Court; João da Silva Monteiro Filho; Pedro Renault Castanheira; Andrew Jeffrey Royal; pp. *Brazilian Traction, Light & Power Co., Ltd.*, Charles Julius Dunlop.

Relação dos Acionistas presentes à Assembléa Geral Ordinária da Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos (COBAST), realizada em 18 de abril de 1960

Nome	N.º de ações
Antonio Gallotti	20
James Henry A'Court	20
João da Silva Monteiro Filho	20
Pedro Renault Castanheira	10
Andrew Jeffrey Royal	5
Charles Julius Dunlop	5
<i>Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited</i>	380

Documento n.º 5

ESCRITURA de constituição da Sociedade Anônima Brascan Expansão e Investimentos S.A., na forma abaixo (Livro n.º 940, fls. 51 verso):

Saibam quantos esta virem que no ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil novecentos e cinquenta e seis, aos sete dias do mês de dezembro, nesta cidade do Rio de Janeiro, em meu cartório e perante mim, Tabelião Interino Mauro Fontainha de Araujo, comparecerem: 1) *Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited*, sociedade anônima estrangeira, com sede em Toronto, Província de Ontário, Canadá, neste ato representada por seu Diretor Presidente, Sr. Henry Borden, canadense, industrial, residente nesta cidade, e por seu Vice-Presidente Finanças, George Robert Ferrier Troop, canadense, industrial, residente em Toronto e de passagem por esta cidade; 2) Companhia Telefônica Brasileira, sociedade anônima com sede nesta cidade, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, Sr. Henry Borden, e por seu Diretor-Vice-Presidente, Dr. Antonio Gallotti, brasileiro, casado, advogado, residente nesta Capital; 3) *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited*, companhia estrangeira com sede em Toronto, Canadá, e escritórios nesta Capital, devidamente autorizada a funcionar no país, neste ato representada por Charles Julius Dunlop, brasileiro, casado, advogado, residente nesta Capital, e John Baxter Thackray, inglês, casado, contador, residente nesta Capital; 4) São Paulo Light S.A., Serviços de Eletricidade, sociedade anônima com sede na cidade de São Paulo, capital do Estado de São Paulo, representada por seu Diretor-Presidente, Sr. Henry Borden e seu Diretor Vice-Presidente, Dr. Antonio Gallotti; 5) *Brazilian Hydro-Electric Company, Limited*, sociedade estrangeira com sede em Toronto, Canadá, e escritório nesta Capital, devidamente autorizada a funcionar no país, neste ato representada por John Baxter Thackray e Cecil Myrom Steeves, canadense, casado, industrial, residente nesta Capital; 6) *The São Paulo Electric Company, Limited*, sociedade estrangeira, com sede em Toronto, Canadá, e escritórios em São Paulo, Capital do Estado de São Paulo, devidamente autorizada a funcionar no país, neste ato representada por Dr. Antonio Gallotti

e William Roberto Marinho Lutz, brasileiro, casado, engenheiro, residente em São Paulo; 7) *The City of Santos Improvements Company, Limited*, sociedade estrangeira com sede em Londres, Inglaterra, e escritórios em Santos, Estado de São Paulo, devidamente autorizada a funcionar no país, neste ato representada pelo Sr. Harold Greig, inglês, casado, industrial, residente nesta cidade, o Dr. João da Silva Monteiro Filho, brasileiro, casado, industrial, residente nesta cidade; 8) *Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro*, sociedade estrangeira com sede em Bruxelas, Bélgica, e escritórios nesta Capital, devidamente autorizada a funcionar no país, neste ato representada pelo Sr. Harold Greig e Dr. João da Silva Monteiro Filho; 9) *The San Paulo Gas Company, Limited*, sociedade estrangeira com sede em Londres, Inglaterra, e escritórios em São Paulo, Capital do Estado de São Paulo, devidamente autorizada a funcionar no país, neste ato representada pelo Sr. Harold Greig e Dr. João da Silva Monteiro Filho; 10) Companhia Telefônica de Minas Gerais, sociedade anônima com sede em Belo Horizonte, Estado de Minas Gerais, neste ato representada por seu Diretor-Presidente Dr. Antônio Gallotti e seu Diretor Primeiro Vice-Presidente, Pedro Victor Renault Durães Castanheira, brasileiro, casado, industrial, residente nesta Capital; 11) Companhia Telefônica do Espírito Santo, sociedade anônima, com sede em Vitória, Estado do Espírito Santo, neste ato representada por seu Diretor Vice-Presidente Carl Randolph Freehafer, norte-americano, casado, industrial, residente nesta Capital, e por seu Diretor James Henry A'Court, norte-americano, casado, contador, residente nesta Capital; 12) Companhia de Eletricidade São Paulo e Rio, sociedade anônima, com sede em São Paulo, Estado de São Paulo, neste ato representada por seu Diretor Presidente, Dr. Antônio Gallotti e por seu Diretor, Dr. William Roberto Marinho Lutz; 13) Dr. Antônio Augusto de Azevedo Sodré, brasileiro, casado, advogado, residente nesta Capital; 14) Dr. Alfredo Lamy Filho, brasileiro, casado, advogado, residente nesta Capital; os presentes meus conhecidos e das testemunhas no final nomeadas e assinadas, também minhas conhecidas, do que dou fé, bem como que da presente será enviada nota ao Registro de Distribuição, na forma da lei. E, perante as mesmas testemunhas, pelos comparecentes, me foi dito: *Primeiro* — que tinham entre si acordado a constituição de uma sociedade anônima sob a denominação de BRASCAN, EXPANSÃO E INVESTIMENTOS S.A., com sede nesta cidade e capital de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), tendo por objeto, em geral, a realização de operações de crédito, financiamento e investimentos, e que se regerá pelos seguintes estatutos: *Brascan, Expansão e Investimentos S.A. — Capítulo I — Denominação, Objeto, Sede e Duração* — Artigo 1.º. Sob a denominação de Brascan, Expansão e Investimentos S.A., fica constituída uma sociedade anônima que se regerá pelos presentes estatutos e disposições legais que lhe forem aplicáveis. Artigo 2.º — A Sociedade terá por objeto, em geral, a realização de operações de crédito, financiamento e investimentos e, em particular, por conta própria ou de terceiros, a compra e venda de apólices, ações, debêntures e quaisquer outros títulos ou direitos; a subscrição de ações e a participação em emprêsas de qualquer natureza, especialmente de serviços públicos e o financiamento de tais emprêsas, o estudo dos mercados financeiros, a assistência técnica na or-

ganização, reorganização e administração de empresas; a administração de bens e a representação de pessoas físicas e jurídicas, nacionais e estrangeiras; e demais atividades correlatas ou conexas. Parágrafo único — A sociedade só poderá receber dinheiro em depósito de seus próprios acionistas, sendo vedada a movimentação das contas por meio de cheques contra ela girados. É vedado à Sociedade também, a realização de operações de natureza imobiliária. Artigo 3.º — A Sociedade terá sede na cidade do Rio de Janeiro, podendo, a critério da Diretoria, abrir filiais, agências e sucursais dentro ou fora do país. Artigo 4.º — A Sociedade terá duração por prazo indeterminado. *Capítulo II — Capital e Ações.* Artigo 5.º — O capital social é de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros) dividido em 10.000 (dez mil) ações ordinárias nominativas, do valor de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros), cada uma. Parágrafo 1.º — Cada ação dá direito a um voto nas deliberações da Assembléia Geral. Parágrafo 2.º — A Sociedade poderá emitir cautelas e títulos múltiplos de ações, sempre assinados por dois Diretores. — *Capítulo III — Diretoria* — Artigo 6.º — A Sociedade será administrada por uma Diretoria, composta de, no mínimo 6 (seis) e, no máximo 9 (nove) membros, residentes no país, acionistas ou não, eleitos pela Assembléia Geral, sendo por ela designados um Presidente, um Vice-Presidente e um Superintendente. Parágrafo 1.º — O mandato da Diretoria será de um ano, podendo haver reeleição, e será prorrogado automaticamente até a data da realização da Assembléia Geral que eleger a nova Diretoria. Parágrafo 2.º — Cada um dos Diretores caucionará, em garantia de sua gestão 20 (vinte) ações da sociedade, próprias ou de terceiros. A caução só será levantada depois de aprovadas as últimas contas apresentadas pela Diretoria. Parágrafo 3.º — A investidura dos Diretores far-se-á mediante termo lavrado no livro de "Atas das Reuniões da Diretoria", depois de prestada a caução mencionada no parágrafo anterior, e sempre que possível antes do encerramento dos trabalhos da Assembléia Geral que os eleger. Parágrafo 4.º — Os Diretores que forem reeleitos serão empossados pela Assembléia Geral, dispensadas quaisquer novas formalidades. Parágrafo 5.º — Em caso de vaga de qualquer dos cargos da Diretoria, o substituto será escolhido pela unanimidade dos Diretores restantes ou pela Assembléia Geral especialmente convocada para esse fim; ocorrendo três ou mais vagas na Diretoria, a escolha dos substitutos só poderá ser feita pela Assembléia Geral, que deverá ser imediatamente convocada. O substituto, em qualquer caso, exercerá o cargo pelo tempo que faltava ao substituído. Parágrafo 6.º — Nos seus impedimentos ou faltas, os Diretores se substituirão uns aos outros, na forma determinada pelos presentes estatutos ou pela Diretoria. Artigo 7.º — A remuneração da Diretoria será fixada anualmente pela Assembléia Geral Ordinária, e distribuída entre os seus membros por deliberação da Diretoria. Artigo 8.º — A Diretoria terá amplos poderes de administração e gestão dos negócios sociais, para a prática de todos os atos e a realização de todas as operações que se relacionarem com o objeto da Sociedade e poderá, inclusive, contrair empréstimos, renunciar direitos e transigir; dar cauções, avais e fianças; adquirir, alienar, hipotecar e de qualquer forma onerar os bens da Sociedade. Parágrafo único — A Sociedade só poderá assumir obrigações, bem como nomear procuradores, "ad-

judicia" ou "ad-negocia" ou para quaisquer fins mediante a assinatura de dois diretores, um dos quais deverá ser, necessariamente, o Diretor-Presidente, o Diretor Vice-Presidente ou o Diretor Superintendente. Os cheques e demais títulos do movimento normal da Sociedade, mediante prévia autorização da Diretoria, poderão ser assinados pelo Diretor Superintendente e por um funcionário por ela designado. Artigo 9.º — Ao Diretor Presidente compete representar a Sociedade ativa e passivamente em Juízo ou fora d'ele, executar e fazer executar os estatutos sociais e as deliberações da Assembléia Geral e da Diretoria; presidir as reuniões da Diretoria e da Assembléia Geral; organizar e apresentar à Assembléia Geral Ordinária, depois de aprovado pela Diretoria, o relatório anual das operações da Sociedade; convocar a Assembléia Geral Ordinária ou Extraordinária e o Conselho Fiscal e seus suplentes, quando necessário. Parágrafo único — Compete ainda ao Diretor Presidente nomear e destituir o Secretário da Sociedade, escolhido dentro do quadro de acionistas ou de funcionários da Sociedade, o qual terá as funções que lhe forem atribuídas pela Diretoria. Artigo 10 — Ao Diretor Vice-Presidente compete auxiliar o Diretor Presidente no desempenho das funções que lhe são atribuídas e substituí-lo nos seus impedimentos e ausências eventuais. Artigo 11 — Ao Diretor Superintendente compete organizar, administrar, dirigir e fiscalizar, de acordo com a Diretoria, os negócios da Sociedade. Artigo 12 — Aos demais Diretores compete o exercício das atribuições que lhes forem conferidas pela Diretoria. Artigo 13 — A Diretoria se reunirá sempre que o exigirem os interesses sociais, na sede da Sociedade ou no local indicado na convocação. As deliberações, consignadas em atas, serão tomadas por maioria absoluta de votos, sendo que o Presidente terá, em caso de empate, o voto de qualidade. Parágrafo 1.º — As reuniões serão convocadas pelo Diretor Presidente ou por dois outros Diretores da Sociedade, mediante aviso por carta ou telegrama, expedido com pelo menos 5 (cinco) dias de antecedência. A Diretoria só se reunirá com a presença de, pelo menos, metade de seus membros. Parágrafo 2.º — O prazo acima referido poderá ser dispensado quando estiverem presentes todos os Diretores ou quando tal dispensa fôr aprovada por escrito, pelos Diretores ausentes. — *Capítulo IV — Conselho Fiscal* — Artigo 14 — O Conselho Fiscal da Sociedade, com as funções fixadas em lei, se comporá de três membros efetivos e de três suplentes, acionistas ou não, eleitos anualmente pela Assembléia Geral. Parágrafo único — A remuneração dos membros do Conselho Fiscal será fixada pela Assembléia Geral que os eleger. — *Capítulo V — Assembléia Geral* — Artigo 15 — A Assembléia Geral reunir-se-á ordinariamente, até trinta de abril de cada ano, para os fins previstos em lei, e, extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem. Parágrafo 1.º — A Assembléia Geral convocada de acordo com a lei, será presidida pelo Diretor Presidente da Sociedade que escolherá dentre os acionistas presentes um ou mais secretários. Parágrafo 2.º — Os acionistas poderão fazer-se representar na Assembléia Geral por outros acionistas, mediante mandato expresso, cujo instrumento ficará em poder da Sociedade. — *Capítulo VI — Exercício Social* — Artigo 16 — O exercício social coincidirá com o ano civil. Em 31 de dezembro de cada ano será levantado o balanço com a observância das prescrições legais;

dos lucros líquidos eventualmente apurados deduzir-se-ão: (a) 5% para a constituição do fundo de reserva legal até que este atinja vinte por cento do capital social; (b) a importância necessária para o pagamento de um dividendo correspondente a seis por cento do capital social. Parágrafo único — O saldo porventura existente será aplicado conforme deliberação da Assembléia Geral, tendo em vista proposta da Diretoria. — *Capítulo VII — Liquidação* — Artigo 17 — A Sociedade entrará em liquidação nos casos previstos por lei ou por deliberação da Assembléia Geral. Parágrafo 1.º — Compete à Assembléia Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger os liquidantes e um Conselho Fiscal que deverá funcionar no período da liquidação. — *Disposição Transitória* — Artigo 18 — O capital inicial, realizado na proporção de dez por cento no ato da subscrição, será integralizado de acôrdo com os interesses da Sociedade, mediante chamadas feitas pela Diretoria. *Segundo* — que no Banco do Brasil S.A., desta cidade, tinham feito o depósito da décima parte do capital social, comprovando-o com o documento exibido, do seguinte teor: Banco do Brasil S.A. — Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1956. — Recebemos da Brascan, Expansão e Investimentos S.A., a quantia de hum milhão de cruzeiros em depósito neste banco, à ordem da Sumoc, face ao estatuído na legislação vigente, valor proveniente de quantias recebidas dos subscritores para constituição do capital, segundo guia apresentada pela mesma, datada de de 7-12-56, anexa ao nosso documento caixa — cheque c/ Bco. Sul Americano do Brasil S.A. Recibo em duas vias p/um só efeito. Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1956. — Banco do Brasil S.A. — (as.) Hamilton Bastos Manfredini. (Data e assinatura sôbre estampilhas federais no valor de Cr\$ 21,50). — *Terceiro* — que a relação das ações tomadas pelos acionistas e o montante das entradas por eles pago é o seguinte: 1 — *Brazilian Traction, Light and Power Company Limited* — 7.498 ações — Entrada Cr\$ 749.800,00 (setecentos e quarenta e nove mil e oitocentos cruzeiros). 2 — *Companhia Telefônica Brasileira* — 50 ações — Entrada Cr\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzeiros). 3 — *São Paulo Light S.A. Serviços de Eletricidade* — 500 ações — Entrada Cr\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzeiros). 4 — *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited* — 500 ações — Entrada: Cr\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzeiros). 5 — *Brazilian Hydro Electric Company, Limited* — 125 ações — Entrada: Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 6 — *São Paulo Electric Company, Limited* — 125 ações — Entrada: Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 7 — *The San Paulo Gas Company, Limited* — 125 ações — Entrada 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 8 — *The City of Santos Improvements Company, Limited* — 125 ações — Entrada Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 9 — *Companhia Telefônica de Minas Gerais* — 125 ações — Entrada Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 10 — *Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro* — 125 ações — Entrada Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 11 — *Companhia Telefônica do Espírito Santo* — 125 ações — Entrada Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 12 — *Companhia de Eletricidade São Paulo e Rio* — 125 ações — Entrada Cr\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos cruzeiros). 13 — *Antônio Augusto de Azevedo Sodré* — 1 ação — Entrada Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros). 14 — Al-

fredo Lamy Filho — 1 ação — Entrada Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros). — *Quarto* — Que, tendo assim sido cumpridas as formalidades legais, declararam, como declaram, constituída a sociedade anônima Brascan, Expansão e Investimentos S.A.; declararam, outrossim, que a Sociedade teria, inicialmente, seis (6) Diretores, sendo nomeados os Srs. Henry Borden para o cargo de Diretor Presidente, Antonio Gallotti para o cargo de Diretor Vice-Presidente, o Sr. James Henry A'Court para o cargo de Diretor Superintendente, Marcos Souza Dantas, brasileiro, casado, banqueiro, residente nesta Capital, Theodoro Quartin Barbosa, brasileiro, casado, banqueiro, residente em São Paulo e José Vieira Machado, brasileiro, casado, industrial, residente nesta Capital, para os demais cargos de Diretor. Os honorários da Diretoria para o primeiro período de mandato são fixados em Cr\$ 100.000,00 por mês a serem distribuídos entre os seus membros por deliberação tomada em reunião da Diretoria. Outrossim, nomeiam para o Conselho Fiscal como membros efetivos George Stewart London, com escritório na rua Uruguaiana, 55, sétimo andar, Andrew Jeffrey Royal, residente na rua Benjamim Baptista, 180, apartamento 601, e Roberto Paulo Cezar de Andrade, residente na rua Maria Eugênia, 56, e para membros suplentes, Ronald Hugh Rogers, com escritório na rua São Bento número 181, sexto andar, em São Paulo, George Murchie, residente na rua Redentor número 347, apartamento 6 e Ernesto Armando Roesler, residente na rua Ministro Viveiros de Castro, 47, apartamento 1.001, nesta cidade, percebendo os membros efetivos os honorários de Cr\$ 1.000,00 por ano. Finalmente pelos comparecentes me foi dito que aceitam a presente como se acha redigida. — Paga de selo Cr\$ 60.000,00 e mais a taxa de Educação e Saúde, o que será efetuado por verba, na forma da lei. — E de como assim o disseram, do que dou fé, me pediram este instrumento que fiz lavrar por meu escrevente juramentado Danilo Canalini, outorgaram, aceitaram e assinam, depois de lhes ser lido e às testemunhas Ronaldo Ribeiro Magalhães e Jorge Rezino, perante mim, Mauro Fontainha de Araujo, Tabelião Interino que a subscreve. — *Henry Borden.* — *George Robert Ferrier Troop.* — *Henry Borden.* — *Antonio Gallotti.* — *Charles Julius Dunlop.* — *John Baxter Thackray.* — *Henry Borden.* — *Antonio Gallotti.* — *John Baxter Thackray.* — *Cecil Myron Steeves.* — *Antonio Gallotti.* — *William Roberto Marinho Lutz.* — *Harold Greig.* — *João da Silva Monteiro Filho.* — *Harold Greig.* — *João da Silva Monteiro Filho.* — *Antonio Gallotti.* — *Pedro Victor Renault Durães Castanheira.* — *Carl Randolph Freehafer.* — *James Henry A'Court.* — *Antonio Gallotti.* — *William Roberto Marinho Lutz.* — *Antonio Augusto de Azevedo Sodré.* — *Alfredo Lamy Filho.*

Documento n.º 6

BRASCAN — EXPANSÃO E INVESTIMENTOS S.A.

Ata da Assembléa Geral Ordinária, realizada em 28 de abril de 1960

Aos vinte e oito dias do mês de abril de mil novecentos e sessenta, às quinze horas, na sede social, na avenida Rio Branco n.º 131, 5.º pavimento, nesta cidade do Rio de Janeiro, reuniram-se em Assembléa Geral Ordinária os acionistas da BRASCAN — Expansão e Investimentos S.A., representando a maioria do capital social, conforme consta do livro "Presença de Acionistas". Na ausência dos Srs. Diretor Presidente e Diretor Vice-Presidente, o Sr. Andrew Jeffrey Royal, Diretor Superintendente, pediu aos Srs. Acionistas nomeassem um dentre eles para presidir a Assembléa. Foi indicado, por aclamação, o próprio Sr. Andrew Jeffrey Royal, que, assumindo a presidência da Mesa, agradeceu aos presentes e convidou a mim, Charles Julius Dunlop, para Secretário. Dando início aos trabalhos, declarou que a Assembléa havia sido convocada por aviso publicado no "Diário Oficial" dos dias 24, 25 e 26 de março e no "Jornal do Comércio" dos dias 24, 25 e 26, tudo do corrente ano, do seguinte teor: "BRASCAN — Expansão e Investimentos S. A. — Convocação — São convidados os Srs. Acionistas da BRASCAN — Expansão e Investimentos S. A., a comparecerem à Assembléa Geral Ordinária, a realizar-se no dia 28 de abril próximo futuro, às 15 horas, na sede social, nesta Capital, à avenida Rio Branco n.º 131, grupo 502, a fim de tomarem conhecimento e deliberarem sobre o Relatório da Diretoria, Balanço e contas com o respectivo parecer do Conselho Fiscal, tudo referente ao exercício findo, bem como elegerem os membros da Diretoria, do Conselho Fiscal e fixarem os respectivos honorários para o novo ano social. Outrossim, ficam desde já à disposição dos Senhores Acionistas, na sede social, para serem examinados os documentos relacionados no artigo 99 do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940. — Rio de Janeiro, 23 de março de 1960 — Antonio Gallotti, Diretor Vice-Presidente". Por determinação do Sr. Presidente, foi lido o Relatório da Diretoria, bem assim

o Balanço, a Conta de Lucros e Perdas e o respectivo parecer do Conselho Fiscal, os quais, postos em discussão e não havendo quem quisesse fazer uso da palavra, foram submetidos à votação dos presentes e aprovados unânimeamente, com as abstenções previstas em lei. A seguir, procedeu-se à eleição dos membros da Diretoria, tendo sido reeleitos os Srs. Henry Borden, Diretor Presidente; Antonio Gallotti, Diretor Vice-Presidente; Andrew Jeffrey Royal, Diretor Superintendente; James Henry A'Court, Theodoro Quartim Barbosa, José Vieira Machado e Antonio Augusto de Azevedo Sodré, Diretores. Os Diretores reeleitos foram considerados desde logo empossados nos termos do artigo 6.º, § 4.º, dos Estatutos Sociais. Procedida a eleição dos membros do Conselho Fiscal, verificou-se terem sido reeleitos os Srs. Dr. Roberto Paulo Cezar de Andrade e Anselmo Andrade Patrício, já qualificados, e eleito o Sr. Stafford Moritz Cox, irlandês, casado, contador, residente e domiciliado em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, como membros efetivos, e reeleitos os Srs. George Murchie e Ernesto Armando Roesler, também já qualificados, e eleito o Sr. Thomas Walter Martin, inglês, casado, contabilista, residente e domiciliado nesta cidade, como membros suplentes, nenhum deles incidindo em qualquer impedimento legal. Finalmente, por unanimidade de votos, foi mantida a mesma remuneração da Diretoria e os mesmos honorários dos membros efetivos do Conselho Fiscal, anteriormente fixados. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que, lida e aprovada, vai por todos os presentes assinada. Rio de Janeiro, 28 de abril de 1960. — Andrew Jeffrey Royal, Presidente da Mesa; Charles Julius Dunlop, Secretário; p.p. *Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited*, Charles Julius Dunlop; p. Companhia Telefônica Brasileira, Pedro Renault Castanheira, Thomas Douglas Christian; p. São Paulo Light S.A. — Serviços de Eletricidade, João da Silva Monteiro Filho, William Roberto Marinho Lutz; p. Rio Light S.A. — Serviços de Eletricidade e Carris, Antonio de Almeida Neves, Ito von Ockel Tebyriçá; p. Companhia Fluminense de Energia Hidroelétrica, Antonio de Almeida Neves, Alexandre Henriques Leal; p. Cidade de Santos — Serviços de Eletricidade e Gás S.A., Robert George Charles Hansford, Robert Bennie; p. Companhia Telefônica de Minas Gerais, James Henry A'Court, Pedro Renault Castanheira; p. *Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro*, Alano Leon da Silveira, Leslie Victor Jones, p. Companhia Telefônica do Espírito Santo, James Henry A'Court, Waldemar Pires de Lima; p. Companhia de Eletricidade São Paulo e Rio, William Roberto Marinho Lutz, José Sampaio de Freitas; p. Companhia Paulista de Serviços de Gás, Alano Leon da Silveira, Roberto Stewart McNeill; p. São Paulo — Serviços de Eletricidade S.A., William Roberto Marinho Lutz, José Sampaio de Freitas.

ACIONISTAS PRESENTES A
ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA,
REALIZADA EM 28 DE ABRIL DE 1960

	Número de ações	Natureza
<i>Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited</i>	1.997.490	Ordinária
Companhia Telefônica Brasileira	500	"
São Paulo Light S.A.—Serviços de Eletricidade	500	"
Rio Light S.A. — Serviços de Eletricidade e Carris	500	"
Companhia Fluminense de Energia Hidroelétrica	125	"
Cidade de Santos — Serviços de Eletricidade e Gás S.A.	125	"
Companhia Telefônica de Minas Gerais	125	"
<i>Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro</i>	125	"
Companhia Telefônica do Espírito Santo....	125	"
Companhia de Eletricidade São Paulo e Rio.	125	"
Companhia Paulista de Serviços de Gás	125	"
São Paulo — Serviços de Eletricidade S.A. ..	125	"
Andrew Jeffrey Royal	5	"
Charles Julius Dunlop	3	"
	<hr/> 1.999.998 <hr/>	

NOTA: O capital social é dividido em 2.000.000 ações ordinárias, integralizadas, do valor nominal de Cr\$ 1.000,00 cada uma.

Documento n.º 9

“O POVO COMPROU 98% DAS AÇÕES DA LIGHT”

(“Correio da Manhã” de 7-8-1960)

São Paulo (Sucursal) — A São Paulo Light lançou a 1.º de julho a venda de suas ações populares de Cr\$ 1.000,00, entre o público, com o alvo de alcançar a colocação de um milhão de títulos, no valor de um bilhão de cruzeiros, em fins de outubro. Essa previsão, foi porém alterada, causando surpresas gerais dentro e fora da companhia. Depois de 30 dias úteis de lançamento das vendas já haviam sido colocadas 615.000 ações (61,5% da previsão feita para 4 meses), no total de 615 milhões de cruzeiros, ultrapassando assim o meio bilhão. Outra surpresa foi a procura dos títulos por pessoas humildes e da classe média. Enquanto o comércio e a indústria, que utilizam a energia elétrica em grande quantidade e teriam interesse direto na expansão da companhia fornecedora, mostram-se retraídos. Das 615 mil ações colocadas até o dia 4 de agosto, apenas 118.700 foram vendidas a 44 grandes compradores. Os títulos foram colocados até agora entre 21.500 acionistas, dos quais, 21.456 são pessoas da classe média: pequenos comerciantes, empregados no comércio, motoristas profissionais, vendedores, zeladores de prédio, operários especializados, comerciários, etc. Somente na seção organizadora à entrada do prédio da empresa, defronte aos guichês, onde o público paga as suas contas de luz, foram vendidos 50 milhões de cruzeiros em pequenos grupos de ações. A média é de 23 mil cruzeiros por acionista. As grandes vendas foram feitas apenas com aqueles 44 compradores.

A MONTANHA FOI A MAOMÉ

Informam-nos os diretores da seção de vendas de ações que além de propaganda discreta feita nos jornais, na televisão e no rádio de um negócio “com a garantia Light”, foi apenas organizada uma vitrine no prédio da companhia (viaduto do Chá).

A grande força, porém, residiu na distribuição de uma circular aos consumidores de energia, juntamente com a conta de luz do mês, na qual era exposto o negócio e suas vantagens. A circular não tem nada de especial. É sóbria e direta, mas produziu o milagre. E para surpresa geral, as ações da companhia, em vez de serem oferecidas aos capitalistas, através de corretores especializados, como comumente ocorre, foram procuradas pelo grande público, na sede da empresa e nas agências dos arrabaldes. Pessoas da classe média que possuíam alguma economia apareceram ali para empregar o seu dinheiro em nome dos filhos ou dos netos. Algumas eram pessoas tão simples que levaram os menores beneficiados para que presenciassem a transação. Outra curiosidade: as ações vendidas em pequenos grupos, aos 21.456 acionistas foram quase todas pagas à vista, no ato da compra. Algumas pessoas informaram ao fazer o pagamento que achavam melhor assim, pois estavam mesmo com um dinheirinho guardado para empregar.

Documento n.º 11

BANCO DO BRASIL S. A. — FISCALIZAÇÃO BANCÁRIA

Rio de Janeiro, 30 de setembro de 1955.

REF. — FIBAN - 25 - FIRCE - S/N.º I

Sr. Procurador-Geral

Referimo-nos no ofício n.º 219/PG, de 5-9-55, dirigido à Carteira de Câmbio, pelo qual V. Exa. solicita informar qual o montante das remessas efetuadas pela Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro Ltda., a título de dividendos, nos anos de 1950, 1951, 1952, 1953 e 1954, bem como sobre a percentagem dos dividendos pagos pela referida empresa aos seus acionistas no período citado.

2. Relativamente à parte daquele período compreendida entre os anos de 1950 e 1953, apresentamos a relação anexa, por natureza, das remessas efetuadas pela Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro Ltda., pela qual se verifica não haver a mencionada Cia. efetuado, durante o mesmo, nenhuma transferência de dividendos para o exterior, no mercado de taxa oficial.

3. Cabe-nos assinalar, porém, que, além das transferências cujas verbas se acham discriminadas no mapa anexo, as diversas subsidiárias da *Brazilian Traction Light & Power Co. Ltd.*, que constituem o "grupo Light", entre as quais figura a empresa em causa, foram autorizadas a efetuar, em 21-10-53, uma remessa de US\$ 8.180.000,00, a título de juros, lucros e dividendos, conforme despacho de 19-10-53, do então Diretor da Carteira de Câmbio, "ad referendum" de Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito.

4. Posteriormente, o Conselho da SUMOC, em sessão de 13-4-54, permitiu o mesmo "Grupo Light" realizar a transferência da importância de US\$

Ao Exmo. Sr. Dr. Gustavo Philadelpho Azevedo, DD. Procurador-Geral da Prefeitura.

28.232.000,00, em nove parcelas, a contar de julho de 1954, a título de adiantamento da remessa de juros, lucros e dividendos, ficando essa quantia sujeita a posterior reajustamento, nos termos do art. 6.º da Lei n.º 1.807, de 7-1-53, tão logo fôsse regularizado o registro dos capitais estrangeiros aplicados no mencionado Grupo.

5. Não podemos, entretanto, precisar se a Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. efetuou transferência de dividendos por conta dos valores citados nos itens 3 e 4 do presente, porquanto não houve, nesses casos, uma discriminação, nem das emprêsas, nem da natureza dos compromissos. Por outro lado, cabe-nos informar que ainda não foi regularizado, definitivamente, junto à SUMOC, o registro dos capitais estrangeiros a que aludimos no item precedente.

6. Valemo-nos do ensejo para apresentar a V. Exa. os protestos de nossa elevada estima e distinta consideração.

BANCO DO BRASIL S. A.
Fiscalização Bancária

Eurico Fernandes da Motta
Gerente

Cyro Lopes Gonçalves
Subgerente

Documento n.º 12

BANCO DO BRASIL S.A. — FISCALIZAÇÃO BANCÁRIA

Rio de Janeiro, 19 de abril de 1960

Ref.: 30-FIRCE-8/1

Senhor Procurador-Geral.

Referimo-nos ao ofício n.º 55, de 22-3-60, dirigido à Carteira de Câmbio, no qual V. Sa. solicita, para fins de defesa de interesses dessa Prefeitura, sejam informadas as remessas efetuadas pela *The Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co. Ltd.* ou Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, a título de pagamentos de dividendos a seus acionistas, no período de 1955 a 1959, bem como a percentagem correspondente a tais dividendos.

2. Em resposta, cumpre-nos dizer que, de nossos registros, nada consta sobre transferências de dividendos pela referida emprêsa, no período 1955/1959, não obstante pudessem tais operações ter curso no mercado oficial de câmbio até a vigência da Lei n.º 3.244, de 14-8-57, sob contrôlo desta Fiscalização Bancária, e, posteriormente, independentemente de qualquer interferência deste Órgão, no mercado de taxas livres, em face do estatuído no art. 51 da supra-citada Lei.

3. Podemos dizer, entretanto, que, por autorização do Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, em sessão de 11-7-57, foi realizada remessa de US\$ 934.329,63 a favor de *Brazilian Traction, Light & Power Co. Ltd.*, de Toronto, Canadá, correspondente aos lucros da Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro no exercício de 1956, sendo de se ressaltar a possibilidade de se ter destinado o referido valor, no todo ou em parte, a pagamentos de dividendos.

Ao Ilmo. Sr.
José Emygdio de Oliveira
M.D. Procurador-Geral da Prefeitura do Distrito Federal

4. Aproveitamos o ensejo para apresentar a V. Sa. os protestos de nossa estima e consideração.

BANCO DO BRASIL S.A.
Fiscalização Bancária

Eurico Fernandes da Costa
Gerente

Clovis F. de Castro Menezes
Subgerente

Documento n.º 13

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO,
LIMITADA

Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1949.

CLFP—1690

Exmo. Sr. Prefeito do Distrito Federal.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada e a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, pedem vênica a V. Exa. para voltar a expor a grave situação em que se encontram os serviços de transportes em bondes nesta cidade, a cargo das requerentes.

Tão grave é esta situação, que as Companhias se julgam no dever de, no seu relato, dispensar quaisquer rodeios ou disfarces que porventura possam encobrir os fatos àqueles que deverão julgá-los para o fim de tomar uma resolução definitiva, que não pode mais ser protelada.

Do exame dos livros destas Companhias, feito de fevereiro a novembro do ano passado, ficou oficialmente verificado, no processo n.º 2.479-48-ASC, provocado por petições destas Companhias, o deficit que se apresentava nos serviços de bondes.

É este, assim, um ponto isento de qualquer dúvida e que essa Prefeitura apurou como absolutamente certo e verdadeiro, antes mesmo dos estudos que fez para os aumentos de tarifas destinados aos aumentos de salários.

Este problema dos aumentos de salários, entretanto, apresentou-se clamando por urgência na sua solução, quando já corria nessa Prefeitura o referido processo n.º 2.479-48-ASC. Foi tal a urgência reclamada por esse problema, que o mesmo se sobrepôs ao do processo citado, nele se apoiando para a colheita dos dados indispensáveis. A sua solução imediata, restrita aos seus próprios termos, apressou a marcha daquele processo, na verificação da real situação das requerentes, mas desviou-o do primitivo fim almejado. Os aumentos das tarifas foram concedidos exclusivamente para atender às

melhorias de salários dos empregados das Companhias, afastando-se, de maneira categórica, a possibilidade de utilização de qualquer partícula desse aumento para diminuição do deficit constatado.

As Companhias, nessa ocasião, deixaram bem claro e o reafirmaram ainda no ofício CLF-1982, de 7 de dezembro de 1948, dirigido ao Presidente da Comissão de Revisão de Tarifas de Bondes, que o seu desejo era tão somente ver coberto o deficit que se tem verificado na operação dos serviços de bondes, sem cogitarem então da amortização do capital e da sua remuneração que, garantidos pelo art. 151 da Constituição, terão que ser efetivos após a regulamentação do referido preceito.

Esse deficit, então averiguado e mencionado nas várias conferências mantidas com V. Exa., foi da ordem de Cr\$ 73.452.000,00 para o ano de 1947, incluindo a importância relativa à construção e reconstrução de bondes, totalizando Cr\$ 44.176.000,00, sem tomar em consideração qualquer quantia para amortização ou depreciação. Se em 1948, excluindo a verba para construção e reconstrução, atingiu à cifra de Cr\$ 44.278.000,00, nos sete primeiros meses do corrente ano já se eleva a Cr\$ 42.664.000,00, deixando prever para o exercício de 1949, somente na operação do serviço, um saldo negativo de cerca de Cr\$ 75.000.000,00 que, juntando-se às despesas com construção e reconstrução atingirá à casa dos 100 milhões de cruzeiros!

Não podem mais as peticionárias continuar a suportar tão tremendos ônus. Entidade alguma, até mesmo governamental, pode operar serviços deficitários sem meios suficientes à sua simples manutenção.

Os deficits da Cia. Jardim Botânico, entidade jurídica com personalidade distinta da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, são financiados por esta última, simples acionista daquela outra empresa.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, que sustenta, por sua vez, em regime altamente deficitário, o seu próprio serviço de bondes, não poderá por muito tempo suprir de numerário a Jardim Botânico, que terá, em breve, de ser lançada à sua própria sorte.

É chegado o momento, e as Companhias se sentem no dever de o dizer com toda a franqueza, de ser tomada uma orientação definitiva no que diz respeito aos serviços de bondes nesta Capital.

Com ainda 21 e 11 anos de prazos contratuais, em alarmante e progressivo regime deficitário, desagregam-se, desorganizam-se, dia a dia, em marcha lenta mas segura para o completo desmantêlo, serviços que atendem ao transporte de mais de 620.000.000 de passageiros, mais de 50% de toda a população transportada no Distrito Federal.

Se manteve, até agora, a Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, em funcionamento aceitável, o seu serviço de bondes, já de há muito enormemente prejudicial aos interesses dos seus acionistas, foi na esperança de que, com pertinácia, com sinceridade na exposição dos fatos e acima de tudo, com o desejo de bem servir ao público, conseguisse do poder competente a solução justa e capaz de possibilitar a execução normal dos referidos serviços.

Os vários serviços agrupados em nome da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, e por ela executados, são economicamente

separados, distintos entre si, regidos que são por contratos independentes e que devem ser, cada um, economicamente auto-suficientes.

Esta diferenciação dos serviços foi posta de manifesto na concessão do empréstimo recentemente negociado junto ao *Internacional Bank for Reconstruction and Development*, que negou qualquer quantia destinada aos serviços de bondes, reputando-os assim, na frieza do banqueiro, um mau negócio.

O julgamento do Banco é a síntese da opinião universal dos técnicos sobre essa espécie de serviço. É conceito comum, já perfeitamente assente, que o serviço de transportes por bondes, nos grandes centros, é retrógrado, incapaz de atingir com plenitude à satisfação dos seus objetivos, incompatível com o desenvolvimento vertiginoso das atividades das grandes cidades, prejudicial a esse desenvolvimento como entrave que se torna à rápida circulação dos veículos em geral, anti-econômico na sua operação devido ao enorme custo do material fixo e rodante, incapaz de auferir rendas suficientes sinão pela adoção de tarifas adequadas, independentes da vontade do concessionário. São serviços, em suma, que só podem existir quando coordenados com outros meios de transporte em massa da população e com o tráfego livre e maleável que podem oferecer os demais veículos, qualquer que seja a sua energia propulsora: óleo, gasolina e eletricidade.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, não só não pode mais dispor das importâncias necessárias, para cobrir os deficits anuais do seu serviço de bondes e mais os da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, como não tem o direito de fazê-lo em face dos compromissos assumidos perante o Governo da União, no desenvolvimento do vasto programa já aprovado e cuja execução foi agora retomada, para aproveitamento das águas dos rios Paraíba e Pirai na produção de energia elétrica na Usina de Fontes. Esta sangria vultosa nos seus recursos precisa ser sustada.

Sob a fiscalização do Banco credor, terão as Companhias associadas, na consecução do seu programa, de levantar em contra-partida aos 75.000.000 de dólares que custearão os materiais e máquinas a ser importados do estrangeiro, mais algumas centenas de milhões de cruzeiros, em moeda nacional, para enfrentar as despesas da mão de obra que fixará aquele capital neste país.

Não sabe ainda a Companhia os meios de que lançará mão para obter aquela importância em cruzeiros, mas o certo é que, de qualquer forma, terá que atravessar nos próximos anos um período das maiores e mais severas restrições na sua vida econômica, cumprindo-lhe, como dever precípua, abandonar quaisquer rotinas, processos ou serviços que se revelem prejudiciais à sua economia.

Exposta assim a situação a V. Exa., em termos precisos e francos, como talvez não tenha sido o assunto até agora tratado, mas que, dada a demasiada importância do problema, parece a estas Companhias não terem ainda a força necessária a reproduzir com fidelidade a situação de alarme em que se encontram os transportes da maior parte da população do Rio de Janeiro, pedem, fiadas no espírito público, firmeza e destemor com que V. Exa. resolve os problemas da coletividade, sejam reajustadas as tarifas de bon-

des, em todos os setores, para, ao menos, serem supressos os deficits, impossíveis de serem cobertos pela Companhia, e que, se não atalhados a tempo, poderão levar os bondes a uma situação de clamor público.

A par dêsse reajustamento de tarifas, pedem ainda as Companhias a revisão geral dos seus contratos autorizada pelo Decreto-lei n.º 5.404, de 13 de abril de 1943 e prevista na cláusula sexta do Termo de Acôrdio, assinado com essa Prefeitura em 29 de abril de 1943, para que dêles se estirpem as cláusulas que contribuem, embora em pequena escala, para despesas hoje injustificáveis, como as decorrentes da manutenção de bondes pipas para irrigação, do serviço de cargas e de bagageiros, de fornecimento de passes gratuitos, da manutenção de estações inteiramente supérfluas, e de outras obrigações que a praxe vem mantendo através dos tempos, sem atenção à mutabilidade das épocas.

Esperando que V. Exa. veja na atitude destas Companhias apenas o desejo de ter cumprido um dever que, desagradável embora, é realizado como uma obrigação que estas Companhias têm, não somente para consigo próprias, mas principalmente para com o público a que servem com o maior interesse, há longos anos, pedem a V. Exa. licença para apresentar os resultados totais que, de acôrdio com os estudos procedidos sobre revisão de tarifas, decorrem das diferentes bases em que poderão ser as mesmas elevadas.

Consistem êstes estudos, na adoção da chamada tarifa única ou no simples aumento por seção.

No sistema de tarifa única, que parece às Companhias deveria ser o adotado, pela simplificação que trará no serviço de cobrança e fiscalização, beneficiando com isso, enormemente, a rapidez do tráfego, poderão ser alcançados resultados satisfatórios. Assim, com a tarifa de Cr\$ 0,80 para a 1.ª classe, Cr\$ 0,40 para a 2.ª classe e Cr\$ 0,50 para a 1.ª classe das linhas de Jacarepaguá e Madureira, é estimado um resultado que, próximo à casa dos cento e cinqüenta milhões de cruzeiros atenderá, nos serviços de transportes por bondes, dentro de certos limites, ao espírito do art. 151 da Constituição se, daqui por diante, não houver novos aumentos de material e mão de obra.

O mesmo ocorrerá com a adoção dos aumentos por seção, estudados nas bases de uma seção, quer nas linhas de duas seções, mas apenas nas primeiras seções, contadas a partir do centro; Cr\$ 0,60 nas segundas seções, das linhas de duas seções que saem do centro urbano, e nas linhas fora do centro urbano, nas quais a tarifa atual é de 40 centavos; Cr\$ 0,40 em tôdas as seções de tôdas as linhas cuja tarifa atual seja de 30 centavos; e Cr\$ 0,30 para tôdas as passagens de 2.ª classe cuja tarifa é presentemente de 20 centavos.

Adotado qualquer dêstes sistemas tarifários, poderão as Companhias assumir perante essa Prefeitura o compromisso de empregar parte do excedente da receita em melhoramentos substanciais dos serviços, que poderiam ser estudados de comum acôrdio.

Convém notar que, muito embora dando estas tarifas, os resultados mencionados, nem por isso serão os aumentos por demais severos, pois do primeiro sistema, 4 linhas, quando completas, não terão aumento, visto como

são constituídas de duas seções que atualmente já representam a tarifa proposta, e as demais aumentarão Cr\$ 0,40 e Cr\$ 0,30 nas 1.ª e 2.ª classes.

O segundo sistema dispensa comentários, visto como representa um simples aumento por seção nos moldes dos anteriormente efetuados, dando um total mais ou menos equivalente ao do primeiro sistema.

Deixando ao alto critério de V. Exa. a melhor fôrma de atender ao ora solicitado, desejam ainda estas Companhias apontar a V. Exa. a necessidade de, na revisão dos contratos, ora solicitada, fazer-se inserir uma cláusula por fôrça da qual possam as tarifas se ajustar automaticamente, na proporção dos aumentos coletivos de salários que se verificarem de futuro.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1949.

J. G. de Aragão
Vice-Presidente Executivo

Documento n.º 17
RIO LIGHT S. A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS
BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1969
(Publicado no Diário Oficial de 27 de abril de 1970)

A T I V O		Cr\$	Cv\$
IMOBILIZADO			
Bens e instalações em serviço — serviços de eletricidade	12.644.822.127,20		
Outros bens e instalações	104.063.050,00		
Bens e instalações para uso futuro	145.961.897,90		
Bens e instalações em outros serviços públicos	1.141.580.653,20		
Outras propriedades	77.305.079,90	14.114.180.268,50	
Inversas em títulos de companhias subsidiárias	228.088.418,00		
Adiantamentos a companhias subsidiárias	1.697.404.326,90	1.825.402.746,50	
DISPONÍVEL			
Caixa e bancos		221.800.948,90	
REALIZÁVEL A CURTO PRAZO			
Contas a receber	881.023.068,90		
Companhias associadas	105.042.872,40		
Depósitos em garantia e devedores diversos	632.508.092,70		
Inversas temporárias	12.326.119,70	1.332.959.503,70	
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO			
Material no armazenado e em trânsito:			
— Serviços de eletricidade	578.108.879,40		
— Outros serviços públicos	207.090.449,50		
Depósitos em garantia e devedores diversos	24.240.214,60		
Outras inversas	77.211.576,20	880.709.104,00	
PENDENTE			
Diversas despesas pagas antecipadamente, débitos diferidos etc.	1.398.059.011,20		
Obras e serviços em andamento	2.111.261.352,90		
Cauções de condutores custodiadas em bancos de governo	33.544.284,00	3.405.465.838,40	
COMPENSAÇÃO			
Ações caucionadas	200.000,00		
Lucros a compensar	417.308.388,00		
Diversas contas	106.564.285,50		
— Ativo contingente — crédito	505.508.506,50	1.039.871.220,40	
— Passivo contingente — débito		23.136.332.524,80	
P A S S I V O			
INEXIGÍVEL			
Capital			
— 21.981.000 ações ordinárias do valor nominal de Cr\$ 900,00, cada uma		4.380.212.000,00	
Reservas			
— Lucros em suspensão	376.359.840,20		
— Reserva legal	19.221.411,00	256.651.250,50	
— Reserva para depreciação das instalações (incluindo depreciação das instalações da Companhia Fluminense de Energia Elétrica)	3.408.644.749,90		
— Reserva para depreciação de outros bens e instalações	50.678.018,50		
— Reserva para depreciação das instalações de outros serviços públicos	821.083.262,40		
— Reserva para depreciação e amortização de outros proprietários	14.210.754,70		
— Reserva para amortização — serviços de eletricidade	865.819.117,50		
— Reserva para amortização — outros serviços públicos	1.761.601.792,50		
— Reserva para contas incobráveis	85.227.633,50		
— Reserva para indenizações, penhas e danos	93.207.469,00		
— Outras reservas	57.803.196,50	7.002.740.853,30	
Lucros e Perdas		194.980.610,60	
EXIGÍVEL A CURTO PRAZO			
Empréstimo da Brazilian Traction Light & Power Co. Ltd.			
\$10.500.000,00			
Empréstimos bancários	1.013.317.157,90		
1.224.261.029,10			
Contas a pagar — companhias associadas	2.726.687.759,60		
Contas a pagar e encargos decorrentes	739.548.934,20		
Encargos decorrentes de juros da dívida consolidada	128.874.005,60	5.861.054.628,50	
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO			
Dívida consolidada			
— Debentures de 8% — Série "A" — 25 anos — 1.º de outubro de 1974			
— Preferenciais (\$30.500.000,00)	3.079.557.684,10		
— Série preferencial (\$45.788.000,00)	717.000.000,00	3.797.557.684,10	
Empréstimos bancários			
PENDENTE			
Créditos diferidos	338.739.261,20		
Auxílios para concessões	191.564.749,50		
Depósitos dos consumidores (custodiados em bancos de governo per contra)	33.537.127,20	465.842.240,00	
COMPENSAÇÃO			
Causa de alienação	200.000,00		
Excesso de compensação	417.308.388,00		
Diversas contas	106.564.285,50		
— Ativo contingente — crédito	505.508.506,50	1.039.871.220,40	
— Passivo contingente — débito		23.136.332.524,80	

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS REFERENTE AO ANO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1969

	Cr\$	Cv\$
Renda Bruta de Exploração		
Resulta de Exploração		
Serviços de eletricidade	3.594.426.444,70	
Outros serviços		
— Gás	1.410.218.702,60	
— Carris	844.871.659,60	2.849.097.062,20
Despesa de Exploração		
Serviços de eletricidade	1.774.649.001,50	
Outros serviços		
— Gás	1.291.238.997,00	
— Carris	1.188.892.525,90	2.400.179.465,50
Mensur: — Deduções à Renda Bruta de Exploração		
Impostos e taxas		
— Serviços de eletricidade	89.153.982,00	
— Outros serviços	12.703.883,76	103.857.566,50
Quota para depreciação		
— Serviços de eletricidade	383.454.676,10	
— Outros serviços	21.211.493,40	414.776.169,50
Quota de amortização		
— Serviços de eletricidade	205.806.662,80	787.481.918,00
Renda Estranha à Exploração		
Juros de debêntures	120.236.666,30	
Juros de empréstimos	306.126.896,10	
Diferença de câmbio	158.875,70	
Outras deduções à renda	13.589.911,70	928.791.224,60
Renda líquida		254.770.551,40
Débitos Empenhados à Renda líquida	52.006.291,20	
Créditos Respeitados à Renda líquida	3.353.070,80	49.648.320,40
Apropriação para Reserva Legal		10.261.413,60
Saldo		194.936.819,40

Atestada de *Atestada Nova*, Diretor Superintendente Geral. — *H. D. Brito*, Téc. em Contab. CRC-DP 8432, Controlador.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os abaixo assinados, membros do Conselho Fiscal da Rio Light S. A. — Serviços de Eletricidade e Carris, tendo examinado o Balanço Geral e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas, referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1969 e encontrado tudo em ordem e de acordo com a legislação, não do parecer que os referidos documentos sejam aprovados pela Assembleia Geral dos Açõesistas.

Dia de Janeiro, 17 de março de 1970. — *Arthur George Burnett* — *Arcebispo Antônio Patrício* — *Pedro Sombin* — *Roberto Stewart McNeill* — *João Pedro Franco*.

Documento n.º 18

COMPANHIA FERRO CARRIL JARDIM BOTÂNICO

VISTORIA, realizada pelos Engenheiros do Estado Drs. Jorge Alberto Diniz Carneiro, Luiz Alfredo de Souza Rangel, Nelson Lobo Rodrigues e Thomaz Pinto da Fonseca Guimarães, objetivando os imóveis, linhas e veículos da Concessionária, com vistas à verificação do estado de conservação (publicada no "Diário Oficial" de 12 de fevereiro de 1960).

O ACERVO da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico suscetível de ser vistoriado e avaliado no seu estado de conservação compreende o seguinte:

I — Imóveis e instalações necessárias à exploração do serviço, inclusive Máquinas, Equipamentos Móveis e Utensílios.

II — Material fixo, compreendendo: *Linhas* e respectiva infra-estrutura, *Réde Aérea* que acompanha as linhas.

III — Material Rodante, abrangendo veículos de diversos tipos que pela sua destinação podem ser classificados em: *Carros Motores, Reboques e Carros Especiais*.

Os capítulos a seguir relatam o resultado da vistoria que a Comissão procedeu nos Imóveis, Linhas e Veículos da Companhia, no desempenho da missão que lhe foi confiada. É mister salientar aqui que a Comissão vistoriou os bens atuais da Companhia, aquêles utilizados na exploração do serviço de bondes da zona em que opera, a chamada Zona Sul da Cidade. A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico constituiu-se em 1888 e desde essa data o seu *acervo* tem naturalmente se modificado com o correr dos tempos. Assim, por exemplo, durante o prazo de concessão, algumas linhas foram ampliadas, outras suprimidas em certos trechos, não se incluindo nos objetivos da Comissão indagar como e quando foram feitas essas alterações. No tocante aos imóveis, então, sofreu o ACERVO da Companhia modificações consideráveis

durante o prazo da concessão. Como é do conhecimento geral, diversos imóveis deixaram de fazer parte do patrimônio da Companhia por várias razões cuja apreciação escapa às finalidades deste Relatório.

Convém salientar aqui que a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico é administrada em conjunto com a Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., que tem a seu cargo a exploração do Serviço de Bondes da Zona Norte e Zona Suburbana da Cidade. Os órgãos de direção das Companhias são comuns, assim como os serviços gerais, serviços de contabilidade, de pessoal, jurídico, etc. A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico só possui os serviços propriamente executivos de operação do Serviço de Bonde da Zona Sul, o qual não está em condições de funcionar como Serviço Autônomo. Neste particular, basta observar que a Companhia não possui oficinas próprias para consertos e reparações de maior vulto de seus veículos, utilizando-se das oficinas da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. É oportuno assinalar, também, que as antigas usinas geradoras de energia para atender ao Serviço de Bondes foram desmontadas, utilizando-se atualmente a Companhia de energia fornecida pela Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Ltda.

CAPÍTULO I

IMÓVEIS E INSTALAÇÕES

A Comissão vistoriou os seguintes imóveis ocupados por construções e instalações relacionadas ao serviço da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico.

1 — *Largo do Machado* — Terreno com entrada pelo Largo do Machado e frentes para a rua Dois de Dezembro, para o Beco do Pinheiro e para a rua Machado de Assis, com as características, construções e instalações, constantes da planta anexa, n.º 67.040. É utilizado para Depósito de Carros e Escritórios, ali se fazendo nos veículos, também, reparos menores e de emergência. As reparações de maior vulto são executadas nas oficinas da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., situadas em Triagem. No terreno existem 2.983 metros de linha e 3.050 metros de fio "Trolley" em estado de conservação regular, bem como as seguintes construções e instalações.

Depósito coberto com a área de 3.600 m² contendo também Carpintaria, Quarto de Ferramentas e Peças; Ferraria; Casa de Bombas; Prédio da Recebedoria do Tráfego, com 2 pavimentos; Refeitórios, Escritórios e Sanitários. Essas construções são antigas e estão em satisfatório estado de conservação. Em parte do terreno, com frente para a rua Dois de Dezembro, como indicado na planta estão localizadas instalações do Serviço de Eletricidade da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Limitada (juntamente com os motores geradores de corrente contínua para o Serviço de Bondes) e da Companhia Telefônica Brasileira.

2 — *Largo dos Leões* — Terreno com entrada pela Rua Humaitá e frente para as Ruas Voluntários da Pátria e Marques, tendo a forma, as constru-

ções e instalações constantes da planta anexa, n.º 67.039, na escala de 1.200. É utilizada para depósito de carros. Contém o terreno o seguinte: 2.254 metros de linha e 2.600 metros de fio "Trolley" em regular estado de conservação; grande Galpão, em mau estado de conservação, com cêrca de 4.500 m² de área, tendo cobertura de zinco apoiada sôbre tesouras ou madeira com tirantes de aço e suportada por colunas metálicas. Escritório de Tráfego com 2 pavimentos, em bom estado de conservação; Casa de Bombas e Sanitários. Uma faixa de terreno, com cêrca de 26 metros de largura, estendendo-se por tôda a frente para a Rua Marques, desde a Rua Voluntários da Pátria até a Rua Humaitá, isolada do restante e ocupada por garagem da Companhia Telefônica Brasileira.

Ao lado de terreno com frente para a Rua Humaitá, estão os prédios residenciais de ns. 43 e 45, também pertencentes à Companhia.

3 — *Praia de Botafogo* — Nesse terreno, situado junto e depois do número 472, representado na planta "D", anexa, acha-se construído edifício antigo, de dois pavimentos, de boa construção, com embasamento de cantaria, apresentando bom estado de conservação. O segundo pavimento está desocupado; no pavimento térreo estão instalados a subestação transformadora de energia da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e grupos motores geradores de corrente contínua para o Serviço de Bondes da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico. Nos fundos do terreno existem telheiros em mau estado de conservação.

4 — *Rua Barão da Torre* — Esquina da Rua Teixeira de Melo. Do imóvel indicado na planta "S" só se encontra atualmente na posse da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico a área de 321.17 m² com 16,70 metros de frente para a Rua Barão da Torre e 21.30 metros pela Rua Teixeira de Melo. Nessa área sem construção está localizada uma circular de bondes, conforme mostra a planta anexa n.º 67.044.

A área restante do terreno primitivo (indicado na planta "S") ora se encontra na posse de terceiros, que ali estão construindo edifícios de apartamentos.

A Comissão tem conhecimento de que a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico possuiu muitos outros imóveis, conforme consta da "Relação dos prédios pertencentes à Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, e de que a mesma deu coleta com as respectivas especificações e observações", cuja cópia está anexa. Essa relação figura no processo de n.º 7.123, do ano de 1909 (originado pelo ofício de 14 de maio de 1909, da Companhia), e foi fornecida à Comissão pelo Serviço de Bondes do Departamento de Concessões, que possui o processo. Igualmente pelo Serviço de Bondes foram fornecidos elementos para organizar as plantas anexas dos imóveis que pertenciam à Companhia designados pelas letras A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, X, Y, Z. Nessas plantas foram indicadas, para melhor compreensão, as denominações atuais dos logradouros.

As informações do processo n.º 7.123-1909 se referem como totalmente reversíveis os imóveis constantes das plantas C, D, E, F, G, H, I, J, O, P, Q e como reversíveis, em parte, os das plantas A, B, K, L, M, N, R.

Tanto na Relação como nas Plantas acima referidas não figuram os imóveis da Avenida Pasteur n.º 376 (antiga estação de bagagens e passageiros) e da Rua Jardim Botânico n.º 395 (onde se acha a subestação transformadora da Companhia Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Limitada e o grupo motor gerador de corrente contínua para o Serviço de Bondes da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico). Estes dois últimos imóveis figuram, segundo informa o Serviço de Bondes, na relação constante do processo n.º 401.144-41.

A maior parte dos imóveis citados não mais pertencem à Companhia, tendo sido vendidos, desmembrados ou permutados.

A investigação sobre essas desvinculações não faz parte das atribuições da presente Comissão. A matéria, na sua essência de natureza jurídica, foi especificamente delegada à Comissão instituída pela Portaria n.º 316, de 24 de junho de 1955.

As máquinas e equipamentos utilizados pela Companhia, bem como os móveis e utensílios existentes nos seus escritórios e depósitos, constam das Relações anexas fornecidas pela Companhia, por ocasião da vistoria procedida pela Comissão.

ANEXOS DO CAPÍTULO

Imóveis e instalações

- 1 — Planta da propriedade do Largo do Machado n.º 67.040;
- 2 — Planta da propriedade do Largo dos Leões n.º 67.039;
- 3 — Planta do terreno da Rua Barão da Torre, esquina da Rua Teixeira de Melo n.º 67.044;
- 4 — Relação dos prédios pertencentes à C. F. C. J. B. e de que a mesma deu coleta com as respectivas especificações e observações;
- 5 — Plantas das propriedades da C. F. C. J. B., designadas pelas letras "A." a "Z";
- 6 — Relação de máquinas, equipamentos, móveis e utensílios, pertencentes à Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico.

CAPÍTULO II

MATERIAL FIXO

Linha e Rêde Aérea

A Rêde da Companhia se estende da Zona Central por tôda a Zona Sul da Cidade, formando um sistema com cêrca de 87,5 km de linha singela, desde a Avenida Almirante Barroso até o Leblon e a Gávea, que são os pontos extremos da Rêde. As linhas em operação são as seguintes:

- 1 — Avenida (Linha Extraordinária);
- 2 — Laranjeiras;
- 3 — Águas Férreas;
- 4 — Praia Vermelha;
- 5 — Leme;

- 7 — Jôquei Clube;
- 9 — Arsenal Marinha — General Polidoro;
- 10 — Gávea;
- 11 — Jardim Leblon;
- 12 — Ipanema — Túnel Alaor Prata;
- 13 — Ipanema — Túnel do Leme;
- 14 — Praça General Osório;
- 17 — Copacabana (Linha Extraordinária);
- 20 — Leme — Visconde Pirajá;
- 21 — Circular;
- 24 — Estrada de Ferro — Marquês de Abrantes.

As Linhas são geralmente indicadas pelo nome do último bairro servido; a Linha Circular serve aos bairros de Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea e Jardim Botânico.

As fôlhas a seguir indicam o resultado da Vistoria procedida pela Comissão nas diversas Linhas (Via Permanente) da Rêde da Companhia. Acham-se indicados os logradouros percorridos com as extensões em metros da Linha situada em cada logradouro e a respectiva apreciação sobre o estado de conservação da Via Permanente.

A Comissão considerou como em *Estado Satisfatório* as Linhas assentes nos últimos anos que apresentam um estado de conservação e desgaste tal que lhe proporciona ainda uma vida útil, de alguns anos, nas condições atuais do tráfego. Foram consideradas em *mau estado* as Linhas que já estão necessitando ou que virão a necessitar dentro de curto prazo, de reconstrução total, em virtude quer do mau estado da infra-estrutura ou do acentuado desgaste dos trilhos, cuja vida útil se acha esgotada ou prestes a se esgotar.

O exame das Linhas mostra que, na sua maioria, estão elas necessitando ou na iminência de necessitar de reconstrução total. Sômente a assídua conservação dos trilhos, posta em ação pela Companhia, mantém grande parte da Rêde em funcionamento satisfatório. Esse tipo de conservação é executado com freqüência nos trechos de maior desgaste onde justamente se faz mister a renovação das linhas. Entretanto, ao invés de reconstrução, tem sido adotada a substituição de trechos de trilhos com pequenos comprimentos. Estima a Comissão que em cêrca de 2/3 da extensão total das linhas seria necessária a reconstrução total da Via Permanente.

A Rêde Aérea presenta-se, de um modo geral, em condições satisfatórias, embora também bastante atingida pela usura. Compreende, aproximadamente, 90 km de fio "Trolley", dos quais cêrca de 10% deve ser substituído dentro de pouco tempo. Possui a Companhia 851 postes que suportam a Rêde Aérea, os quais se apresentam em bom estado de conservação; são ainda utilizados, na sua grande maioria, pela Companhia Telefônica Brasileira, pelo Departamento de Correios e Telégrafos e pelo Serviço de Trânsito do D.F.S.P. Todavia, a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico utiliza, presentemente, para suportar a rêde aérea elevado número de postes de outras Companhias do Grupo Light, número êsse superior ao de postes pertencentes à C.F.C.J.B. Do exame ressalta que a Companhia limita-se a um mínimo de manutenção, de há muito deixando de promover a reforma das linhas e da rêde aérea.

Documento n.º 19

COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS
TÉCNICOS (COBAST)

Escritura Pública de Constituição da Companhia
Brasileira Administradora de Serviços Técnicos,
na forma abaixo (livro 68 — fls. 20 v.).

Saibam quantos esta virem que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil novecentos e quarenta e sete (1947) — aos vinte e oito (28) do mês de novembro — nesta cidade do Rio de Janeiro, em o meu cartório e perante mim Tabelião José Joaquim de Sá Freire Alvim, compareceram partes justas e contratadas, como outorgantes reciprocamente outorgados — Humphrey Bloomfield Style, que também se assina H. B. Style, inglês, casado, engenheiro, residente à rua São Clemente n. 272 — George William Hufsmith, que também se assina G. W. Hufsmith, norte-americano, casado, advogado, residente à rua Capury, 87 — Antônio Gallotti, brasileiro, casado, advogado, residente à rua Senador Vergueiros, 66, apto. 1.401 — Ito Von Ockel Tebyriçá, brasileiro, casado, advogado, residente à Av. Francisco Bhering, 7, apto. 22; Charles Julius Dunlop, brasileiro, casado, industrial, residente à rua Maria Angélica n.º 310 — Roberto Reis da Silva Ramos, brasileiro, casado, advogado, residente à rua Paisandú n.º 93, apto. 9 — Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima, brasileiro, casado, proprietário, residente à rua Ronald de Carvalho, 64 apto. 10; todos domiciliados nesta cidade, pessoas minhas conhecidas e das testemunhas infra nomeadas e assinadas, que também conheço, do que dou fé, assim como da identidade e idoneidade e capacidade jurídica de todos os presentes e ainda de que, da presente escritura, será enviada nota ao Registro de Distribuição, na forma da lei. — E, perante as mesmas testemunhas pelas partes me foi dito: I) que, tinham entre si acordado a constituição de uma companhia sob a denominação de “Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos” — com sede nesta cidade e capital de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros) — tendo por objeto a

prestação de serviços técnicos relativos a supervisão, organização e administração de empresas em geral, que se regerá pelos seguintes estatutos: Capítulo Primeiro — Denominação, sede, objeto e duração — Art. 1.º — Sob a denominação de “Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos” — que usará a sigla COBAST — fica constituída uma sociedade que se rege digo sociedade anônima — que se regerá pelos presentes Estatutos e disposições legais que forem aplicáveis — Art. 2.º — A Sociedade terá por objeto a prestação de serviços relativos a supervisão, organização e administração de quaisquer empresas, nacionais ou estrangeiras em funcionamento no país, especialmente para prestar assistência técnica concernente a assuntos de engenharia, obras, construções, desenhos, finanças, contabilidade, direito e quaisquer outras correlatas — Art. 3.º) A sociedade terá a sede na cidade do Rio de Janeiro e duração por tempo indeterminado — Capítulo Segundo — Capital e Ações — 4.º) O capital social todo êle realizado é de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros) dividido em quinhentas ações ordinárias ao portador, no valor nominal de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros) cada uma — Art. 5.º) A sociedade poderá emitir títulos múltiplos de 5, 10 ações — Art. 6.º) Os títulos ou certificados de ações serão assinados por dois diretores — Art. 7.º) Cada ação dá direito a um voto nas deliberações da Assembléia Geral. — Capítulo Terceiro — Diretoria — Art. 8.) A sociedade será administrada por uma Diretoria composta de cinco membros, sendo um Diretor Presidente, um Diretor Vice-Presidente Executivo e três Diretores eleitos anualmente pela Assembléia Geral, podendo ser reeleitos — § 1.º) Cada Diretor caucionará sua gestão com cinco ações da Sociedade — § 2.º) A investidura do cargo far-se-á por Têrmo, lavrado no livro de Atas das reuniões da Diretoria pelo respectivo Diretor. — Art. 9.º) Compete especialmente ao Diretor Presidente: a) dar orientação aos negócios sociais; b) instalar as Assembléas Gerais; c) convocar a presidir as reuniões de Diretoria — Art. 10.º) Compete especialmente ao Diretor Vice-Presidente Executivo: a) Substituir o Diretor Presidente em seus impedimentos temporários; b) dar execução e dirigir todos os negócios sociais; c) coordenar as atividades dos demais Diretores. — Art. 11.º) Aos demais Diretores compete o exercício das atribuições que a lei e os presentes Estatutos lhes conferem para assegurar o regular funcionamento da Companhia — Art. 12.º) A Diretoria terá os mais amplos poderes de administração e gestão dos negócios sociais para a realização de tôdas as operações que disserem respeito à atividade da Companhia, podendo designar pelo voto da maioria de seus membros, e representantes, com os poderes e as funções expressamente consignadas na ata das reuniões da Diretoria em que forem nomeados e ainda com a atribuição de substituir eventualmente os Diretores, nos seus impedimentos temporários, com a designação de Vice-Presidente — Art. 13.º) Todos os atos, contratos e documentos de responsabilidade da sociedade, bem como as que exonerarem terceiros de responsabilidade para com ela, deverão levar as assinaturas de dois Diretores — sendo um dêles o Presidente ou o Vice-Presidente Executivo. — Parágrafo único — Excetnam-se dessa restrição os recibos simples que poderão ser assinados por qualquer dos Diretores — Art. 14.º) Para auxiliar os Diretores na gestão dos negócios sociais e representar a socie-

dade perante as autoridades públicas e entidades paraestatais, poderão dois Diretores, em nome da sociedade, nomear procuradores para agirem em conjunto ou separadamente, nos atos e operações que forem expressamente mencionados no respectivo instrumento. — Art. 15.º) Nos impedimentos temporários o Diretor Presidente será substituído pelo Diretor Vice-Presidente Executivo — e este por um dos demais Diretores escolhidos entre eles, os quais se substituirão entre si, salvo quando a Diretoria deliberar que a substituição se faça de acôrdo com o disposto no art. 12 — Parágrafo único — verificando-se vaga na Diretoria os Diretores, em reunião conjunta, designarão um dos representantes a que se refere o art. 12 — para exercer o cargo vago, se julgarem necessário, até se reunir a Assembléa Ordinária, que elegerá o substituto definitivo. — Art. 16.º) A título de remuneração, cada Diretor receberá mensalmente a quantia que fôr fixada pela Assembléa Geral Ordinária que os eleger. — Capítulo Quarto) — Conselho Fiscal — Art. 17.º) O Conselho Fiscal compor-se-á de três membros efetivos e de três suplentes, eleitos anualmente pela Assembléa Geral Ordinária, podendo ser reeleitos. — Parágrafo único — O Conselho Fiscal tem as atribuições e poderes que a lei lhe confere e por sua remuneração será fixada pela Assembléa Geral que o eleger. — Capítulo Quinto — Assembléa Geral — Art. 18 — A Assembléa Geral reunir-se-á ordinariamente nos quatro primeiros meses após a terminação do exercício social, para aprovação de contas e eleição do Conselho Fiscal, e extraordinariamente, sempre que os interesses sociais exijam a manifestação dos acionistas. — Art. 19.º) Só poderão tomar parte na Assembléa Geral os acionistas cujas ações estejam inscritas em seu nome, no livro competente, até 3 dias antes da data marcada para a realização da Assembléa geral — ou cujas ações tenham sido depositadas na sede da sociedade ou nos Estabelecimentos bancários designados nos anúncios até cinco dias antes daquela data. — Art. 20.º) Os acionistas depois de instalada a Assembléa escolherão o Presidente e este por sua vez elegerá o Secretário, que com elle constituirá a mesa que dirigirá os trabalhos da Assembléa Geral. — Capítulo Sexto — Exercício Social — Art. 21.º) O exercício social terminará em 31 de dezembro de cada ano — Levantado o balanço com observância das prescrições legais, do lucro líquido deduzir-se-ão — 1) 5% (cinco por cento) para constituição de reserva legal, até que esse fundo alcance 20% do capital social; 2) A soma necessária para o pagamento do dividendo fixado pela Assembléa Geral Ordinária — O saldo, se houver, terá as aplicações que resolver a Assembléa Geral. — Capítulo Sétimo — Liquidação — Art. 22.º) A sociedade entrará em liquidação nos casos legais. — Parágrafo único — Compete à Assembléa Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger os liquidantes e o Conselho Fiscal que deverá funcionar no período da liquidação. — Art. 23.º) Os casos omissos serão regulados pela lei que rege as sociedades por ações e legislação supletiva. — II) Os contratantes são subscritores da totalidade das ações em que se divide o capital da sociedade e já pagaram em moeda corrente do país, as importâncias correspondentes a totalidade dos valores nominais das ações subscritas por elles, na proporção da seguinte lista dos subscritores — todos já qualificados nesta escritura — Humphrey Bloomfield Style —

200 ações — valor realizado — Cr\$ 200.000,00; George William Hufsmith — 50 ações — valor realizado — Cr\$ 50.000,00; Antonio Gallotti — 50 ações — valor realizado — Cr\$ 50.000,00; Itor Von Ockel Tebyriçá — 50 ações — valor realizado — Cr\$ 50.000,00; Charles Julius Dunlop — 50 ações — valor realizado — Cr\$ 50.000,00; Roberto Reis da Silva Ramos — 50 ações — valor realizado — Cr\$ 50.000,00; Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima — 50 ações — valor realizado — Cr\$ 50.000,00. — III) O depósito da quantia de Cr\$ 500.000,00 — correspondente a totalidade do capital subscrito e realizado foi feito no Banco Boavista S.A. — conforme documento que me foi exibido e que é do seguinte teor — Banco Boavista S.A. — End. Teleg. Vistabanco — Caixa postal 1560 — Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1947 — Cr\$ 500.000,00 — Recebemos do Sr. Humphrey — Bloomfield Style — incorporador da “Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos” — organização — a importância supra de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros) — que diz corresponder a totalidade do capital social subscrito e realizado — O levantamento desta importância só poderá ser efetuado após o preenchimento de todas as formalidades legais. — Para clareza, firmamos o presente recibo em duas vias, ambas seladas com Cr\$ 20,80 (vinte cruzeiros e oitenta centavos) — por um só efeito — Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1947 — Carimbo do Banco Boavista S. A. — assin. (ilegível) — selado com Cr\$ 20,00 — No centro do carimbado com tinta roxa a palavra Original — IV) Estando assim, preenchidas todas as condições e formalidades legais para a constituição da sociedade, os contratantes reafirmando a vontade de constituí-la por este instrumento e na melhor forma de direito, declaram definitivamente constituída a sociedade anônima “Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos” — de acôrdo com os estatutos sociais acima transcritos, por todos elles aceitos. — V) Até que se proceda, na Assembléa Geral Ordinária de 1948, a eleição de toda a Diretoria. — (Art. 8.º — dos Estatutos) — A sociedade será administrada pelos seguintes Diretores: Diretor-Presidente — Antonio Gallotti. Diretor Vice-Presidente Executivo — Humphrey Bloomfield Style. Diretor — Edgard Egydio de Souza — dois primeiros já acima qualificados e o terceiro brasileiro, engenheiro, casado, residente e domiciliado na cidade de São Paulo. — VI) Os Diretores vencerão os honorários de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros) por mês cada um. — VII) O primeiro Conselho Fiscal fica assim constituído: Membros efetivos — Lionel Robert Crosbie, australiano, contador, casado, residente à rua Gomes Carneiro n.º 71, apto. 802, nesta cidade; Henry Mayes, britânico, contador, casado, residente à rua Afonso Celso, 253, Vila Mariana, São Paulo; Howard Liftie Eyles, australiano, contador, casado, residente à Av. Atlântica n.º 790, 8.º, apto. 83, nesta Capital. — Membros Suplentes: Stafford Moritz Cox, britânico, contador, casado, residente à Av. Independência n.º 627, Pendotiba, Niterói, Estado do Rio de Janeiro; John Baxter Thackray, britânico, contador, casado, residente e domiciliado em São Paulo; Hebert Frederick Walton, britânico, contador, casado, residente à Av. Presidente Wilson, 222, Santos. — A remuneração de cada membro efetivo do Conselho Fiscal é de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros) por ano. — E por estarem todos de pleno acôrdo aceitam a presente escritura como está redigida. — Paga de selo Cr\$ 2.500,80, com a taxa de Edu-

cação e Saúde. — E, de como assim o disseram do que dou fé, me pediram este instrumento que fiz lavrar por meu escrevente juramentado Gaspar Marques Leite; outorgaram, aceitaram e assinam depois de lhes ser lido e as testemunhas Themos Marinho e Geraldo Caldeira; perante mim José J. de Sá Freire Alvim, Tabelião que a subscrevo. — *Humphrey Bloomfield Style* — *H. B. Style* — *George William Hufsmith* — *G. W. Hufsmith* — *Antônio Gallotti* — *Ito von Ockel Tebyriçá* — *Charles Julius Dunlop* — *Roberto Reis da Silva Ramos* — *Gilberto Raymundo de Cerqueira Lima*.

Documento n.º 21

COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE
SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1959

(Publicado no Diário Oficial de 28 de abril de 1960)

A T I V O

<i>Disponível</i>	Cr\$
Banco Boavista — Conta de Depósito a prazo fixo	500.000,00
<i>Conta de compensação</i>	
Ações caucionadas	75.000,00
	<hr/>
	575.000,00

P A S S I V O

<i>Não exigível</i>	Cr\$
Capital	500.000,00
<i>Conta de compensação</i>	
Caução da Diretoria	75.000,00
	<hr/>
	575.000,00

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS
EM 31 DE DEZEMBRO DE 1959

D É B I T O

	Cr\$
Honorários da Diretoria e do Conselho Fiscal	174.200,00
Aluguéis	1.990.000,00
Impostos e Contribuições	170.510,00
	2.334.710,00

C R É D I T O

	Cr\$
Receita	2.306.426,00
Rendas Diversas	28.284,00
	2.334.710,00

Rio de Janeiro, 19 de janeiro de 1960 — Antonio Gallotti, Vice-Presidente.
Executivo. Emilio Brouck, Contador.

A T I V O			P A S S I V O		
	Cr\$	Cr\$		Cr\$	Cr\$
<i>Disponível</i>			<i>Não Exigível</i>		
Caixa	20.000,00		Capital	2.000.000.000,00	
Bancos Contas Movimento	22.822.163,30	22.806.163,30	Fundo de Reserva Legal	51.255.497,50	
			Reserva para Depreciação	30.710,40	
			Outras reservas	8.211.918,00	2.029.408.038,00
<i>Realizável</i>			<i>Exigível</i>		
Ações e Debêntures	1.990.000.000,00		Credores Diversos		102.892.203,10
Títulos Descontados	525.000.000,00	2.515.000.000,00	<i>Resultados Pendentes</i>		
			Juros e Perdas	408.852.745,50	
<i>Imobilizável</i>			Rendas do Exercício Futuro	11.993.835,20	415.846.078,70
Despesas de Organização	9.026.590,50				
Móveis e Utensílios	163.555,20	9.730.164,60	<i>Contas de Compensação</i>		
			Caução da Diretoria	100.000,00	
<i>Contas de Compensação</i>			Responsabilidade por Ajuízo	110.000.000,00	110.160.000,00
Ações em Caução	100.000,00				2.057.896.317,80
Títulos Avalizados	110.000.000,00	110.100.000,00			
		2.057.896.317,80			

Antonio Gallotti, Vice-Presidente. — Andreu Jeffrey Royal, Diretor-Superintendente. James Henry A'Guire, Diretor. — A. A. de Azevedo Sadré, Diretor. — Theodoro Quartim Barbosa, Diretor. — José Vieira Machado, Diretor. — Antônio Lacerda Vargas, Téc. em Cont. CRC-DF n.º 16.883.

Demonstração da Conta "Lucros e Perdas" em 31 de dezembro de 1960

D É B I T O			C R É D I T O	
	Cr\$	Cr\$		Cr\$
<i>Despesas Gerais</i>			Rendas de Juros e Descontos	38.817.323,50
— Honorários da Diretoria	820.000,00		Renda de Títulos e Valores Mobiliários	200.000.000,00
— Honorários do Conselho Fiscal	8.000,00			
— Honorários — Outras	60.000,00			
— Ordenados	261.600,00			
— Aluguéis	239.162,70			
— Material de expediente	11.901,50			
— Previdência Social	12.003,00			
— Diversos	108.803,10	1.654.480,00		
Despesas Bancárias		5.110,50		
Impostos		325.107,50		
Provisão para Imposto de Renda		8.211.513,00		
<i>Amortização do Ativo</i>				
— Despesa de Organização	1.203.325,20			
— Móveis e Utensílios	15.355,20	1.218.680,40		
Fundo de Reserva Legal		11.374.603,50		
Saldo credor deste exercício		216.117.473,30		
		298.517.323,80		
Saldo que se transfere para o exercício seguinte	408.852.745,50		Saldo transportado do exercício anterior	187.735.272,20
	408.852.745,50		Saldo credor deste exercício	216.117.473,90
				403.852.746,50

Documento n.º 23

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO,
LIMITADA

Rio de Janeiro, 30 de março de 1942.

CLFP — 313.

Exmo. Sr. Dr. Prefeito do Distrito Federal.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, e a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, ambas concessionárias de serviços públicos de transportes urbanos, pedem vênia para expor e requerer a V. Exa. o seguinte:

Encontra-se presentemente em estudo, por técnicos do melhor renome, especialmente designados por V. Exa., o projeto de remodelação do tráfego urbano da Capital da República. Alteração tão profunda, e em tão larga escala, elaborada sob a reconhecida competência do seu digno Secretário de Viação e Obras, terá, porém, de processar-se de acôrdo com as condições impostas pela guerra mundial, atendendo à segurança que ao plano de coordenação de transportes certo será dada pela experiência de seus autores.

Nesse terreno de transição, em que se encontram as concessionárias e o Poder Municipal, que V. Exa. tão superiormente representa, há medidas que parecem justas e inadiáveis, inspiradas nos índices econômicos existentes, e no interêsse mesmo de execução, conservação e manutenção dos serviços, em ordem a que possam atender com regularidade às necessidades sempre crescentes do transporte urbano.

O Poder Público, por iniciativa própria, já acudiu, de um modo geral, às angústias do transporte ferroviário, pondo, a seu alcance, os supramentos que êle tão urgentemente reclama. Nesse sentido, a providência da Portaria n.º 143, de 10 de fevereiro de 1942, do Exmo. Sr. Ministro da Viação ("Diário Oficial" de 11 de fevereiro de 1942).

As suplicantes, equiparadas que têm sido às estradas de ferro, no que diz respeito a indenização, pela aplicação da Lei n.º 2.681, de 1912, do que lhe têm advindo pesados ônus com os mais vultuosos pagamentos, não é alcançada por aquela medida sábia e benéfica, deliberada para as estradas de ferro sujeitas à fiscalização federal.

Pedem vênias para lembrar, entretanto, que as tarifas das estradas de ferro já têm sido renovadas, e ainda agora o são, mais uma vez, com a citada lei, ao passo que as Suplicantes conservam as tarifas iniciais, algumas das quais fixadas em 1868.

Por necessidade pública, as vantagens de suas concessões têm sofrido seguidas restrições, com a violação dos seus privilégios de zona e de percurso, como ocorreu ainda há pouco com a retirada de bondes de um largo trecho da rua 13 de Maio, e do seu ponto terminal a Galeria Cruzeiro.

Essa situação de exceção, em que se encontram as Suplicantes agrava-se agora com a insistência para aumento de salários por parte de seus empregados no tráfego: sentem as Suplicantes que não podem atender à reclamação, que é, entretanto, de toda a procedência.

A necessidade de elevação de salários, no momento, já mereceu do eminente Sr. Presidente da República uma providência, qual a constante do Decreto n.º 3.813, de 10 de novembro de 1941.

O termo de 30 de dezembro de 1909, impôs a tarifa de cem réis como um novo ônus para as Suplicantes, ônus que no momento era suportável. Trinta e dois anos decorridos, durante os quais as concessionárias têm cumprido, com a maior pontualidade, as obrigações de seus respectivos contratos, sem embargo da depreciação da moeda, que elevou tão sensivelmente o custo de todas as utilidades, de novos impostos e contribuições sociais, de elevação de salário, de seguros marítimos, do custo de novas instalações para fabrico de efeitos que a guerra impede importar, justo é pedir a atenção de V. Exa. para a situação embaraçosa em que se encontram, constrangidas a negar a melhoria de salário a seus empregados no tráfego, o que se não dará se V. Exa. considerar justo e deferir-lhes o pedido que ora fazem, como primeira e inadiável medida, a supressão de passagens de cem réis, providência que as habilitará a estimular os que, em número superior a nove mil, fazem parte da comunhão brasileira, e com a maior dedicação prestam os mais valiosos serviços à coletividade, no que diz respeito aos transportes urbanos, tão imprescindíveis à vida e ao progresso da cidade.

As Suplicantes terão no acolhimento que V. Exa. der ao presente pedido, a oportunidade de remunerar adequadamente os serviços de seus empregados, e aparelhar-se logo que seja encarado o problema geral, constante do projeto por elas submetido à alta consideração de V. Exa., para atender às justas aspirações do público e às exigências da remodelação da cidade.

P.P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 20 de março de 1942.

J. G. de Aragão

Superintendente Geral da Cia. de Carris,
Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada

Documento n.º 24

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO, LIMITADA

Rio de Janeiro, 30 de abril de 1942.

CLFP - 421.

Exmo. Sr. Dr. Secretário de Viação e Obras da Prefeitura.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada pede vênias para aditar às considerações de seu officio CLFP-313, de 30-3-42, as informações que lhe parecem necessárias ao completo esclarecimento da medida que, com aquela representação, pleiteou do espírito de justiça da alta administração do Distrito Federal.

Ao conhecimento de V. Exa. vem trazer, assim, em mapa anexo, a relação entre a renda resultante da abolição das passagens de cem réis e o aumento de salários do seu pessoal, consoante registro sempre feito na Caixa de Aposentadoria e Pensões da Companhia de Carris. Verá, assim, V. Exa., pelo respectivo quadro demonstrativo, que essa diferença será inferior a quatro mil contos de réis, os quais serão, dentro de quatro anos, no máximo, inteiramente absorvidos pelos aumentos que sobrevierem no quadro de empregados da Companhia.

Não será de mais salientar que a abolição das referidas passagens terá, como conseqüência imediata, a regularização do serviço. Melhor remunerados os funcionários do tráfego, poderá a Companhia, com maior segurança, atender mais facilmente a necessidade da intensificação dos serviços de transporte, determinada pelo racionamento da gasolina, contratando, para êsse fim, maior número de condutores e motorneiros, escolhidos entre elementos de maior eficiência.

No atual regime de salários, que em nada incentiva o preenchimento das vagas constatadas no tráfego, justo é o receio da Companhia de se ver cons-

trangida a reduzir o número de seus bondes, com sacrificio evidente para o público, que desejou sempre servir a contento.

Com os dados completos, colhidos no ano de 1940, constantes da relação que instrui a presente, fica apurado um aumento de cerca de 19.000:000\$000 sobre a renda atual. Esse acréscimo, entretanto, não excederá, na realidade, de Rr. 15.000:000\$000, pois que a possível suspensão de algumas linhas e o retraimento de passageiros, principalmente na zona urbana, representarão uma diminuição sensível na arrecadação nunca inferior a 20% daquela quantia. Com a sobrecarga de aumentos que esta Companhia terá de fazer aos seus empregados de vencimentos inferiores a 2:000\$000 mensais, acrescidas da despesa de 3%, como contribuição da Companhia à Caixa de Pensões; mais 4% relativos ao pagamento de férias; e das parcelas de jôia correspondentes, ficará a Companhia obrigada a uma despesa anual e permanente igual a 12 vezes esse total, que, tendo em consideração o elevado número de cerca de 15.000 empregados, atingirá certamente a mais de onze mil contos de réis por ano. É claro que não podem ainda estar aí computados os salários do novo pessoal do tráfego, necessário à continuação e ampliação do serviço, que exigirá mais cerca de quatrocentos condutores e cem motorneiros, cuja entrada já obedecerá, portanto, à nova tabela de salários. É preciso ter sempre em vista que a fôlha de salários que é presentemente de 90.000 contos passará a ser nunca inferior a 101.000 contos.

O que aí fica exposto a V. Exa. será facilmente constatado pelos recolhimentos à Caixa de Aposentadoria e Pensões, comprometendo-se a Companhia a oferecer ao fim do 1.º ano os dados oficiais que hão de comprovar o aumento da despesa ao nível acima indicado.

Necessário, por isso mesmo, torna-se o quadro demonstrativo referente à renda incluído agora como elemento de elucidação. Parece, pois, de todo o ponto de vista útil o deferimento da medida pleiteada, que atenderá, por igual, o interesse público, no que diz respeito ao tráfego, e aos reclamos imperiosos de uma classe comprovadamente devotada aos serviços municipais.

Nestes termos,

P. deferimento.

J. G. de Aragão
Superintendente Geral

L I N H A S

Passageiros
das 24 horas
1940
Seção de 100 réis

Aumento da renda
calculada aumen-
tando cada pas-
sagem 100 réis

E. de Ferro-1.º de Março-Pça. 15...	1.223.031	122:303\$100
E. de Ferro-Barcas	11.195.493	1.119:549\$300
E. de Ferro-Riachuelo-Tiradentes...	6.340.716	634:071\$600
Lapa-E. de Ferro-Barcas	18.667.235	1.866:723\$500
Lapa-Ars. Marinha-Mauá	7.451.808	745:180\$800
Lapa-Leopoldina	7.348.207	734:820\$700
Praça 15-Cais do Pôrto	2.849.318	284:931\$800
Lapa-Cais do Pôrto	2.420.587	242:058\$700
Praça 11-Praça 15	10.237.084	1.023:703\$400
Praça 15-Riachuelo	9.296.870	929:687\$000
E. de Ferro-1.º Março-Tiradentes...	4.942.444	494:244\$400
André Cavalcante	2.122.560	212:256\$000
Praça da Bandeira-Lapa	15.458.328	1.545:832\$800
P. Formosa-Sacadura-S. Francisco..	5.849.510	584:951\$000
P. Formosa-Camerino-S. Francisco..	6.827.889	681:788\$900
Palmeiras	2.867.590	286:759\$000
R. Matoso	2.415.191	241:519\$100
Coqueiros	1.507.418	150:741\$800
Bispo	377.808	37:780\$800
Itapagipe	742.102	74:210\$200
Asilo Isabel	673.120	67:312\$000
Méier-Triagem	459.727	45:972\$700
José Bonifácio	1.639.171	163:917\$100
Cachambi	2.818.722	281:872\$200
Inhaúma	5.163.266	516:326\$600
Bôca do Mato	1.742.128	174:212\$800
Catumbi	1.399.445	139:944\$500
Itapiru-Tiradentes	658.986	65:898\$600
Estrêla	1.719.348	171:934\$800
Sta. Alexandrina	814.696	81:469\$600
S. Francisco Xavier	1.632.656	163:265\$600
S. Januário	1.486.858	148:685\$800
Alegria	2.056.194	205:619\$400
Aldeia Campista	3.725.441	372:544\$100
Andaraí Leopoldo	3.214.604	321:460\$400
V. Isabel-Engenho Novo	5.419.096	541:909\$600
S. Luiz Durão	3.217.196	321:719\$600
Freguesia	4.120.079	412:007\$900
Taquara	3.082.264	308:226\$400
Praça Sêca	821.956	82:195\$600
Madureira-Vaz Lôbo-Irajá	4.710.251	471:025\$100
Madureira-Vaz Lôbo	433.656	43:365\$600

L I N H A S	Passageiros	Aumento da renda
	das 24 horas 1940	calculada aumen- tando cada pas- sagem 100 réis
	Seção de 100 réis	
Madureira-Vaz Lôbo-Penha	4.766.064	476:606\$400
Águas Férreas	103	10\$300
Praia Vermelha	1.256.516	125:651\$600
Leme	92.479	9:247\$900
Tunel Alaôr Prata-Leme	1.301.299	130:129\$900
Jardim Leblon	3.119.547	311:954\$700
Largo dos Leões	178	17\$800
Gávea	1.227.206	122:720\$600
Ipanema-20 Novembro	5.726.505	572:650\$500
Laranjeiras	6	\$600
Humaitá	570	57\$000
Praça G. Osório	1.895.758	189:575\$800
Praça Duque de Caxias	254	25\$400
Jockey Club	3.996	399\$600
Copacabana	129.547	12:954\$700
Total, Companhias Unificadas....	175.906.063	17.590:606\$300
Total, Cia. Jardim Botânico	14.753.964	1.475:396\$400
Total Geral	190.660.027	19.066:002\$700

Documento n.º 25

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO,
LIMITADA

Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1942.

CLF- 1083.

Exmo. Sr. Presidente da República.

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, e a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, com a devida vênica, permitem-se trazer ao alto conhecimento de Vossa Excelência a situação embaraçosa em que se encontram, em face da crise de transportes urbanos.

Desejavam fazer-se ouvir verbalmente, mas, tendo em vista a angústia do tempo de Vossa Excelência, limitam-se a comunicar que, em petição dirigida ao eminente Prefeito do Distrito Federal, a quem foi presente esta, pleitearam uma solução que, embora a título precário, viria de pronto atender, em parte, a situação.

Trata-se, Excelência, do seguinte:

A restrição dos combustíveis, restrição que tudo leva a crer tende a se agravar ainda mais, criou uma sobrecarga para os serviços que lhes incumbem, obrigando-as ao mais oneroso e incessante trabalho de reparação do seu material fixo e rodante e a ampliar o número de seus empregados na tração. Entretanto, embora aumentado o número de empregados no serviço de tráfego, reconhecem as signatárias que isso não é o bastante para atender às necessidades crescentes do trânsito urbano nesta capital.

Bem sabe Vossa Excelência que às concessionárias não se pode atribuir imprevidência para esse estado de coisas. Muito ao contrário. Mesmo fora dos recursos normais, com o maior esforço e previsão, a primeira citada preparou reservas de energia elétrica, que sabia viriam a ser necessárias ao progresso e necessidades do País. Graças, justamente, a essa previsão e esforço, é que se torna possível na atual emergência de guerra, atender a um dos

pontos da questão: força motriz e algum material. Existem, por enquanto, força e material porque as concessionárias não mediram esforços e se preocuparam. Entretanto, para o serviço de transporte, há a considerar o fator "pessoal".

Com uma fôlha de pagamento deficitária, encontram-se as peticionárias na impossibilidade de aumentar os salários que pagam e que, por serem pequenos, não atraem novos trabalhadores para os seus serviços.

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

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

Releva salientar que o pequeno aumento assim obtido na renda será absorvido quase totalmente pelo aumento de salários dos empregados e, porque as signatárias não podem, com seus recursos, atender à precária situação de seus prepostos, é que se animam a fazer o presente pedido.

Com respeitosa vênia, juntam a relação das linhas que terão suprimidas as passagens iniciais de 100 réis no sistema unificado e no extremo das linhas da Companhia Jardim Botânico e confiam que, dada a urgência do assunto, se digne Vossa Excelência dar rápida solução ao requerido.

Nestes termos,
P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1942.

J. G. de Aragão
Superintendente Geral

Pela Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio
de Janeiro, Limitada

Documento n.º 26

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO, LIMITADA

Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1943.

Exmo. Sr. Presidente da República.

O Decreto-lei n.º 5.162, para atender à situação angustiosa dos empregados das Cias. de Carris, Luz e Fôrça e Ferro Carril Jardim Botânico e do tráfego no Distrito Federal, dispõe, de modo absoluto, sobre o serviço de transportes, estabelecendo condições de que resultam obrigações impostas às Companhias, e benefícios para os operários. Não se pode, porém, ver nessas obrigações senão o escrúpulo do Governo, sempre fiel à idéia de melhorar, em tôdas as oportunidades, os serviços que entendam com o interesse público. Pelos seus altos propósitos, as medidas do decreto somente podem merecer aplausos, mesmo das Companhias sobre as quais recaem os novos encargos, e não serei eu, certamente, que as administro como brasileiro, que poderei crear qualquer restrição ao êxito da providência legislativa.

Com a lealdade, porém, que devo a V. Exa., a quem particularmente estou prêso pelas inúmeras distinções recebidas, e, ao mesmo tempo, não desejando ser infiel à expectativa da diretoria das Companhias que, do estrangeiro, me confiaram a responsabilidade de grandes organizações no Brasil, peço a mais respeitosa vênia para salientar a necessidade de uma conciliação que venha facilitar a lavratura do termo do contrato.

O contrato é uma fonte de obrigações. O que dêle constar terá vida autônoma, de modo que o convencionado nêle, por força própria, terá de subsistir.

A letra "c" do art. 1.º do recente decreto estabelece, como obrigação, a submissão das Companhias ao Decreto n.º 3.128, de 19 de março de 1941. Não me parece que, tendo a Constituição vigente provido sobre a matéria, determinando que uma lei a regulamentasse, pudessem as Companhias, por

vontade própria, criar uma questão futura de decisão penosa. Seria esta o conflito que já se esboça entre uma lei que não diz respeito à matéria em questão, e que seria convertida em cláusula contratual, e outra complementar à Constituição, e que, por isso mesmo, terá de prevalecer sobre todas as outras. Esse estado de intranquilidade que se acentuaria com a assinatura do termo, é, como V. Exa. sabe, incompatível com o receio dos capitais investidos em grandes empresas, e que terão de ser acrescidos pelas exigências de organização de transportes, na qual estou vivamente empenhado, ainda mais agora, que vem ela reconhecida e proclamada por V. Exa. em um decreto. Não me parece, pois, necessária qualquer referência ao Decreto n.º 3.128, a que alude a letra "c" do art. 1.º, por isso que essa matéria, sem necessidade de qualquer assentimento por parte das Companhias, terá de ser regulada por lei, em face da enérgica disposição do art. 147 da Constituição. A vida do citado Decreto 3.128 é restrita às empresas de eletricidade.

Sei bem dos aplausos que, a todos os momentos, chegam a V. Exa. por parte dos benefícios que fazem parte das classes pobres brasileiras, que V. Exa. nunca cessou de amparar. Sem o propósito de qualquer dissentimento, é fundado na máxima das leis promulgadas por V. Exa. que submeto ao seu alto exame o meu pedido para que prevaleça na parte final da letra "c", § 1.º, art. 1.º do Decreto-lei n.º 5.162, de 31 de dezembro de 1942, a expressão: "em conformidade à lei que regulamentar o art. 147 da Constituição". Isto porque, além dos inconvenientes citados, melhor se ajustará essa forma ao caso das Companhias, pois que o Decreto n. 3.128 só se refere a Empresas de eletricidade, não abrangendo o transporte, nosso único objetivo, enquanto que o art. 147 compreende todos os serviços públicos.

Peço, mais uma vez, a sua generosa e benévola atenção para o assunto desta carta, que é da maior relevância pela responsabilidade que implica para quem, com todo o respeito, se reconhece,

De V. Exa.

Adm^{or} e patricio m^{to} devotado,

J. G. de Aragão
Superintendente Geral

Documento n.º 27

DESPACHO do Prefeito Mendes de Moraes

(Diário Oficial, seção II, de 14 de janeiro de 1948)

"Melhore o material, aumente o número de veículos de transporte coletivo, atenda melhor ao público — antes de cogitar de aumento de passagens. Satisfeitas tais necessidades que correspondem a elementar dever de reciprocidade, ter-se-á base para um estudo ou revisão de preço de passagens."

CONTAS DE COMPENSAÇÃO

Títulos avalizados	278.976.000,00	
Ações em caução	60.000,00	279.036.000,00
		<u>Cr\$ 643.528.100,00</u>

PASSIVO

NÃO EXIGÍVEL

	Cr\$	Cr\$
Capital		
Autorizado	21.000.000,00	
A Realizar	2.800.000,00	18.200.000,00
Provisão para Amortização de Bens Reversíveis	83.664.915,00	
Provisão para Danos e Acidentes...	17.065.800,00	118.930.715,00

EXIGÍVEL A LONGO PRAZO

Credores Gerais	245.561.385,00
-----------------------	----------------

CONTAS DE COMPENSAÇÃO

Responsabilidades por avais	278.976.000,00	
Caução da Diretoria	60.000,00	279.036.000,00
		<u>Cr\$ 643.528.100,00</u>

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS PARA O ANO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1959

DÉBITO

	Cr\$
Despesas de Exploração, Manutenção, Seguros e Despesas Gerais	313.546.511,20
Impostos e Contribuições	222.660,00
Honorários da Diretoria e Conselho Fiscal	43.200,00
	<u>Cr\$ 313.812.371,20</u>

Documento n.º 28

COMPANHIA FERRO CARRIL JARDIM BOTANICO

BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1959

(Publicado no Diário Oficial de 26 de abril de 1960)

A T I V O

IMOBILIZADO

	Cr\$	Cr\$
Concessões e Privilégios	12.000.000,00	
Terrenos e Edifícios	4.783.430,50	
Linhas	33.670.673,80	
Material para Tração Elétrica	14.770.772,90	
Trem Rodante	12.904.943,20	
Máquinas e Utensílios	283.780,60	
Mobília	151.009,70	
Conta Especial	2.319.800,60	
Construção, Concessões e Privilégios — C/Ajuste	62.664.915,00	143.549.326,30

LUCROS E PERDAS

Prejuízo do ano de 1959, conforme a Conta de Lucros e Perdas	62.173.046,90	
Mais: —		
Saldo Devedor da Conta Lucros e Perdas em 31 de Dezembro de 1959	158.769.726,80	220.942.773,70

C R É D I T O

Cr\$

Renda Bruta de Operação	244.712.559,20
Rendas Diversas	1.926.765,10
Lucro na Venda de Propriedades	5.000.000,00
Prejuízo verificado no ano findo em 31 de Dezembro de 1959.	62.178.046,90

Cr\$ 313.812.371,20

Francisco Monteiro da Silva Jr. — Contador Reg. CRC-DF. n.º 6.607.
J. L. Bettamio Guimarães, Diretor Presidente.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os abaixo assinados membros do Conselho Fiscal da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, tendo examinado o Balanço Geral e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas, referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1959, e encontrando tudo em ordem e de acôrdo com a escrituração, são de parecer que os referidos documentos sejam aprovados pela Assembléia Geral dos Acionistas.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1960. — *Stafford Moritz Cox* — *Henry Basil Bilton* — *Andrew Jeffrey Royal*.

Documento n.º 29

DESPACHO DO PREFEITO MENDES DE MORAES

(Diário Oficial, seção II, de 20 de janeiro de 1949)

1) Concordando, em parte, com o parecer da Comissão por mim nomeada pela portaria n.º 1.667, de 14 de abril de 1948, e tendo na mais alta conta, de um lado, o atendimento do aumento de salários do pessoal da Companhia Concessionária do serviço de bondes, e, de outro, a defesa do interesse público, agora, em face do despacho do Exmo. Sr. Presidente da República no relatório apresentado pela Comissão de Ministros e do Prefeito para o estudo do mesmo problema, *resolvo* conceder os aumentos de tarifas, a forma abaixo:

a) aumento de 30 para 40 centavos, em tôdas as primeiras seções da zona urbana;

b) aumento de 30 para 40 centavos em tôdas as seções, digo, em tôdas as segundas seções das linhas da zona urbana e nas demais em que a tarifa fôr, presentemente, de trinta centavos;

c) aumento de 20 para 30 centavos em tôdas as seções em que a tarifa fôr, presentemente, de vinte centavos;

d) não conceder o aumento solicitado nas passagens de segunda classe, cujo número de bondes não poderá, sob qualquer pretexto, ser diminuído, mas sim, aumentado, especialmente para a zona norte;

e) conceder o aumento solicitado para 50 centavos nas primeiras seções da zona urbana, *sòmente quando o material fôr renovado* e substituído nas demais seções, mesmo em tais casos, o preço ora fixado, nos itens anteriores;

f) a linha "Muda" será incorporada a de "Tijuca", mantendo-se as atuais duas seções, permitindo, apenas, o aumento da primeira seção de 30 para 40 centavos, permanecendo a segunda com trinta centavos;

g) a linha "Alto da Bôa Vista" passará a circular com o preço único de 80 (oitenta) centavos, atendendo à aspiração local, nos têrmos do parecer;

h) a linha "Santos Dumont" - "Leme", irá até à rua Voluntários da Pátria em duas seções de 40 centavos: Leme — "Bar Vinte" e "Bar Vinte-Voluntários", de acôrdo com o interesse local.

Documento n.º 30

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FÔRÇA DO RIO DE JANEIRO,
LIMITADA

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1949.

CLFP-279.

Ilmo. Sr. Dr. Albino dos Santos Froufe,
M.D. Engenheiro-Chefe do 5-CS do
Departamento de Concessões,
Prefeitura do Distrito Federal

A Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada e a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico têm o prazer de acusar o recebimento do officio n.º FC-36, de 26 de janeiro último, em que V. S., por ordem do Exmo. Sr. Secretário de Viação e Obras, dá conhecimento da minuta do Termo de Contrato a ser assinado entre essa Prefeitura e estas Companhias, para efetivação do despacho do Exmo. Sr. Prefeito, de 19-1-1949, no processo 411.323/48 junto ao 410.058/47.

Examinando a referida minuta, que se acha redigida em termos claros, estas Companhias comunicam a V. S. que estão de acôrdo, mas que, em face do recente despacho do Exmo. Sr. Presidente da República, de 8 do corrente, no mesmo processo levado a sua consideração, parece ser necessário fazerem-se ligeiras modificações.

Assim, conforme essa decisão, que manteve o princípio de ser tãda a receita proveniente dos aumentos das tarifas destinadas à melhoria dos salários do pessoal, estas Companhias sugerem seja excluída a cláusula 3.ª, referente ao preço da passagem de 50 centavos nas primeiras seções da zona urbana sòmente para os bondes fechados, uma vez que, nesse novo despacho, ficou definitivamente estabelecido o preço das passagens dos bondes nessas seções abaixo de 50 centavos.

Concordando com o disposto nas cláusulas 4.ª e quinta, relativas à incorporação da linha "Muda" à da "Tijuca", passando a 1.ª seção a 40 centavos e permanecendo a 2.ª seção com o preço de 30 centavos, e ao estabelecimento do preço único de 80 centavos para a linha "Alto da Boa Vista", que passará a circular entre a Muda e o Alto da Boa Vista, desejam estas Companhias deixar assinalado o seu espírito de boa vontade e cooperação, quando ficará por estas cláusulas prejudicada a renda com que contavam, fôsse também aumentada para 40 centavos aquela segunda seção da linha "Tijuca", que se encontra, como tôdas as demais, dentro da zona urbana.

Em relação à linha "Praça Santos Dumont", que pela cláusula sexta seria estendida até à rua Voluntários da Pátria, pedem estas Companhias a V. S. seja, no momento, considerada esta linha como entrando no esquema geral, pois a alteração como ora se apresenta importaria no aumento de mais três carros no serviço daquela linha, com prejuízo das demais e ainda diminuindo o número das viagens atuais pelo aumento da quilometragem.

O assunto, entretanto, será imediatamente estudado para uma solução satisfatória e oportuna. Sugeririam assim estas Companhias fôsse também no atual Termo suprimida a mencionada cláusula.

Importando a assinatura do referido Termo em obrigações executáveis de pronto, seria também já agora sujeita a nova redação a cláusula nona, de maneira a adaptá-la ao teor do contrato.

Esperando de V. S. a acolhida que sempre mereceram, aproveitam o ensejo para apresentar-lhe

Saudações atenciosas.

J. G. de Aragão

Vice-Presidente Executivo da Cia. de
Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro,
Limitada e Presidente da Cia. Ferro Carril
do Jardim Botânico

DESPACHO DO PREFEITO MENDES DE MORAES

(Diário Oficial, seção II, de 24 de abril de 1950)

“Não decorreu ainda um ano que, em condições especiais, consegui a requerente (C. Carris, Luz e Fôrça no R. J.), em consequência de um aprofundado estudo procedido por uma comissão composta das mais altas autoridades nacionais — três Ministros de Estado e o Prefeito do D. F. — um aumento geral que abrangeu energia, luz e bondes.

Este aumento, com o beneplácito do Exmo. Sr. Presidente da República, impunha à requerente diversas providências visando melhorar os serviços de utilidade pública de que é concessionária, ainda não levado a efeito.

Nem o preceito constitucional invocado (art. 151, parágrafo único), ainda não regulamentado em lei especial, e nem os contratos vigentes, autorizam a concessão de novo aumento pela autoridade administrativa, equidistante entre o interesse privado e a defesa do interesse público.

Pensando, assim, de modo diverso ao Departamento de Concessões (ex-Diretor) e ao Secretário de Viação, indefiro o presente memorial.”

EVASÃO DE RENDA

Sr. Diretor

Neste processo fica evidenciado que o “deficit” operacional alegado pelas concessionárias *decorre quase que exclusivamente em virtude da má administração da Cia. no Setor de Carris.*

O problema da *evasão de rendas* que afeta de uma forma acentuada a receita, apesar de ter sido focalizado em mais de uma oportunidade por esta Fiscalização, *não mereceu por parte da alta administração da Cia. Rio Light a devida atenção.*

Convém também lembrar que o Poder Concedente não tem qualquer interferência na admissão, na promoção e na fixação dos salários do seu pessoal.

O que se impunha então era procurar a solução no próprio sistema de transporte. E esta estava no fechamento dos bondes.

O combate à *evasão de rendas*, de acordo com todos os estudos técnicos efetuados, só será possível com o fechamento dos bondes.

No entanto, a Rio Light, apesar de ter um estudo completo, com orçamentos e desenhos para o fechamento dos bondes, nenhum entusiasmo tem quando se procura concretizar a medida.

O fechamento dos bondes, juntamente com medidas de ordem administrativa, que tornasse menos onerosa a operação, seria a solução indicada.

Areu Sérgio Ferreira Portes
Eng.º-Chefe do 5 - CS

* * *

OFÍCIO ENVIADO PELO ESTADO À LIGHT

Sr. Superintendente Geral da
Rio Light S.A. — Serviços de
Eletricidade e Carris
5 - CS

FC - 466

25-11-1959

Em aditamento ao ofício n.º 417, solicito as providências de V. S. a fim de ser enviado a esta Fiscalização, com a possível brevidade, os seguintes dados:

- I — o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha n.º 3, no período de 16 a 30 de setembro;
- II — idem, idem no período de 1 a 15 de outubro;
- III — idem, idem, no período de 16 a 31 de outubro;
- IV — o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha n.º 21 (Via Jardim Botânico-Túnel do Leme), no período de 1 a 15 de outubro;
- V — idem, idem no período de 16 a 31 de outubro;
- VI — idem, idem no período de 1 a 15 de novembro;
- VII — o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha n.º 4, no período de 16 a 31 de outubro;
- VIII — idem, idem no período de 3 a 22 de novembro;
- IX — idem, idem no período de 23 a 30 de novembro.

Saudações.

Areu Sérgio Ferreira Portes
Eng.º-Chefe do 5 - CS

* * *

OFÍCIO ENVIADO PELO ESTADO À LIGHT

Sr. Superintendente Geral da Rio Light S.A.
Serviços de Eletricidade e Carris

5 - CS

FC - 417

14-10-1959

De acôrdo com os entendimentos diretos com V. S. este Serviço está procedendo o levantamento dos passageiros de fato transportados nas diversas linhas da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico.

Assim sendo, já foram iniciados os estudos nas linhas 2, 3 e um ramo da linha 21.

No entanto, este Serviço não recebeu ainda da Cia. os resultados das observações por mim solicitados.

Tratando-se de providências que devem ser tomadas logo após a coleta dos dados, solicito a V. S. os seguintes dados:

- 1) o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha 2 no período de 1 a 31 de agosto próximo passado;
- 2) o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha 2 no período de 1 a 15 de setembro;
- 3) o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha 2 no período de 15 a 30 de setembro;
- 4) o número de passageiros registrados por tabela e por dia na linha 21 (via Ataulfo de Paiva e Túnel do Leme) no período de 15 de agosto a 15 de setembro;
- 5) idem, idem no período de 16 a 30 de setembro;
- 6) idem, idem no período de 1 de outubro a 15 de outubro;

7) o número de passageiros registrados na linha 3 no período de 1 a 30 de setembro;

8) idem, idem no período de 1 a 15 de outubro.

Saudações.

a) *Areu Sérgio Ferreira Portes*
Eng.º-Chefe do 5 - CS

* * *

RELATÓRIO DO 5 - CS DE 1959

Sr. Diretor,

Tendo assumido esta Chefia em 4-3-939, em substituição ao Eng.º Ullysses Hellmeister, cabe-me relatar a V. S. as atividades do 5 - CS no exercício de 1959.

01 — *Preliminares*

Está a cargo do 5 - CS a fiscalização dos contratos dos serviços de transportes coletivos em bondes, cujas concessionárias são: Rio Light S.A. — Serviço de Eletricidade e Carris (antiga Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda.), Ferro Carril do Jardim Botânico e Ferro Carril Carioca. Além da fiscalização do serviço de bondes cabe também a este Serviço a fiscalização do contrato do Caminho Aéreo Pão de Açúcar, quanto à parte técnica.

02 — *Situação atual dos serviços de bondes*

Todo sistema de transporte por bondes a cargo das diversas Cias. do chamado Grupo Light, que são responsáveis por um transporte diário de mais de 1.000.000 de passageiros, ameaça entrar em colapso, se não forem tomadas medidas enérgicas e imediatas.

As causas da ruína do sistema de bondes são várias e algumas vêm de longa data. As principais causas foram sem dúvida as seguintes:

- a) contratos desatualizados, que foram assinados nos fins do século passado ou no início do atual;
- b) concessões de outros meios de transporte coletivo, como ônibus e lotações, sem a devida cautela por parte do Poder Concedente;
- c) congestionamento do trânsito, que faz reduzir a velocidade comercial dos bondes, tornando-os deveras penosas suas viagens;
- d) falta de coordenação dos diversos órgãos responsáveis pelas perícias decorrentes de acidentes do trânsito, que ocasiona às vezes o bloqueio de um logradouro por largo espaço de tempo;

e) tarifas inadequadas e concedidas sempre em via de regra sob pressão de ameaças de greve por parte do pessoal de Carris;

f) o tipo obsoleto do veículo aberto, que depõe não só quanto à segurança dos pingentes como contribui para a diminuição da velocidade comercial dos bondes e favorece a evasão de rendas;

g) a proximidade dos terminos dos contratos, que prevêm a reversão do acêrvo à P.D.F.;

h) a alta brutal do preço do material importado, o que ainda não tem similar no país;

i) uma política trabalhista inadequada, onde encontramos o Sindicato de Trabalhadores interferindo de um modo inadmissível em sua administração, onde tudo são direitos, esquecendo-se deliberadamente dos deveres decorrentes da prestação de um serviço público;

j) aumentos salariais concedidos todos os anos, e em geral em índices superiores à elevação do custo de vida, de modo a acarretarem um "déficit" permanente.

Em virtude destes fatos e principalmente levando-se em consideração a proximidade dos contratos (sendo que da Cia. Jardim Botânico para 31-12-1960), fazem com que a fiscalização por parte do 5 - CS torne-se mais árdua e julgamos nosso dever alertar a Alta Administração Municipal, sobre a gravidade do problema.

Como Chefe do 5 - CS analisei somente os aspectos de ordem técnica e os serviços de rotina da fiscalização dos contratos, deixando para as análises de maior profundidade a cargo da Comissão Fiscalizadora de Bondes.

03 — Via Permanente

As três Cias. de bondes têm no momento uma extensão superior a 400 km de linha em logradouros públicos a conservar.

Este é sem dúvida o problema mais sério que encontramos em nossa fiscalização.

Em virtude das reclamações justas, quanto à demora das reposições em escavações em linhas, de carris, recebi de V. S.^a as recomendações feitas pelo Sr. Secretário, determinando que fôssem tomadas providências pelo 5 - CS, a fim de disciplinar o assunto. Devo declarar a V. S.^a que as providências foram tomadas junto às concessionárias, tendo melhorado sensivelmente o andamento das obras.

No entanto, se foi possível resolver os serviços de rotina de consêrto de linha, infelizmente não o foi da reconstrução. Isto em virtude do preço do trilho de fenda importado que passou no atual exercício de cerca de Cr\$ 600,00 o metro para Cr\$ 2.000,00.

A Cia. Siderúrgica Nacional, consultada pela Cia. declarou não fabricar este tipo de trilho.

Este é o problema de suma gravidade, pois a falta de renovação da linha vai nos conduzir fatalmente a uma situação de verdadeiro caos.

No momento a conserva das linhas tem sido feita com trilhos retirados de linhas fora de tráfego.

Com uma melhor coordenação foi possível melhorar as condições das linhas da Cia. F. C. Jardim Botânico.

No entanto, o estado dos trilhos da zona sul é ainda bastante precário.

04 — Evasão de rendas

Este problema nos têm preocupado vivamente. De modo geral chegamos à conclusão que somente com o fechamento dos bondes poderá ser eliminado este mal.

No entanto, para termos uma idéia mais precisa do problema, fugindo do empirismo dos dados anteriormente fornecidos, o 5 - CS iniciou na 1.^a quinzena de setembro um estudo linha por linha.

Trata-se de um estudo demorado bastante complexo, sendo que no momento já foram analisadas as linhas 2, 3, 4, 5, 21 e 24.

O trabalho é feito em colaboração com a própria Cia. e é feito da seguinte maneira:

1) a linha fica em observação pelo espaço de 15 dias;

2) neste período a Cia. estabelece fiscalização por acompanhamento para todas as viagens;

3) em dias previamente escolhidos o 5 - CS, com seus fiscais, faz a contagem (com contadores) dos passageiros em todas as viagens de uma determinada tabela do condutor;

4) são feitas as comparações dos totais das quinzenas anteriores e posteriores da fiscalização, com esta.

Como já declarei tratar-se de um estudo trabalhoso e complexo, que ainda não está terminado. No entanto, os dados de algumas linhas já podem ser apreciados.

Assim vamos focalizar a linha 21 (Circular), via Ataulfo de Paiva - Túnel do Lome.

Foi observado o trabalho de 12 condutores com as tabelas abaixo: (total de passagens registradas por tabela nas quinzenas).

Tabelas	Quinzena 1 a 15 de 9	Quinzena 16 a 30 de 9	Quinzena 1 a 15 de 10
340	10.167	16.872	13.517
341	10.152	19.531	14.674
342	12.742	18.315	15.257
343	13.819	17.038	17.102
344	11.483	17.834	14.802
345	15.134	18.569	16.853
346	12.867	16.933	14.328
347	11.217	18.698	13.456
348	13.052	16.631	14.112
349	12.402	14.546	14.460
350	11.547	15.112	11.803
351	9.577	11.575	8.280

Temos, portanto, tabelas com os seguintes aumentos de passageiros registrados:

Tabelas	2. ^a quinz. de setembro sôbre a 1. ^a quinzena	%
340	6.705	66%
341	9.379	92%
342	5.573	43%
343	3.219	23%
344	6.351	55%
345	3.435	22%
346	4.066	31%
347	7.481	66%
348	3.579	27%
349	2.144	17%
350	3.565	30%
351	2.198	23%

Houve o aumento na quinzena fiscalizada de 57.795 passageiros registrados, que representam 40% do total anterior.

Foi feito o aumento percentual por tabela, isto é, por condutor que variou de 17% a 92%.

Do quadro acima vemos que somente 2 tabelas depois de retirada a fiscalização se mantiveram, sendo mesmo que 343 teve ligeiro aumento. Observando-se que justamente êstes condutores foram os que apresentaram, menores índices do aumento percentual, vemos que há lógica nos resultados apresentados.

Como já foi dito, êste trabalho foi efetuado com colaboração da Cia., sendo que vemos no Quadro n. as tabelas que foram testadas pelo 5 - CS. Há pequenas divergências que não invalidam as conclusões. Devo observar aqui que o Chefe do 5-CS manifestou ao Superintendente da Rio-Light sua estranheza quanto ao critério que a Cia. adota quanto à constituição das tabelas, que é feita com pessoal inamovível.

Os dados apresentados quanto a 10 condutores da linha 21 não são necessários serem comentados.

Êles são por si só escandalosos e depõem quanto à boa organização de uma empresa.

O 5 - CS prossegue em seus estudos e dentro de 3 meses poderemos analisar os resultados de tôdas as linhas da Cia. F.C. do Jardim Botânico.

05 — *Material Rodante*

Foi feita a revisão geral do fichário referente ao material rodante. Esta revisão foi precedida dos exames nos locais das casas de carros, unidade por unidade, de modo que o trabalho ficasse integralmente atualizado.

No quadro abaixo, vemos a distribuição do material rodante em tráfego por Cia. e por espécie.

Relação dos carros motores e reboques em tráfego, pertencentes às duas Companhias, conforme discriminação abaixo:

JARDIM BOTÂNICO

MOTORES

Carros motores 13 bancos tipo Bataclan	11
Carros motores 13 bancos tipo Socega Leão	3
Carros motores 13 bancos tipo Marranganaett	96
Carros motores 10 bancos tipo Anibal	3
Carros motores de instrução de motorneiros	2
Total	115

REBOQUES

Carros reboques 13 bancos tipo Bataclan	11
Carros reboques 10 bancos tipo JB	157
Carros reboques 8 bancos tipo JB	10
Total	178

COMPANHIA DE CARRIS

MOTORES

Carros motores 13 bancos tipo Narrangansett	178
Carros motores 13 bancos tipo Bataclan	66
Carros motores 13 bancos tipo Socega Leão	71
Carros motores 10 bancos tipo LP	150
Carros de 2. ^a classe com bancos laterais	3
Total	467

REBOQUES

Carros reboques 13 bancos tipo Bataclan	100
Carros reboques 10 bancos tipo LP	181
Carros reboques 8 bancos tipo LP	9
Total	290

Documento n.º 35

RIO-LIGHT S. A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS

Rio de Janeiro, 5 de julho de 1960.

FLCP-161

Ilmo. Sr.
Eng.º Chefe do Serviço de Bondes,
Departamento de Concessões,
Secretaria Geral de Viação e Obras.

Em atenção ao ofício FC-201, de 11-4-60, vimos transmitir a V. Sa. os esclarecimentos que julgamos oportunos, a respeito do assunto.

Os resultados apurados durante o primeiro mês de vigência dos novos preços de passagens, o mês de março, apresentaram-se de tal modo abaixo da previsão e de tal forma irregulares, que não permitiram fazer idéia do resultado da majoração tarifária estabelecida pelo Decreto n.º 15.165, de 3-3-1960.

Como nesse mês ocorreram circunstâncias especiais, como chuvas continuadas e mesmo enchentes, reduzindo a demanda de transporte e determinando grande indisponibilidade de veículos por avarias nos motores, em consequência da umidade, e como a ocorrência de tais circunstâncias prosseguiu durante o mês de abril, resolvemos aguardar o transcurso do mês de maio para, dispondo de um período mais longo de observação, podermos apresentar conclusões mais de acôrdo com a realidade.

Essa a razão de somente agora trazermos os resultados de nossas observações.

De um modo geral, o decréscimo do número de passageiros transportados em todo o sistema atingiu a níveis surpreendentes e, no período de 5 de março a 31 de maio de 1960, em comparação com a média diária verificada no período de 12 meses imediatamente anterior às novas tarifas, assim se apresenta:

- média diária no período de 5 de março de 1959 a 4 de março de 1960: 1.046.327 passageiros;
- média diária no mês de março de 1960 (27 dias): 841.480
 - decréscimo diário: 204.847
 - decréscimo no mês: 5.530.869
- média diária no mês de abril de 1960: 843.600
 - decréscimo diário: 202.727
 - decréscimo no mês: 6.081.810
- média diária no mês de maio de 1960: 849.000
 - decréscimo diário: 202.727
 - decréscimo no mês: 6.081.810
- Total do decréscimo no período observado: 17.729.816.

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

Nas linhas da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico o decréscimo se apresenta em proporções menores, em comparação com o ocorrido nas linhas da zona norte da cidade, porém bastante grande se considerarmos os preços das passagens de ônibus e lotações que servem àquela zona da cidade. Em virtude, porém, da maior capacidade aquisitiva da população residente nessa área, é possível que grande número de passageiros habituais dos bondes se tenha deslocado para os ônibus e lotações de preço bastante superior, buscando compensação na maior velocidade comercial e no conforto.

Na zona norte o impacto dos novos preços foi enorme, principalmente nas linhas que servem às áreas também atendidas pelas estradas de ferro e nas que sofrem a concorrência de grande número de ônibus e lotações de preço igual ou inferior ao dos bondes.

Certas linhas, como por exemplo, as que operam nas zonas de Penha - Madureira e Madureira - Irajá, sofreram um decréscimo próximo de 50% do número de passageiros transportados anteriormente.

Nessas zonas foi observado que os lotações ao preço de Cr\$ 4,00 passaram a manobrar de forma a atrair o máximo de passageiros dos bondes, dada a liberdade que desfrutam de não se obrigarem a horários, nem a pontos certos de início e fim de percurso, nem a itinerários rígidos. Assim, deslocaram seus pontos habituais de início de viagem para os pontos iniciais dos bondes, passaram a iniciar as viagens imediatamente antes dos bondes, a trafegar com excesso de lotação e, segundo consta, aumentaram suas frotas, após as novas tarifas de bondes.

Fatos semelhantes ocorrem em várias outras zonas da cidade, contribuindo, acentuadamente, para o decréscimo verificado, determinando em consequência um deslocamento de passageiros habituais dos bondes para os outros meios de transporte — cerca de 200 mil por dia — o que, à parte o efeito

desastroso no resultado financeiro da operação dos serviços de bondes, acen-
tua o desequilíbrio que, de há muito, se observa no aproveitamento de vários
meios de transporte coletivo da cidade.

Os quadros anexos bem demonstram a realidade do que afirmamos e o
próprio Departamento de Concessões poderá, através do Serviço de Fiscali-
zação de Ônibus e Lotações, verificar o acréscimo de número de passageiros
transportados a partir de 5 de março do corrente ano.

Saudações,

J. L. Bettamio Guimarães
Superintendente

Documento n.º 36

AS OFICINAS DA LIGHT & POWER

(Conferência de C. A. Barton, Superinten-
dente do Departamento de Tração e Oficinas,
publicada na "Revista Light", de setembro de
1937).

A CONFERÊNCIA DE MR. C. A. BARTON, SUPERINTENDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRACÇÃO E OFICINAS

Na sala Paulo de Frontin, da Escola Nacional de Engenharia, realizou
Mr C. A. Barton, Superintendente do Departamento de Tração e Oficinas,
uma importante conferência, acompanhada de projeções luminosas, sôbre as
Novas Oficinas.

As 17 horas, quando teve início a palestra, já se achava a referida sala
repleta de professôres e alunos da Escola, tomando assento à mesa, além
do conferencista, os professôres Luiz Cantanhede, diretor da Escola e Domín-
gos Cunha, notando-se ainda entre os presentes, o Dr. J. G. Aragão, vice-
superintendente da Light and Power, Mr. P. F. Salmon, superintendente
geral do Tráfego, Dr. Dulcídio Pereira e vários engenheiros da Companhia.

Ao terminar a sua conferência, que despertou o máximo interêsse do au-
ditório, recebeu Mr. C. A. Barton inúmeras felicitações pelo brilho da sua
importante palestra.

A conferência de Mr. C. A. Barton é, na íntegra, a seguinte:

AS OFICINAS DA LIGHT & POWER

Não poderia haver tarefa mais agradável que esta de vir, aqui, expor
a êsse douto auditório, o que são hoje as Oficinas Gerais da Light & Power
e Cias. Associadas, que dirijo e cuja evolução venho seguindo há cêrca de
30 anos.

Descrevê-las em tão poucas linhas, sem descer a minúcias, é ter a certeza de que a maior parte será mutilada e muita coisa interessante passará em silêncio.

Ouso todavia apresentá-las como testemunha do valor da obra que nos ocupa e que representa um grande esforço da Light & Power e Companhias Associadas, para melhor desempenharem suas obrigações para com o público.

No intuito de obviar a êsse inconveniente e anuindo às instâncias de amigos, ilustrarei essas linhas com algumas projeções.

Para ter-se uma idéia do seu crescimento metódico e gradativo, torna-se preciso remontar às pequenas oficinas de 80 operários, que tínhamos no início, com as poucas máquinas destinadas quase exclusivamente aos serviços de bondes, para atingirmos, nas velhas oficinas de Vila Isabel, a cerca de 1.200 operários. De fato, foi em 1910 e 1911 que incorporamos as oficinas da Cia. Jardim Botânico, instalada no Largo do Machado, às de Vila Isabel, transferindo para estas últimas todos os maquinismos que existiam e formando, assim, uma só oficina para ambas as Companhias. Aí, trabalhamos com máquinas novas e usadas e lutamos com tôdas as dificuldades, instalando o maior número possível de máquinas e aproveitando todo e qualquer espaço disponível, construídas nos terrenos do antigo prado do Jockey Club, perto da estação de Triagem, as quais, equipadas com máquinas moderníssimas e de alta precisão são, sem dúvida alguma, as mais completas, as mais aperfeiçoadas da América do Sul.

Para a escolha das máquinas, pelas observações diretas, foram levados em linha de conta fatores preponderantes à quantidade e à qualidade de produção, de modo que os operários pudessem trabalhar em condições mais vantajosas e, também, produzissem o máximo com a maior facilidade, dispondo de uma grande variedade de ferramentas.

Apreciando a questão econômica, convém lembrar que desde as velhas oficinas, um dos problemas que mais nos tem preocupado é o do aproveitamento do material desperdiçado sob a forma de serragem, raspas de bronze, etc. Hoje, tôda a nossa atenção é dada para o aproveitamento de tôdas as sobras, empregando-se os recursos novos oferecidos pelos progressos da técnica.

Para a construção das oficinas que se tornavam necessárias, a Cia. Light & Power adquiriu uma área de cerca de 160.000 m², situada nos terrenos do antigo Jockey Club, e como o seu nível era baixo, procurando dar aos operários todo o conforto e tôdas as garantias, aí fez um grande atêrro, onde foi empregado cerca de 130.000 m³ de terras, tiradas de um morro próximo. Só êste trabalho da Light & Power já foi valioso para tôda aquela região, que se viu livre das enchentes habituais. Além disto, saneou tôda a zona, construindo duas grandes galerias para o escoamento das águas. Essas galerias, que atravessam o terreno de uma ponta a outra, uma à direita e outra ao centro, são ligadas a inúmeras ramificações e desembocam no canal do Cunha.

Os estudos dessa grande obra começaram a ser feitos em junho de 1928. O atêrro foi iniciado em fevereiro de 1929 e terminado em setembro do mesmo ano. Foi, então, em setembro de 1929 que se realizou o início das obras das novas oficinas, que ficaram concluídas em agosto de 1930.

O terreno foi cercado com um muro de cimento armado de 2m,70 de altura e cerca de 2 km. de extensão, completando-se com uma tela de arame, também de 2m,70 de altura.

Nessa altura a Light & Power organizou uma seção especial para a fabricação de telhas de cimento que, então, foram feitas pela primeira vez no Brasil. As telhas fabricadas pesam cerca de 70 quilos e têm um comprimento de 1m,50. É digno de notar-se que a *American Cement Tile Manufacturing Co.*, de Pittsburg, que as fabricou, enviou à Light & Power três especialistas, a fim de instruírem os operários nacionais, sendo que êstes chegaram, como bons alunos, a produzirem, durante o mesmo tempo, mais 12% do que a produção norte-americana e sem serem mais caras. A guisa de informação e de justiça, acrescento que os operários brasileiros tornam-se muito rapidamente peritos. Registramos com prazer a sua capacidade, evidenciada a cada instante, no exercício de trabalhos que nunca haviam feito, até então.

Depois do atêrro, dos alicerces e canais de drenagem, muros de sustentação foram sólidamente construídos e sôbre êles elevaram-se, simultaneamente, cerca de 60.000 m² de construções.

Em seguida, foram construídos 15.000 m² de estradas de concreto, 6.000 m² de calçamento de paralelepípedos, 4.500 m. de linhas de trilhos para bondes, instalando-se 4 folhas do portão de ferro, pesando 1.500 quilos cada uma.

De modo geral, as oficinas da Light & Power são compostas de um almoxarifado, um depósito de lubrificantes, um depósito de madeiras, uma serraria, uma marcenaria, de oficinas de construção de bondes, de construção de ônibus, uma oficina de pintura, tendo anexo um depósito de tintas. Seguem-se as oficinas de *trucks* e fabricação de carros de aço, a ferraria e o depósito de ferro e aço, as oficinas mecânicas, as oficinas de concertos de eixo e de rodas, concertos de motores e máquinas elétricas, vestiários e restaurantes.

Vêm, depois, a seção de transformadores, os quadros de distribuição e uma usina de compressores, os escritórios, as oficinas de trefilação, de galvanização, uma fundição de latão, uma fundição de ferro e um depósito de modelos.

Uma ampla rede de trilhos permite o fácil transporte do material, internamente e para fora da área das oficinas. Transportadores conduzem os carros já armados para as outras oficinas, onde receberão as rodas, motores, ferragens, etc.

Existem vestiários para os operários, W.C., caixa d'água em abundância. Restaurantes para os engenheiros e chefes e uma cafeteria para os operários.

No seu todo, as oficinas dispõem de 20 edifícios, de 13 guindastes móveis de 2 a 3 toneladas, de uma mesa de transferência para bondes, de um equipamento completo eliminador de poeira, instalado em 100 máquinas da serraria e da carpintaria, e tem capacidade para mais de 1.600 operários.

Assim procurou a Light & Power melhorar o mais possível as condições de trabalho para operários, a fim de aumentar, também, a sua eficiência.

Foram organizados caminhos os mais diretos das peças, através das várias seções, na seqüência natural do trabalho, partindo da matéria prima

para o produto manufaturado, separando-se as seções de fabricação e de consertos.

O almoxarifado geral foi localizado de forma a facilitar a recepção e o despacho das mercadorias. Enfim, reduziu-se ao mínimo os perigos de incêndio.

A proteção contra o incêndio é do sistema Sprinkler com 5.000 esguichos, que entram automaticamente em funcionamento, quando se eleva a temperatura no local; além disto, centenas de mangueiras estão distribuídas nos diferentes locais convenientes, estando todas elas indicadas por grandes placas vermelhas, colocadas na parede.

Ao nível do solo existe uma vasta caixa d'água de concreto, contendo 750.000 litros e numa torre de 45 m. de altura existe outra caixa d'água com capacidade para 250.000 litros, perfazendo o total de 1.000.000 de litros d'água para proteger as oficinas contra incêndio. A pressão da água é garantida por meio de 2 eletro-bombas, automáticas, com capacidade para 2.000 litros por minuto.

O restaurante, no edificio da administração, é disposto para um serviço especial de 20 pessoas de cada vez. O restaurante, nas oficinas, é do sistema cafeteria, comportando 600 pessoas por cada vez.

Os serviços sanitários são perfeitos. Cada empregado possui o seu armário, para guardar as roupas e objetos de uso. Aquêles que preferem trazer o almoço, podem aquecer suas marmitas nas diferentes estufas instaladas para esse fim, em diversos lugares das oficinas.

Em todas as oficinas as precauções que foram tomadas obedecem sempre, em primeiro lugar, à orientação de segurança, enquadrando-se todas as partes móveis das máquinas com telas de arame.

Devido a forma excepcional do serviço nas oficinas, haverá sempre uma coordenação perfeita entre os diversos departamentos.

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

Tudo se faz, enfim, nas novas oficinas, desde o prego ou parafuso, até a construção ou montagem da máquina elétrica, do ônibus e do bonde, passando por quaisquer dos materiais acessórios.

O custo das instalações dessas oficinas, elevou-se a mais de 5 milhões de dólares, ou sejam, mais de 75.000 contos, presentemente.

Pelo que acabamos de expor, sucintamente, pode-se imaginar a complexidade de sua organização e a volumosa massa de elementos diversos. No entanto, tudo foi disposto com habilidade, resultando trabalhos coordenados e úteis, de madeira, de ferro, de fundição de ferro, bronze e alumínio, enrolamentos e trefilação, solda autógena, reparações de motores, mecânica de precisão, pintura, niquelagem, etc.

E é com o pequeno concurso de cada um dos nossos auxiliares, verdadeiros criadores das partes, que se forma a grandeza dos nossos serviços, indispensáveis ao progresso da Cidade do Rio de Janeiro.

Manufaturando uma tão grande variedade de artigos e reparando materiais de toda espécie, atendemos, em tempo e à hora, não só a todas as exigências dos serviços de transporte, como às das Companhias Associadas, que se destinam a outros serviços de utilidade pública, sendo difícil de imaginar-se o que os nossos hábeis operários não seriam capazes de fabricar ou consertar, nas novas oficinas.

Da boa organização desses serviços discordes, habilmente coordenados, da forma e do regime de trabalho adotado nas diversas seções das oficinas da Light & Power, resulta um excelente aproveitamento da carga máxima mensalmente, necessária aos diversos serviços, tendo como consequência um baixo preço por KWH, para a energia elétrica consumida.

É, pois, um magnífico exemplo, muito interessante a ser citado, por isso que alcançamos um fator de carga de 85,7%, nunca vista em instalações desse gênero, demonstrando cabalmente a possibilidade de ser utilizada economicamente a energia elétrica, com a aplicação das tabelas de preços em vigor, baseadas na técnica moderna e há muito adotados mundialmente.

E, por todas essas razões que acabamos de expor, é que nos sentimos orgulhosos das nossas oficinas, orgulhando-nos com todos aquêles que nelas trabalham".

No final da conferência foram projetadas sobre a tela 94 chapas demonstrativas das Novas Oficinas em geral, com as suas diversas ramificações: Vista da entrada e saída das diversas Oficinas, Jardins e alamedas separando as diversas Oficinas. Escritório Geral. Vistas de exteriores de diversas Oficinas. Guindaste móvel para carregamento de toras. Interiores de diversas Oficinas, mostrando as moderníssimas máquinas nela instaladas, inclusive os requisitos para uma instalação moderna, como: Aspiradores de pó, Caldeiras para o aproveitamento das aparas e serragem para secagem de madeira. Fundições. Fábrica de fios e cabos, isolamento, etc. Refinação de óleo. Varredor para limpeza do interior das Oficinas e alamedas. Instalações higiênicas. Campo de football. Restaurante das Oficinas com as suas instalações elétricas.

Documento n.º 38

A EXCELÊNCIA DOS TRANSPORTES EM BONDES EXPRESSOS É UM DOS MOTIVOS DE ORGULHO DA CIDADE DO RIO

(Publicado na "Revista Light" de setembro de 1937)

O problema de transportes preocupa enormemente os governos, sob qualquer aspecto que êle se apresente, pois é parte integrante da vida de um povo e regula o seu grau de progresso.

Ao lado dos transportes ferroviários e marítimos está o transporte urbano, que é a vida da cidade, chamando sempre a regulá-lo a inteligência dos técnicos, pois, dêle depende a metodização dos hábitos dos habitantes, os seus costumes de vida e principalmente o custo da sua existência.

Na cidade do Rio, entre as muitas modalidades de transportes, uma existe, que sem dúvida alguma é a de maior regularidade.

Queremos referir-nos ao serviço executado pelos vagões de carga da Companhia Light, em combinação com a Jardim Botânico, a Jacarepaguá e Irajá.

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

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

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

A Light and Power conta com 12 estações, tomando-se como principal a do Mercado Novo, seguindo-se as demais, localizadas na rua do Costa, Bom-jardim, Estação do Manguê, Méier, Muda da Tijuca, Usina da Tijuca, Alto da Boa Vista, Cascadura, Jacarepaguá, Madureira e Irajá.

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

A Jardim Botânico mantém 10, sendo a principal a que se acha na rua Almirante Barroso. As demais são: Mercado Novo (a mesma já acima men-

cionada), Largo do Machado, Águas Férreas, Largo dos Leões, Olaria, Praia Vermelha, Leme, Copacabana e Ipanema.

Assim dispostas, tôdas essas 22 estações servem a cidade de sul a norte, de leste ao oeste, percorrendo os expressos, com celeridade, dezenas de quilômetros. É um serviço que mereceu e merece cada dia que passa, estudos e observações técnicas e muito especiais, por parte da Diretoria do Tráfego.

Foi graças a um acôrdo realizado entre as companhias que se chegou a conseguir a excelência dos transportes em bondes expressos, por tôda a cidade do Rio. As estações receptoras não impedem, entretanto, que os vagões bagageiros recebam carga durante o seu percurso, em qualquer ponto que se encontrem, na cidade ou nos subúrbios.

Além de tal serviço, regulado pelos horários, as Companhias ainda podem contratar seus carros para cargas completas e grande quantidade, a ser entregue no Cais do Pôrto, na Estação Marítima ou outros armazéns da cidade.

Em tal hipótese, os preços serão especiais, e conforme os casos, excepcionais. Há os carros comuns para cargas, mas além dêsses, possuem as Companhias carros adequados a cargas especiais, aptos a servir o comércio, segundo a espécie de mercadoria que se quer transportar.

Êsse serviço chegou no Rio, ao que se pode desejar de perfeito, empenhando-se o tráfego a introduzir-lhe sempre modificações, de forma a torná-lo cada vez melhor, satisfazendo os seus freguezes e solucionando de forma mais prática o transporte.

Durante o dia, pode o carioca observar a freqüência dos carros de transportes, cortando a nossa capital em tôdas as direções.

As tarifas são de molde tal, que se acham ao alcance de todos pela sua modicidade. Basta dizer, que um baú grande, de 1 metro por 30 centímetros, pode ser transportado nas 5 seções, até Madureira por 1\$500. Nada mais barto.

Um balcão grande, nas mesmas condições custará 3\$300. Um banco de jardim custará 2\$000 para ser levado até Madureira ou de lá para o centro da cidade. E assim por diante, e tantas são as vantagens, que não se pode deixar de reconhecer a necessidade que há em dar-lhe preferência.

Para mudanças, então, se observa o quanto se poderá economizar, sempre que se use os carros bagageiros.

Quanto pedirá um carregador para ir até Madureira, levando em carro de mão, um cofre pesando 200 quilos? Pois, em carro de carga pagará de transporte apenas 4\$400.

O carregador não exigiria menos de 40\$000!

Entre os muitos transportes, um existe que deve merecer um registro especial: o das hortaliças.

Pela madrugada, os quitandeiros saem pela cidade, aos milhares, servindo a freguezia, que é composta de cada família que habita o Rio. Não há uma casa que não tenha o seu quitandeiro. Se não fôsse a tarifa especial que a Light criou para as hortaliças, o carioca não teria cedo, à sua porta, a alface, o repolho, a couve, as nabijas, enfim, todo gênero de legumes e frutas.

Elas vêm para o Mercado com rapidez e barato, para de lá sair novamente. O grande transporte, portanto, é feito pelos carros, que depois, tornam a transportar os cestos dos quitandeiros até os bairros mais afastados, onde está localizada a freguezia de cada um.

Para se ter a idéia do que é cobrado por esse serviço, basta citar os artigos 201 a 206 da tabela, para tal serviço. Um cesto com hortaliças ou frutas, até 50 quilos, com 0,50 de diâmetro, paga nas 5 seções 1\$100; um cesto de 100 quilos, com 0,70, 2\$200; cesto com 100 ou 150 quilos, 3\$300; cesto de 150 a 200 quilos, 4\$000; cesto, até 300 quilos 5\$500 e, finalmente, até 400 quilos, 6\$600.

Citamos o preço nas 5 seções, sendo que numa seção pagará o 1.º, \$500; o 2.º, 1\$000; o 3.º, 1\$500; o 4.º, 2\$000; o 5.º, 2\$500 e o 6.º, 3\$000.

Esta tabela foi feita para dar fim aos abusos que se iam dando, porque, antigamente, havia uma tarifa geral para cestos de hortaliças, mas os interessados começaram a aumentar o diâmetro dos cestos, de dia a dia, e de tal forma, que ultimamente os cestos haviam atingido a um diâmetro exagerado, alguns com mais de meia tonelada de peso. Todos queriam pagar o mesmo preço de transporte, porque não se havia especificado o *quantum* em peso.

Apresentada a tabela, foi ela aprovada pela Prefeitura e entrou em vigor a 19 de junho do corrente ano.

Apesar do limite até 400 quilos, aparecem cestos com 450 quilos.

Depois de aprovada a tabela de tarifas, o presidente da Associação dos Proprietários de Quitandas do Rio de Janeiro, enviou à Companhia Light um memorial a fim de conseguir um abaixamento. A diretoria do Tráfego, entretanto, demonstrou que mais barato não era possível fazer o transporte. E de fato. Um cesto, com 400 quilos, quase meia tonelada, é levado através de 22 quilômetros, de Campinho ou Madureira, até o Mercado Novo, pela tarifa de apenas 6\$600, quanto para metê-lo no carro são às vezes necessários 4 e 6 homens.

Aí está, numa rápida apreciação, o que é o serviço de transportes na cidade do Rio, feito pelos carros de bagagens das Companhias Light, Jardim Botânico e outras, registrando-se, especialmente, a modicidade de seus preços, rapidez, segurança e frequência.

Documento n.º 39

Térmo de contrato que entre si fazem a Prefeitura do Distrito Federal, a Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada e Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, designadas também neste Térmo, por Prefeitura e Companhias, em cumprimento aos decretos-leis ns. 5.162, de 31 de dezembro de 1942, e 5.404, de 13 de abril de 1943.

Aos vinte e nove dias do mês de abril, do ano de mil novecentos e quarenta e três, presentes na Prefeitura do Distrito Federal, os Srs. Henrique Dodsworth, Prefeito; engenheiro Edison Passos, Secretário de Viação e Obras; engenheiro Octavio Valdetaro Coimbra, Diretor do Departamento de Concessões; engenheiro Mario Soares Pereira, Fiscal do Serviço de Carris, por parte da Prefeitura do Distrito Federal, comparecerem os Srs. comandante José Garcia Pacheco de Aragão, que também se assina J. G. de Aragão, presidente da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, e Dr. Francisco Marcondes Machado Junior, que também se assina F. Marcondes, representante da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada, por parte das Companhias, na qualidade de seus representantes legais, para firmar o presente termo de contrato, de conformidade com o disposto nos Decretos-leis n.º 5.162, de 31 de dezembro de 1942, e n.º 5.404, de 13 de abril de 1943.

Cláusula primeira — Fica suprimido o subseccionamento dos finais das linhas da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, e as atuais passagens dentro da primeira zona contratual das companhias unificadas ficam alteradas, conforme a discriminação abaixo: Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Limitada. 1 — Linhas: 3 — Estrada de Ferro-Barcas; 4 — Estrada de Ferro-Riachuelo-Tiradentes; 5 — Lapa-Estrada de Ferro-Barcas; 6 — Lapa-Arsenal de Marinha-Mauá; 7 — Lapa-Leopoldina; 8 — Praça 15-Cais do Pôrto; 9 — Lapa-Cais do Pôrto; 10 — Praça 11-Praça 15; 10 — Praça 15-Riachuelo; 11 — Estrada de Ferro-1.º de Março-Tiradentes; 12 — André Cavalcanti; 14 — Praça da Bandeira-Lapa; 15 — Praia Formosa-Sacadura-São Francisco; 16 — Praia Formosa-Camerino-São Francisco; 17 — Palmeiras; 25 — Matoso; 79 — Estrada de Ferro-1.º de Março-Praça 15. — Preço das passagens: Cr\$ 0,20 (vinte centavos) — 2 — Linhas: 18 — Co-

queiros; 19 — Catumbi; 20 — Itapirú-Tiradentes; 21 — Estrêla; 22 — Santa Alexandrina; 23 — Bispo; 24 — Itapagipe; 26 — Asilo Isabel; 27 — São Francisco Xavier; 40 — São Januário; 42 — Alegria — Preço único da passagem em todo o percurso: Cr\$ 0,20 (vinte centavos). — 3 — Linhas: 34 — Aldeia Campista; 35 — Andaraí-Leopoldo; 36 — Vila Isabel-Engenho Novo; 41 — São Luís Durão. — Preço das passagens: uma seção de Cr\$ 0,20 (vinte centavos) abrangendo o percurso das duas primeiras antigas seções de Cr\$ 0,10 (dez centavos). Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico: 1 — Os finais das linhas: Águas Férreas; 2 — Praia Vermelha; 3 — Leme; 4 — Túnel Alaor Prata-Leme; 5 — Jardim Leblon; 7 — Gávea; 8 — Ipanema-Visconde de Pirajá; 12 — General Osório. — Fica abolido o subseccionamento de Cr\$ 0,10 (dez centavos), pagando o passageiro a passagem normal da seção de Cr\$ 0,20 (vinte centavos). — § 1.º — Qualquer linha que de futuro fôr organizada nas duas rêdes de carris terá um regime de cobrança de passagens assimilável ao das linhas existentes na sua zona. — § 2.º — As alterações de passagem não se aplicam ao serviço de 2.ª classe.

Cláusula segunda — As companhias assumem, no que lhes couber, as seguintes obrigações: a) desistir de qualquer reclamação em razão da mudança do ponto inicial dos bondes da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico da "Galeria Cruzeiro" para a estação provisória construída pela Prefeitura entre a rua Treze de Maio e o ponto terminal da rua Senador Dantas; b) enquanto a dita estação provisória fôr utilizada pelo serviço de bondes, mantê-la em bom estado de conservação e asseio, responsabilizando-se também pela despesa de sua iluminação; c) suspender o tráfego de bondes nas ruas Ramalho Ortigão e Uruguaiana, construindo os necessários desvios para as linhas interessadas; d) destinar o mínimo de Cr\$ 11.000.000,00 (onze milhões de cruzeiros) por ano, do aumento da receita resultante da alteração das tarifas autorizada na cláusula primeira, ao reajustamento de salários dos seus empregados, a ser devidamente comprovado e aprovado pela Prefeitura; e) satisfazer, pelo custo, as requisições que lhe forem feitas pelos serviços de bondes pertencentes à Prefeitura, para atender às necessidades normais do seu funcionamento; f) estabelecer, dentro de noventa dias um serviço de bondes ligando os bairros de Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon, com ponto inicial no Leme, e dividido em três seções: a primeira terminando na praça Serzedelo Corrêa, a segunda na praça existente no encontro da avenida Henrique Dumont e rua Visconde de Pirajá e a terceira na praça Santos Dumont, cobrando a passagem de Cr\$ 0,20 (vinte centavos) para cada seção e a de Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos) para a passagem inteira, com o horário que a experiência indicar, a juízo da Prefeitura; g) adotar nos bondes um dispositivo apropriado, contendo o nome e número de cada linha, para o que deverão providenciar imediatamente. § 1.º — O bonde "Túnel Alaor Prata-Leme" fará ponto terminal na rua General Polidoro, voltando por uma circular a ser construída nas ruas Demétrio Ribeiro, Mena Barreto e São João Batista. § 2.º — Será estabelecido um serviço auxiliar de ida e volta, nas horas de maior movimento, entre a Cidade e a zona compreendida pela avenida Princesa Isabel e a praça Serzedelo Corrêa. § 3.º — A linha extra-

ordinária "General Osório" passará a ser permanente, com horário aprovado pela Prefeitura.

Cláusula terceira — O contrato definitivo, para reforma das concessões e dos serviços de bondes das companhias, será feito *ad referendum* do Governo Federal e obedecerá, entre outras, às bases seguintes: a) — exame a qualquer tempo, pela Prefeitura, da escrituração das concessionárias; b) — aprovação de normas e modelos de contabilidade; c) — inventário e avaliação dos bens das Companhias, para efeitos de tarifação e outros fins, seguindo-se no que fôr aplicável, o critério adotado no Decreto-lei n.º 3.128, de 19 de março de 1941, enquanto não fôr promulgada a lei a que se refere o art. 147 da Constituição; d) — remuneração prefixada entre dois limites, podendo a Prefeitura impugnar despesas indevidas ou excessivas que possam onerar o custo do serviço; e) — forma de constituição e representação do capital; f) — fixação do padrão do serviço pela Prefeitura, que terá o direito de determinar construções, melhoramentos, supressões, abstenções ou, de um modo geral, de fixar a quantidade, qualidade e distribuição do serviço, sem prejuízo da remuneração estabelecida para o capital; g) — ajustamento periódico das tarifas e das condições do serviço; h) — custo do serviço a ser sempre pago pelas suas rendas próprias, não assumindo a Prefeitura responsabilidade alguma, quanto à diferença ou deficiência que possam surgir; i) — balancetes periódicos, compreendendo os componentes do custo do serviço; j) — modernização do material rodante, com o emprêgo de carros fechados; k) — desenvolvimento de um tráfego local nos subúrbios mais povoados; l) — descongestionamento do tráfego no centro urbano, por uma melhor distribuição das linhas, quer superficiais, quer subterrâneas, e por obras especiais que se impuserem; m) — isenção de impostos, a ser regulada em lei especial; n) — contribuições, taxas e fundos destinados à conservação do calçamento da faixa dos logradouros ocupada pelas linhas de carris, bem assim às despesas de fiscalização e a outros fins; o) — ordenação dos serviços de bondes com os outros meios de transporte coletivo, que forem estabelecidos pela Prefeitura; p) — unificação dos prazos das concessões e exame da possibilidade da fusão das companhias em uma só empresa nacional. § 1.º — As concessões, coisas, bens e aparelhamentos destinados ou necessários à prestação dos serviços, não poderão ser alienados, arrendados a qualquer título, sem expressa autorização da Prefeitura, sob pena de nulidade. § 2.º — A lei que fôr baixada em obediência ao disposto no art. 147 da Constituição, aplicar-se-á ao contrato que tiver sido celebrado de conformidade com esta cláusula.

Cláusula quarta — As companhias declaram aceitar, para revisão de suas concessões de serviços de bondes, as normas e bases estabelecidas no artigo 1.º e seus parágrafos do Decreto-lei n.º 5.404, de 13 de abril de 1943.

Cláusula quinta — A protelação ou falta de cumprimento, por parte das companhias de qualquer das obrigações e compromissos assumidos neste Termo de Contrato importará na cassação, por simples ato administrativo do Prefeito, do aumento de tarifas consignado na cláusula primeira, sem prejuízo de outras medidas, que o Governo, no interesse público julgar conve-

niente adotar, pela garantia da continuidade e eficiência dos serviços de bondes a cargo das companhias signatárias.

Cláusula sexta — Os serviços de bondes continuarão no mais a ser regidos pelos contratos em vigor, até que as circunstâncias e dificuldades presentes permitam, a juízo do Prefeito, a remodelação preceituada no artigo 1.º do Decreto-lei n.º 5.404, de 13 de abril de 1943. E, para firmeza do que acima ficou estabelecido, lavrou-se o presente Termo de Contrato, que, depois de lido e achado conforme pelas partes interessadas, é por elas assinado, pelas testemunhas, e por mim, Edgard Barbosa, oficial administrativo, classe 73, matrícula 4.598, que o escrevi e subscrevo. Pela guia n.º 5.200.144, dêste Departamento, foi pago nesta data o impôsto de expediente, na importância de Cr\$ 150,00 (cento e cinqüenta cruzeiros), correspondente ao valor arbitrado de Cr\$ 50.000,00 (cinqüenta mil cruzeiros), para êsse efeito. Distrito Federal, em 29 de abril de 1943. — *Henrique Dodsworth*, Prefeito. — *Edison Passos*, Secretário Geral de Viação e Obras. — *Octavio Valdetaro Coimbra*, Diretor do Departamento de Concessões. — *Mário Soares Pereira*, Eng.º-Chefe da Fiscalização de Carris. — *J. G. de Aragão*, Presidente da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico. — *F. Marcondes*, representante da Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Ltda.

Documento n.º 41

A VENDA DO HOTEL AVENIDA

ESCRITURA de compra e venda que entre si fazem a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico e Empreendimentos Urbanos, S.A., na forma abaixo (livro 1.445, fls. 31 v.):

SAIBAM quantos esta virem que, no dia 14 de setembro de 1957, nesta cidade do Rio de Janeiro, em meu cartório e perante mim, Luiz Cavalcanti Filho, tabelião do 17.º Ofício, compareceram, justos e avindos, de um lado, como outorgante vendedora, a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico S.A., com sede nesta cidade, à Av. Marechal Floriano, 168, neste ato representada pelos seus Diretor-Presidente e Diretor-Tesoureiro, Henry Thomas William Pilbeam e Ito von Ockel Tebyriçá, devidamente autorizados nos termos da deliberação conjunta da sua Diretoria e do Conselho Fiscal de 25 de Fevereiro de 1954, e, de outro lado, como outorgada compradora, Empreendimentos Urbanos S.A., que na fase de sua organização teve o nome "Melhoramentos Urbanos, S.A.", substituído pelo atual, conforme escritura de 24 de maio de 1955, lavrada no 6.º Ofício desta cidade, livro 653, fôlhas 34, com sede nesta cidade, à rua Debret n.º 79, sala 306, neste ato representada por seus diretores Dr. Dario de Almeida Magalhães, diretor secretário e Dra. Regine Feigl, diretor comercial, brasileiros, casados, residentes e domiciliados nesta capital, devidamente autorizados, na forma dos Estatutos, todos conhecidos das testemunhas adiante nomeadas e assinadas, estas minhas conhecidas, do que dou fé, assim como da identidade e capacidade jurídica de todos os presentes e de que da presente será enviada nota ao competente Registro de Distribuição, na forma da lei. E, perante as mesmas testemunhas, pela outorgante vendedora me foi dito: I) que é senhora e legítima possuidora do prédio e respectivo terreno situado na Avenida Rio Branco ns. 152, 154, 156, 158, 160 e 162 (cento e cinqüenta e dois, cento e cinqüenta e quatro, cento e cinqüenta e seis, cento e cinqüenta e oito, cento e sessenta

e cento e sessenta e dois), na freguesia de São José desta cidade; II) que, por escritura de 16 de Agosto de 1954, lavrada nestas notas, no L.º 1147, a fls. 98, prometeu vender à outorgada, que então se apresentava sob o nome Melhoramentos Urbanos, S.A. (em organização) o referido imóvel assim descrito na mesma escritura: "Prédio com quatro pavimentos, um "sotão", construído de pedra, cal e tijolos, ocupado o pavimento térreo com várias lojas e os demais andares superiores pelo "Hotel Avenida", com duas entradas para a Avenida Rio Branco; 53,60 m (cinquenta e três metros e sessenta existindo, aberta ao trânsito público, uma galeria em cruz, ocupando o prédio todo o terreno, que mede 60,20 m (sessenta metros e vinte centímetros) para a Avenida Rio Branco; 53,60 m (cinquenta e três metros e sessenta centímetros) na face da rua São José; 53,00 m (cinquenta e três metros) na face da rua Treze de Maio (Largo da Carioca) inclusive a curva e 54,90 m (cinquenta e quatro metros e noventa centímetros) na face da rua Bittencourt da Silva, sendo o prédio de construção própria e o terreno havido em 1.º de Junho de 1906, da Fazenda Nacional, conforme escritura de cessão, transferência, permuta e obrigações, lavrada no 3.º Ofício de Notas desta cidade, no L.º 758, a fls. 69, devidamente transcrita no 2.º Ofício do Registro de Imóveis, no L.º 3 J, a fls. 184, sob o n. de ordem 11.166 e escritura de quitação e ratificação, também lavrada naquelas notas, no livro 767, a fls. 8, em 10 de outubro de 1906, averbada à margem daquela transcrição; que os andares superiores do imóvel objeto da presente escritura se acham ocupados pelo "Hotel Avenida", existindo na parte térrea diversas lojas comerciais, também locadas, locações essas que são tôdas do conhecimento da outorgada; III) que, possuindo a outorgante o imóvel acima descrito e caracterizado, livre e desembaraçado de quaisquer ônus judiciais ou extra-judiciais, gravames ou cousas que dúvida façam, prometeu vendê-lo à outorgada, como acima ficou dito, pelo preço certo e ajustado de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), de acôrdo com as condições e cláusulas constantes da já aludida escritura de promessa de venda; IV) que já tendo a outorgante recebido a quantia de Cr\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de cruzeiros) e recebendo neste ato, da outorgada compradora, o saldo do preço na importância de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), da qual dá plena, geral e irrevogável quitação, do que dou fé, cede e transfere à outorgada compradora, nos termos da aludida escritura de promessa de compra e venda e por bem da presente escritura e da cláusula "constituti", todo o domínio, posse, direito e ação que tinha sobre o imóvel, ora vendido, com as obrigações constantes do título de propriedade da outorgante, das quais a outorgada tem pleno conhecimento, prometendo por si ou sucessores, fazer esta mesma venda a qualquer tempo, boa, firme e valiosa respondendo pela evicção de direito; V) que sendo o objeto desta escritura coisa certa e discriminada, qualquer diferença de metragens não constituirá motivo para rescisão da presente escritura, nem para abatimento do preço, competindo à outorgada promover por sua conta e risco as retificações necessárias e consequentes registros; VI) que, por ajuste feito com a outorgada, os alugueres das locações referidas no final da cláusula II passaram a pertencer à mesma outorgada, a partir de 1.º de Janeiro de 1957, e, recebidos pela

outorgante, foram entregues à outorgada, autorizada esta a obter dos inquilinos, por sua conta e risco exclusivos, a desocupação das dependências locadas. Pela outorgada compradora me foi dito que aceita a presente como está feita.