

Em face deste último dispositivo foi adotado o modelo IX, publicado no *Diário Oficial*, Seção II, de 10-10-953, a que se refere a consulente.

Assim sendo, a consulente deverá adotar o citado modelo IX, que contém todos os requisitos exigidos pelo Decreto-lei n. 915, devendo constar da parte referente a "Saídas" somente as mercadorias que, porventura, forem transferidas — art. 73 do aludido Decreto n. 12.162.

Em 5 de novembro de 1955.

MÁRIO FRAGOSO DE LIMA CAMPOS
Diretor

**COMPANHIA DE TRANSPORTES COLETIVOS DO
DISTRITO FEDERAL**

PROJETO DE LEI N.º 248/56

COTRIM NETO
Vereador no D. Federal

Determina medidas para a organização da "Companhia de Transportes Coletivos do D. F.", extingue o Departamento de Concessões, substituindo-o por organismo com representação popular, e dá outras providências.

TÍTULO I

CAPÍTULO I

Da organização de companhia que terá concessão com exclusividade dos transportes coletivos no D. F.

Art. 1.º Fica o Prefeito do Distrito Federal autorizado a promover a organização de uma sociedade por ações que se denominará "Companhia de Transportes Coletivos do D. F.", a qual usará a sigla C.T.C. nas referências, quando a prática tal aconselhar.

§ 1.º A Companhia organizada nos termos desta lei terá, desde sua constituição, a outorga da concessão para operar e explorar com exclusividade, ressalvadas as exceções abaixo expressamente referidas, todo o serviço público de transporte coletivo de passageiros nos limites do Distrito Federal.

§ 2.º A concessão referida no parágrafo anterior compreenderá o transporte coletivo por meio de bondes, ônibus, trens de superfície ou subterrâneos, barcos a motor e qualquer outra espécie de veículo julgada útil para a movimentação de pessoas, e será de prazo não superior a 30 anos.

Art. 2.º A C.T.C. terá por objeto precípuo operar e explorar a concessão mencionada no § 1.º do artigo anterior, para o que poderá realizar estudos, projetos e construção de linhas ou veículos de transporte, de usinas ou linhas de energia elétrica, e celebrar atos de comércio essenciais ou subsidiários.

Parágrafo único. Para efetivação de seus objetivos, e dadas as suas especiais características de empresa de serviço público, a C.T.C., além das atribui-

ções e objeto precípuos ou subsidiários e outros correlatos que sejam detalhados nos seus atos constitutivos, terá as seguintes outorgas:

a) coordenar sob sua direção administrativa, técnica, econômica e financeira, todos os serviços de transporte coletivo atualmente existentes no Distrito Federal, de modo a garantir a sua eficiência e condições razoáveis de tarifa;

b) ampliar os serviços atuais e criar novos meios de transporte julgados necessários;

c) realizar convênios com órgãos de poder público estranhos à órbita constitucional do Distrito Federal, para integrar no seu acervo outras organizações e meios de transporte coletivo, ou para operação e exploração conjunta dos mesmos, nestas referências incluídos os trens suburbanos das estradas de ferro federais;

d) permitir a terceiros, em caráter transitório, operação e exploração de transporte coletivo, desde que se verifique a impossibilidade eventual de ser o mesmo efetuado pela C.T.C., e se restrinja tal permissão a linhas situadas em zonas remotas do Distrito Federal ainda não densamente povoadas; entretanto, mesmo neste caso, a C.T.C. terá a responsabilidade determinada na alínea "a" deste parágrafo;

e) estabelecer acordos de transporte, de tráfego mútuo ou tarifários com outras empresas de transporte ou municípios limítrofes, sobretudo visando a comodidade dos passageiros em trânsito para localidades vizinhas do Distrito Federal, até onde poderá a C.T.C. prolongar suas linhas, em caráter excepcional.

CAPÍTULO II

Dos Órgãos Dirigentes e do Conselho Fiscal

Art. 3.º A C.T.C. terá seus órgãos dirigentes constituídos por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, e uma Diretoria Executiva.

Art. 4.º O Conselho de Administração será integrado por 8 ou mais membros, até o máximo de 10, competindo-lhe traçar as normas fundamentais para o cumprimento dos objetivos da C.T.C. e especialmente deliberar sobre a compra de material, linhas de transporte a operar, aprovar convênios, fixar o quadro do pessoal e tudo mais que afete a economia e a plena eficiência das atividades da Companhia.

§ 1.º Será a seguinte, a composição do Conselho de Administração:

a) um conselheiro presidente nato, eleito pela Assembléia Geral numa lista de 3 nomes indicados por acionistas privados, desde que esses totalizem 25% do capital social realizado, sendo que, não havendo capital privado nessa proporção, será o presidente eleito indiscriminadamente pela Assembléia Geral, não podendo a escolha recair em funcionário ou delegado da P.D.F. nem das instituições paraestatais ou autárquicas detentoras de ações;

b) dois conselheiros que representarão a Prefeitura do D. F.;

c) dois conselheiros que representarão os acionistas privados;

d) um conselheiro que representará os sindicatos integrantes das categorias profissionais de empregados do Distrito Federal;

e) um conselheiro que representará os sindicatos integrantes das categorias econômicas de empregadores do D. F.;

f) um conselheiro que representará os sindicatos e demais órgãos corporativos, como a Seção local da Ordem dos Advogados do Brasil, representativos das atividades liberais e trabalhadores autônomos do D. F.

§ 2.º O número de membros do Conselho de Administração será acrescido de mais 1 se do capital das sociedades participarem entidades paraestatais econômicas ou de previdência social em proporção não inferior a 10% do capital social realizado, de mais 2 se essa proporção for igual ou superior a 18%. Nesse caso os membros acrescidos serão eleitos em representação de tais acionistas.

§ 3.º A Assembléia Geral elegerá os integrantes do Conselho de Administração mencionados nas alíneas b, c, d, e e f, do parágrafo 1.º, e os mencionados no parágrafo 2.º; dentro de listas de 3 nomes que lhe sejam submetidas pelos organismos a serem representados. Nessa Assembléia Geral de eleição o voto da P.D.F. será computado apenas com 50% do que corresponderia ao valor de suas ações, o mesmo princípio obedecido para a eleição dos membros da Diretoria Executiva e do Conselho Fiscal.

§ 4.º A duração do mandato dos membros do Conselho de Administração será de 3 anos, admitida a reeleição, devendo os mesmos perceber a remuneração que lhes for atribuída pelos estatutos sociais, nos termos do preceituado no artigo 134, do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 5.º Além do presidente nato, o Conselho de Administração terá um vice-presidente e um secretário, com atribuições prescritas nos estatutos sociais, os quais serão escolhidos anualmente na primeira reunião ordinária do mesmo Conselho.

Art. 5.º A Diretoria Executiva será integrada por 5 diretores, sendo um presidente, um diretor do tráfego, um diretor de operações, um diretor econômico e um diretor do pessoal.

§ 1.º Ao diretor presidente compete a supervisão geral de todos os serviços, em sua parte executiva, como a representação geral ativa e passiva da C.T.C.; ao diretor do tráfego a direção de todo o pertinente à movimentação dos veículos; ao diretor de operações a direção dos serviços de oficinas e das linhas de transporte; ao diretor econômico a direção da contabilidade e a compra de material; ao diretor do pessoal a direção e distribuição dos empregados pelos vários serviços, como execução das normas para admissão, demissão e licenciamento dos mesmos.

§ 2.º A eleição dos diretores de tráfego e de operações só poderá recair necessariamente em engenheiros, a de diretor econômico num economista e a de diretor do pessoal num especialista em administração do pessoal.

§ 3.º A Diretoria Executiva se reunirá todas as vezes que convocada pelo diretor presidente, e no mínimo, uma vez por quinzena, para coordenação de suas atividades ou estudo de providências que devam ser solicitadas do Conselho de Administração.

§ 4.º A eleição dos membros da Diretoria Executiva, que terá mandato de 3 anos coincidente com o dos membros do Conselho de Administração, admitida reeleição, será feita pela Assembléia Geral entre acionistas da C.T.C., com exceção do presidente que, embora eleito da mesma forma, será necessariamente extraído de uma lista de 3 nomes apresentada pelo Prefeito do Distrito Federal, e sua remuneração será fixada na forma do parágrafo 4.º, do art. 4.º.

Art. 6.º A C.T.C. terá um Conselho Fiscal com 5 membros e suplentes em igual número, eleitos anualmente pela Assembléa Geral ordinária, admitida a reeleição, sem exigência da condição de acionistas, percebendo a remuneração fixada pela assembléa que os eleger.

Parágrafo único. Os membros do Conselho Fiscal serão eleitos com obediência das seguintes prescrições:

a) um de lista de 2 nomes enviada pelo Prefeito do Distrito Federal;

b) um de lista de 2 nomes enviada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal;

c) um extraído do grupo de acionistas privados indiscriminadamente;

d) um extraído de lista de nomes enviada pelas entidades paraestatais econômicas ou de previdência social detentoras no mínimo 10% do capital social realizado, ou, se não os houver, de uma lista de três nomes apresentada pelos empregados da C.T.C.;

e) um escolhido separadamente na forma do art. 125 do Decreto-lei n.º 2.627, de 26-9-1940.

Art. 7.º É privativo de brasileiros que residam no Distrito Federal há mais de cinco anos ininterruptos o exercício de cargos e funções de membros do Conselho de Administração, da Diretoria e do Conselho Fiscal da C.T.C.

Art. 8.º Nenhum membro do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva ou do Conselho Fiscal, ainda aquêles que tenham sido eleitos através indicação da Prefeitura do Distrito Federal, do Tribunal de Contas do Distrito Federal, das entidades paraestatais e da previdência social, e dos sindicatos ou associações de classes, poderá ter seu mandato revogado pelo nuto de quem os tenha indicado, ressalvado entretanto o que sôbre a matéria se contém na Lei que “dispõe sôbre as Sociedades por Ações”.

CAPÍTULO III

Do Capital Social

Art. 9.º A C.T.C. terá inicialmente o capital de três bilhões de cruzeiros, dividido em 2.500.000 ações ordinárias, do valor de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros) cada uma, e ações preferenciais até o máximo de 500.000, do mesmo valor de Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros).

§ 1.º As ações preferenciais outorgarão a seus portadores direito à remuneração mínima de 6% ao ano, que será coberta por subvenção da Prefeitura do Distrito Federal, dentro do prazo máximo de 12 meses após seu vencimento, se a C.T.C. não dispuser de saldo capaz de satisfazê-la. Outrossim, as ações preferenciais participarão cumulativamente de 50% dos dividendos que couberem às ações ordinárias, além de prioridade no reembolso de capital, podendo, entretanto, a juízo de seus detentores, ser convertidas em ações ordinárias desde que não prejudique a posição majoritária da P.D.F.; entretanto, as ações preferenciais gozarão de todos os direitos reconhecidos às ações ordinárias, salvo o de voto.

§ 2.º A Prefeitura do Distrito Federal subscreverá a maioria das ações ordinárias, dela não podendo dispor, em prejuízo de sua condição de acionista majoritária, sem autorização do Poder Legislativo local.

§ 3.º Para integralização de sua parte no capital inicial a Prefeitura do Distrito Federal disporá:

a) da parte de capital que contar na Sociedade Anônima que se tiver organizado ou se organizar para a exploração do Metropolitano do Rio de Janeiro, nos termos do art. 138 e seguintes, da Lei n.º 820, de 22 de julho de 1955;

b) dos bens e direitos correspondentes às linhas de bondes que estiverem em operação e exploração, por sua conta e risco, à data da constituição da C.T.C.;

c) do que lhe couber pela reversão a seu patrimônio com a terminação contratual, acordada, determinada legal ou judicariamente, das concessões deferidas às empresas de carris atualmente em operação nos limites do Distrito Federal, terminação que fica desde já autorizada a aceitar, sob as reservas contidas no art. 27;

d) de outros bens, inclusive imóveis, e direitos e os acêrvos resultantes da providência determinada pelo art. 28 desta lei, que se relacionem ou possam se relacionar com os objetivos da C.T.C., que o Prefeito do Distrito Federal fica desde já autorizado a transferir à mesma.

§ 4.º O Prefeito do Distrito Federal realizará entendimentos, diretamente ou através do Governô Federal, com as entidades paraestatais econômicas do mesmo dependentes, inclusive as Estradas de Ferro Leopoldina, Rio do Ouro e Central do Brasil, com a Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, e com as autarquias de previdência social, para que tais organizações subscrevam parte do capital social ou transfiram à C.T.C. como contribuição de capital, quando fôr o caso, as linhas, com bens e serviços, de trens suburbanos do Rio de Janeiro. Para efetivação dessas medidas o Prefeito fica autorizado, quando necessário, a realizar convênios e assumir obrigações até o valor de 1 bilhão de cruzeiros, ou, se tais obrigações ultrapassarem êsse limite, poderá ainda assumi-las *ad referendum* do Poder Legislativo local.

Art. 10. Nos aumentos de capital que vierem a ocorrer a Prefeitura do Distrito Federal ou as entidades paraestatais, econômicas e as autarquias de previdência social federais, têm assegurada preferência para a tomada de ações da C.T.C., desde que nunca a Prefeitura perca a maioria de 51% sôbre o valor das ações ordinárias.

Parágrafo único. Sempre que ocorrer a majoração do capital estabelecido no parágrafo único do art. 138, da Lei n.º 826, de 22 de julho de 1955, a Prefeitura do Distrito Federal transferirá imediatamente sua parte à sua conta de capital na C.T.C., operando-se, caso necessário para concretização da medida, o aumento de capital desta Companhia.

Art. 11. Para financiamento de obras, desapropriações e aquisição do material a C.T.C. poderá emitir obrigações ao portador, com ou sem garantia da Prefeitura do Distrito Federal, e a juros não superiores a 8% ao ano, resgatáveis no prazo máximo de 20 anos.

Parágrafo único. Essas obrigações poderão ser tomadas por pessoa física ou jurídica de qualquer nacionalidade, bem como por credores, a qualquer título, da União, dos Estados, Municípios ou da Prefeitura do Distrito Federal desde que êstes últimos promovam o resgate nos termos estabelecidos pelo Estatuto da Companhia.

Art. 12. A Prefeitura do Distrito Federal fica autorizada a fazer adiantamentos à C.T.C., durante o prazo de 24 meses subseqüentes à sua constituição,

como antecipação de integralização da parte de capital que subscrever, para o que o Prefeito abrirá os necessários créditos até o valor máximo de tal subscrição, sujeitos os mesmos ao registro *a posteriori* do Tribunal de Contas, e compensados como lhe parecer conveniente, nos termos do art. 11 do Decreto-lei n.º 2.416, de 1940.

CAPÍTULO IV

Dos Benefícios e Obrigações da C.T.C.

Art. 13. Todos os bens, serviços e explorações incluídos nos objetivos da C.T.C. gozam de absoluta isenção fiscal presente e futura, não incluídas nesta isenção as obrigações para com taxas e serviços da Prefeitura do Distrito Federal, de serviços industriais que ela explore diretamente ou por empresas concessionárias de serviços públicos locais.

Parágrafo único. A Prefeitura do Distrito Federal também solicitará do Governo Federal, mediante apresentação da C.T.C., isenção ou redução de direitos aduaneiros para o material de importação destinado ao serviço da mesma.

Art. 14. Fica assegurado à C.T.C. solicitar ao Poder Público, sem ônus do mesmo, a desapropriação do que seja necessário à execução, melhoria ou desenvolvimento e bom desempenho de seus serviços, ou, se a lei o permitir, a promover tal desapropriação, neste caso submetendo previamente ao Executivo local o plano determinado dessa medida.

§ 1.º A Prefeitura, mediante autorização legislativa, poderá vender, aforar ou arrendar à Companhia, conforme o caso e as necessidades de serviço, bens próprios indispensáveis à boa execução da concessão.

§ 2.º Sempre que a Companhia, sem recorrer à desapropriação, tiver necessidade de adquirir bens imóveis ou direitos a eles relativos, deverá submeter à apreciação da Prefeitura o custo e a conveniência da transação. A Prefeitura se reserva o direito de se manifestar sobre o preço de qualquer aquisição de bens imóveis ou servidões que se pretendam incorporar ao acervo da Companhia, podendo sempre que entenda de seu interesse indicar a via de desapropriação.

§ 3.º Para os fins da alínea anterior, a Companhia comunicará à Prefeitura, com antecedência de 45 dias, a aquisição que pretenda realizar, cabendo à Prefeitura manifestar-se nesse prazo, pela aceitação do valor indicado ou preferir a desapropriação.

§ 4.º Se a Companhia não preferir a desapropriação ou se não houver feito a comunicação a que se refere a alínea anterior, o valor do bem será lançado para os efeitos da concessão, pelo seu valor tributável à época em que tiver sido adquirido.

Art. 15. Somente quando os dividendos atingirem ao mínimo de 8% poderá a Assembléia Geral de acionistas fixar percentagens ou gratificações por conta dos lucros para a Administração da C.T.C.

Art. 16. A direção da C.T.C. elaborará normas específicas que, em linhas gerais, serão consignadas nos Estatutos, para a participação dos empregados nos seus lucros, sempre que estes alcancem 8% do capital, o que prevalecerá enquanto não for regulamentado o artigo 157 — inciso IV da Constituição Federal.

Art. 17. Ao término da concessão outorgada pela Prefeitura do Distrito Federal à C.T.C. para a operação e exploração dos transportes coletivos no Rio de Janeiro, essa poderá ser prorrogada por igual período, mediante apazamento das partes.

Parágrafo único. Na ocorrência de não prorrogação da concessão, ou se por qualquer motivo essa terminar anteriormente, ou a P.D.F. desapropriar a Companhia, o preço a pagar pelo acervo da C.T.C. será o de seu custo atual, calculado por árbitros nomeados por ambas as partes, com desempate atribuído ao Presidente do Tribunal de Justiça do Distrito Federal.

CAPÍTULO V

Das Tarifas e da Remuneração do Capital

Art. 18. Como empresa destinada a operar e explorar serviço público a C.T.C. promoverá todas as medidas para que seus objetivos sejam atingidos com serviços adequados, em condições de tarifas razoáveis, não lhe sendo permitido distribuir dividendos superiores a 12% ao ano.

Parágrafo único. Para permitir remuneração do capital na base mínima de 6% ao ano, o atendimento de melhoria e expansão dos seus serviços e o serviço de juros em relação às ações preferenciais, como às obrigações para com terceiros, as tarifas serão reajustadas trienalmente, ou em períodos inferiores se houver ocorrido queda do valor aquisitivo da moeda, segundo verificação de organismos oficiais, em proporção superior a 12%, desde a última revisão tarifária.

Art. 19. Não sendo possível apenas com tarifas econômicas a manutenção dos serviços da C.T.C., de molde a lhe ser assegurada a cobertura do disposto no artigo anterior, a Prefeitura do Distrito Federal instituirá subvenções que serão precedidas de acordo e o Poder Legislativo fará consignar no Orçamento.

Parágrafo único. Em nenhum caso será admitido que a C.T.C. se encontre em situação de *deficit* continuado, pelo que o Prefeito do Distrito Federal fica autorizado a tomar as medidas recomendáveis e que sejam de sua alçada, ou *ad referendum* do Legislativo quando dêste Poder fôr a competência de determiná-las.

Art. 20. Na determinação do investimento para cálculo da taxa de remuneração será atendida a conceituação melhor adequada aos princípios da equidade, enquanto não houver legislação reguladora do artigo 151 da Constituição Federal.

Art. 21. Sempre que as tarifas produzirem num exercício financeiro lucro superior ao previsto nesta lei, o excedente será levado a crédito de uma "conta especial para compensação de rentabilidade" sendo levada a débito dessa mesma conta a diferença entre o resultado das tarifas e o nível admissível para a exploração com a margem do lucro permitida.

Parágrafo único. O que se verificar na "Conta especial para compensação de rentabilidade" será sempre considerado para a necessária absorção na oportunidade trienal da revisão tarifária.

CAPÍTULO VI

Da Fiscalização, das Penas e da Caução

Art. 22. A C.T.C. fica obrigada a atender tudo o que fôr determinado pelos órgãos locais de fiscalização dos serviços públicos concedidos, nos termos da legislação vigente e do que se consignar em leis ulteriores, para que o Poder Público esteja informado de suas atividades e disponha de elementos de verificação imediatos e seguros.

Parágrafo único. A C.T.C. não poderá manter nenhuma espécie de sigilo em relação aos órgãos de fiscalização da P.D.F., os quais, entretanto, só poderão divulgar o que de fato se relacionar com o interesse dos usuários do serviço público.

Art. 23. Pela desobediência às determinações dos órgãos locais de fiscalização dos serviços públicos ou pela violação de qualquer cláusula do contrato de concessão, ou, ainda, pela desobediência de prescrições legais onde se não consignem penalidade especial, a C.T.C. ficará sujeita a multas correspondentes, no mínimo, ao salário-mínimo mensal do D. F., e, no máximo, a 5 vezes esse valor, aplicadas em dobro nas reincidências, e que poderão ser acumuladas.

Parágrafo único. Se o total das multas exceder a Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros) no período de um exercício social, a C.T.C. é passível de intervenção da P.D.F. pela duração de até 6 meses, para regularização de suas atividades, ou de decretação da caducidade de concessão, principalmente quando a falta fôr pertinente à prestação de serviço.

Art. 24. A aplicação de multas será proposta pelo órgão fiscalizador que tenha jurisdição sobre a C.T.C. à Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos, que a determinará.

Parágrafo único. O poder de cominar multas como o processo dos recursos que couberem, será o que estiver inscrito na legislação local.

Art. 25. Será, ainda, motivo determinante da rescisão do contrato de concessão:

- a) A paralização ou cessação de serviço, salvo motivo de força maior;
- b) Deixar a Companhia de reintegrar a caução nos casos devidos dentro do prazo contratual;
- c) A ocorrência de faltas graves e sucessivas na execução do contrato, com manifesto prejuízo à boa prestação dos serviços, não tomando a Companhia, no prazo assinado, quando notificada para saná-las, as providências devidas, ou não cessar a prática irregular apontada.

Parágrafo único. No caso de cessação total do serviço, caberá à Prefeitura do Distrito Federal promover imediata ocupação provisória da empresa.

Art. 26. Para garantir o cumprimento das obrigações estabelecidas nesta lei e na concessão que receberá, ficaria a C.T.C. obrigada a depositar na Prefeitura, que a recolherá ao Banco da Prefeitura do Distrito Federal, em conta especial, no prazo de 30 dias após o início de operação do serviço público, a importância de Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros).

Parágrafo único. As multas aplicadas em decorrência desta lei, da legislação subsidiária e do contrato de concessão serão deduzidas da caução, ficando a Companhia obrigada a restaurá-las em seu valor primitivo no prazo de 30 dias.

CAPÍTULO VII

Das Disposições Gerais

Art. 27. Para cumprimento de quanto se contém nesta lei, o Prefeito fica autorizado a rescindir por via amigável, desde que sem ônus para a Prefeitura do Distrito Federal, todas as concessões em vigor para o denominado serviço de "bondes" ou "ferro-carris" mantidos no Rio de Janeiro pela "Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda." pela "Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico" e pela "Ferro Carril Carioca", por si ou como sucessoras ou subrogadas em direitos, concessões e privilégios de anteriores concessionários.

Parágrafo único. O Prefeito não poderá renunciar aos bens e direitos reversíveis que, pelas concessões em vigor, integrarão o acervo a transferir à P.D.F. ao término das mesmas. Outrossim não lhe será permitido aceitar quaisquer ônus que venham a atingir o valor do patrimônio reversível, seja a que título fôr, inclusive os pertinentes à legislação trabalhista.

Art. 28. Fica a Prefeitura do Distrito Federal, autorizada a adquirir, por compra ou desapropriação, das pessoas físicas e jurídicas proprietárias de ônibus e lotações licenciados no Distrito Federal à data da constituição da C.T.C., o acervo total ou parcial de bens empregados no transporte coletivo, e constituído pelo material rodante, instalações e equipamentos auxiliares do tráfego, sobressalentes, acessórios, utensílios, ferramentas, móveis e imóveis, devendo o preço de compra, excetuado o caso da desapropriação, ser lançado por 3 peritos, sendo 1 estranho aos quadros da P.D.F. e outro designado pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal.

§ 1.º Os bens adquiridos pela forma estabelecida neste artigo serão transferidos ao acervo da C.T.C. como parte do capital a realizar pela P.D.F., devendo entretanto essa aquisição ser precedida de um esquema de padronização do material a usar por essa companhia.

§ 2.º Os proprietários dos bens acima referidos poderão optar pela entrega dos mesmos à C.T.C., participando então do seu quadro de acionistas, recebendo ações ordinárias ou preferenciais, para o que se procederá como determinam os artigos 4.º e 6.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de outubro de 1940.

Art. 29. Os bens transferidos ao acervo da C.T.C. pela P.D.F. ou pelos subscritos de suas ações terão deduzido de seu valor o que corresponder de ônus sobre eles existentes.

Art. 30. Serão aproveitados na C.T.C. todos os trabalhadores de carris, ônibus, lotações e outros veículos que integrarão suas frotas de transporte coletivo os quais se acham em atividade na data da promulgação desta lei, ficando entretanto a cargo de seus contemporâneos empregadores a devida e integral quitação das obrigações decorrentes da legislação do trabalho, para que a Companhia não incorra na classificação de sucessora dos mesmos empregadores.

Parágrafo único. Os funcionários da Prefeitura do Distrito Federal, em exercício nos serviços que se transferirem à C.T.C. por força desta lei, terão 30 dias para manifestarem sua deliberação de aceitar tal transferência, contados na data em que a mesma fôr determinada pelo Prefeito.

Art. 31. Aos empregados e servidores da C.T.C. serão aplicados os preceitos da legislação do trabalho nas relações de empregador e empregados.

§ 1.º Os servidores efetivos ou extranumerários da Prefeitura do Distrito Federal e de suas autarquias poderão prestar serviços à C.T.C. em funções de natureza técnica, de chefia ou de direção, mediante contrato de trabalho por prazo não superior a quatro anos, se, findo êste, não optarem pelo emprêgo na Companhia, sendo de qualquer forma inadmissível acumulação de vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao serviço público local.

§ 2.º Não se incluem na aplicação dêste artigo os servidores efetivos ou extranumerários da P.D.F. e de suas autarquias que forem eleitos para cargos do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva ou do Conselho Fiscal, apenas exigido do presidente e dos demais membros da Diretoria Executiva a prestação de serviço exclusivo à C.T.C.

Art. 32. O privilégio do transporte coletivo que será objeto de concessão à C.T.C. não incluirá o transporte de passageiros, a instalação de ferro-carris, de funiculares, ou de quaisquer outros meios de locomoção destinados a passeios, excursões ou visitas de caráter turístico, preservando-se expressamente as linhas já existentes de ascensão ao Pão de Açúcar, ao Corcovado e quaisquer outras que se pretendam instalar no futuro.

Art. 33. A C.T.C. não poderá transferir a concessão de transporte coletivo, seus direitos, vantagens, obrigações e bens indispensáveis à realização de seus objetivos, sem autorização da Prefeitura do Distrito Federal mediante deliberação do Poder Legislativo.

Parágrafo único. A extinção da Companhia por qualquer motivo implicará em cancelamento de concessão, tendo a Prefeitura do Distrito Federal preferência absoluta para a aquisição de seu acervo.

Art. 34. A transferência das ações da "Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro", de que fôr proprietária a P.D.F., à conta de capital que realizar na C.T.C. não implicará em exoneração de nenhuma das responsabilidades que lhe couber, em decorrência do artigo 138 e seguintes da Lei n.º 820, de 22 de julho de 1955, para garantia de terceiros nas suas relações com a mencionada Companhia.

Art. 35. O fôro da C.T.C. será o do Distrito Federal para todos os efeitos.

CAPÍTULO VIII

Disposições Transitórias

Art. 36. Para elaboração de todos os estudos, minutas e atos necessários ao cumprimento desta lei, o Prefeito do Distrito Federal nomeará uma comissão a ser integrada por cinco membros, sendo um engenheiro, um advogado e um contador dos quadros do serviço público local, um representante do Departamento Federal de Segurança Pública e um representante das classes econômicas do Distrito Federal, dentre os quais ainda o Prefeito indicará o Presidente.

Parágrafo único. Essa comissão terá o prazo de 90 dias, contado de sua instalação, para apresentar a conclusão dos seus trabalhos.

TÍTULO II

Da instituição de um órgão fiscalizador dos serviços públicos concedidos na P.D.F., e da extinção do atual Departamento de Concessões

Art. 37. Fica instituída na Prefeitura do Distrito Federal a "Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos" (COFISP), cuja composição obedecerá ao seguinte:

a) A Comissão será integrada por oito membros efetivos, dos quais três indicados, respectivamente, pelos sindicatos representativos das categorias econômicas, pelos sindicatos representativos das categorias profissionais, pelos sindicatos representativos das profissões liberais e trabalhadores autônomos, três integrantes do quadro de funcionários da P.D.F., sendo um Engenheiro, um Contador e um Advogado ou Procurador;

b) Os sétimo e oitavo membros serão o Diretor do Serviço de Trânsito do Departamento Federal de Segurança Pública e outro cidadão com experiência de serviço público, maior de 35 anos, êste de livre nomeação do Prefeito para exercer a presidência efetiva da Comissão, a qual representará para todos os efeitos, ocupando o cargo e função enquanto bem servir;

c) Cada membro efetivo, excetuados o sétimo e oitavo, terá um suplente, como êle indicado e ambos nomeados pelo Prefeito, na mesma oportunidade, para um mandato de dois anos improrrogáveis, cabendo ao suplente as funções atribuídas ao efetivo, nos seus impedimentos.

§ 1.º Excetuados os sétimo e oitavo membros, os demais inclusive os suplentes, terão seus nomes indicados pelo Prefeito à Câmara do Distrito Federal, que terá o prazo de 30 dias para aprová-los ou rejeitá-los. Tal indicação será precedida da eleição pelo Prefeito, entre nomes que à razão de dois por entidade sindical reconhecida e sediada no Distrito Federal, lhe forem encaminhados.

§ 2.º A Comissão se reunirá em sessão com a presença da maioria absoluta de seus membros, e suas deliberações só serão válidas quando resultantes de idêntica maioria. Todavia, para a realização de diligências ou estudos especializados, o Plenário poderá deliberar a organização de Sub-Comissões integradas por três membros e contratar técnicos ou serviços especializados.

§ 3.º A Comissão realizará uma sessão ordinária por semana, e tantas extraordinárias quantas necessárias e sejam deliberadas em plenário. Seus membros perceberão Cr\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos cruzeiros) por sessão a que comparecerem, até o máximo de 12, ao mês, excetuando o Presidente que perceberá remuneração correspondente à de cargo em comissão, padrão CC.

§ 4.º Na sua primeira reunião anual a Comissão elegerá o membro que deverá exercer no período o cargo de vice-presidente, para substituir o presidente nato em seus impedimentos e nas vacâncias dêste cargo.

§ 5.º O Prefeito do Distrito Federal regulamentará os dispositivos legais pertinentes à "Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos" de modo a que ela possa ser instalada dentro de 180 dias contados da promulgação desta lei, quando ficarão extintos os serviços de fiscalização atualmente a cargo do Departamento de Concessões.

Art. 38. Compete à Comissão fiscalizar as atividades das concessionárias ou permissionárias de serviços públicos, especialmente no que pertine à realiza-

ção de serviços adequados, e, outrossim, à contabilidade, à situação econômico-financeira, e à operação técnica, para o que lhe caberá:

a) Acompanhar a execução dos serviços e estudar os métodos e a orientação de operação, indicando as medidas necessárias para que concessionárias e permissionárias nos termos dos contratos ou permissões, assegurem ao público um serviço em condições de perfeita eficiência. Para esse efeito entender-se-á a Comissão, diretamente, com as Administrações das concessionárias e permissionárias e o Secretário Geral de Viação e Obras da Prefeitura, sugerindo as providências e propondo as penalidades cabíveis quando essas entidades deixarem de pôr em prática as medidas consideradas necessárias aos fins referidos;

b) A Comissão exigirá das concessionárias e permissionárias a manutenção de registros contábeis que se refiram de forma individualizada aos serviços públicos que exercem, observando as mesmas, na sua escrita, a distribuição adequada dos diferentes lançamentos pelos títulos competentes. Caberá à Comissão propor sistemas uniformes de escrita e todas as medidas que facilitem o controle contábil permanente das concessões ou permissões, inclusive a adoção de sistemas de arquivamento de documentos, não lhe podendo ser vedado o exame dos livros das concessionárias e permissionárias;

c) As concessionárias e permissionárias enviarão à Comissão cópia das ordens de construção e de aquisição de material e dos respectivos orçamentos, para que esta possa exercer a fiscalização que lhe compete, reclamar as medidas que entender necessárias à boa execução do serviço e sua preservação econômico-financeira;

d) Periódicamente, e no mínimo anualmente, a Comissão encaminhará ao Prefeito através do Secretário Geral de Viação e Obras os seus estudos sobre o custo, execução e eficiência de cada um dos serviços concedidos ou permitidos;

e) Compete à Comissão conhecer de reclamações do público contra as concessionárias ou permissionárias, e encaminhar ao Secretário Geral de Viação e Obras as que amigavelmente não forem decididas;

f) Para fins de fiscalização fica assegurado aos funcionários da Comissão, mediante ofício ou comunicação do seu presidente, o livre acesso aos escritórios, estações, propriedades e instalações das concessionárias e permissionárias, em geral, assegurado a estas o direito de assistir ou se fazer representar em todas essas visitas e inspeções;

g) Deverá a Comissão apresentar ao Prefeito, através do Secretário Geral de Viação e Obras até 30 de abril de cada ano, o relatório e balanços contábeis do exercício anterior, à vista da documentação e comprovantes da receita e despesa das concessionárias e permissionárias, juntamente com os estudos referidos na alínea "d";

h) Para que a Comissão possa exercer sua fiscalização, deverão as concessionárias e permissionárias fornecer os balanços mensais ou coeficientes da exploração dos serviços e quaisquer outros dados que lhes forem solicitados.

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a Comissão observará particularmente:

a) o capital efetivamente dispendido nas obras, instalações e material, para apurar o custo dos investimentos das concessionárias e permissionárias a ser reconhecido pela PDF;

b) apurar as despesas de operação;

e) fixar as taxas de renovação das unidades componentes do material depreciável, para constituição da reserva de renovação destinada a manter a integridade do capital e assegurar a boa qualidade do serviço.

Art. 39. A Comissão compete, outrossim, propor as revisões de tarifa que, de acordo com cláusulas contratuais ou termos de permissão e outorga de serviços, se façam necessárias, assim como emitirá parecer em todos os casos de revisão que lhe serão encaminhados pelo Poder Executivo, de modo a permitir o rigoroso cumprimento do artigo 151 da Constituição Federal e da legislação federal e local subsidiária, do mesmo modo que se manifestará necessariamente sobre todas as desapropriações, aforamentos ou arrendamentos que, segundo a legislação vigente, pretendem realizar ou solicitem do Poder Executivo as concessionárias ou permissionárias.

Art. 40. A Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos manterá estreita ligação com os órgãos federais aos quais compete a fiscalização das concessões da União para serviços com irradiação ou aplicação no Distrito Federal, tal como o de energia elétrica, a fim de colaborar na realização de serviço adequado e em bases tarifárias razoáveis.

Art. 41. Ao término da concessão do serviço telefônico vigente, ou quando por outra forma se extinguir a comissão de fiscalização instituída pela Lei n.º 778, de 1953, e inscrita no contrato realizado com base na mesma as atribuições que lhe forem conferidas passarão a ser exercidas pela Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos.

Parágrafo único. Será, entretanto, de imediato extinta a comissão de fiscalização que funciona junto à Companhia Telefônica Brasileira, se essa concessionária acordar em transferir à COFISP as atribuições da mesma.

Art. 42. Para o funcionamento da Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos, que em suas relações de hierarquia fica estruturada na Secretaria Geral de Viação e Obras, ser-lhe-ão transferidos todos os materiais, serviços e funcionários atualmente existentes no Departamento de Concessões, segundo novo enquadramento a ser determinado pelo Prefeito, na regulamentação prevista no § 5.º do art. 37 desta lei.

§ 1.º Com a implantação da COFISP fica extinto o Departamento de Concessões e todos os cargos de seu quadro, nos termos deste artigo, ficando desde já criado um cargo em comissão de Diretor da Secretaria de Fiscalização de Serviço Público, com atribuições fixadas em regulamento, vencimentos equivalentes aos de Diretor de Departamento, e subordinação direta aos órgãos dirigentes da mesma Comissão, que, por seu Presidente, sugerirá ao Prefeito a nomeação e demissão do servidor público da P.D.F. que o exercerá.

§ 2.º Todas as atribuições do atual Departamento de Concessões serão transferidas à COFISP, se já não estiverem contidas nas referências do art. 38 da presente lei.

Art. 43. Serão transferidas à Comissão de Fiscalização dos Serviços Públicos todas as dotações orçamentárias constantes da Verba 708, do orçamento em vigor, ficando, entretanto, o Prefeito autorizado a abrir créditos especiais até o total de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros) compensáveis na forma do art. 11, do Decreto-lei n. 2.416, de 1940, para implantação dos serviços da COFISP.

Art. 44. Ficam revogadas todas as disposições legais em contrário.
Sala das Sessões, 12 de abril de 1956. — *Cotrim Neto*.

JUSTIFICAÇÃO

Determina medidas para a organização da "Companhia de Transportes Coletivos do Distrito Federal", extingue o Departamento de Concessões, substituindo-o por órgão com representação popular e dá outras providências

- 1 — Deslocamento de grandes massas urbanas — problema moderno.
- 2 — Fuga do capital privado dos transportes coletivos urbanos.
- 3 — O fenômeno do artigo 2 (supra) nos Estados Unidos.
- 4 — A solução universal: realização dos transportes coletivos urbanos pelos governos locais.
- 5 — Idêntica solução de longa data sugerida para o Rio de Janeiro.
- 6 — Como efetivar-se e operar tal solução: transportes coordenados, unificação de propriedade sob companhia de capitais públicos e privados, serviços executados monopoliticamente a justo preço.
- 7 — Originalidade de nosso esquema: suprema direção de empresa onde o governo local é majoritário exercida por elementos privados. Rippert e Geraldo Côrtes — inspiradores.
- 8 — Réplica às impugnações político-econômicas ou jurídicas de nosso esquema.
- 9 — Adoção do critério do "justo valor atual" para fins de indenização e de tarifas.
- 10 — A resolução antecipada das concessões dos serviços de carris urbanos locais.
- 11 — A incorporação das linhas suburbanas da Central do Brasil, da Rio do Ouro e da Leopoldina no sistema unificado.
- 12 — O "porque" da extinção do Departamento de Concessões e da constituição de um órgão coletivo, com mais amplas atribuições.

CONCLUSÃO E PROJETO DE LEI

1. Problema dos mais agudos se apresenta modernamente a todos os que têm sobre si a responsabilidade do governo das grandes cidades. E falamos de "governos modernos" porque, se de fato houve grandes urbes no passado, como Roma, que chegou a ter no apogeu do 1.º século D.C. a população estimada de 3.000.000 de almas, as condições de vida se apresentavam diversamente e mais atenuados os problemas de administração urbana: num regime econômico de trabalho doméstico, de artesanato, com a retenção no lar de grande número de pessoas — inclusive no próprio serviço essencial da casa — parece óbvio que não se fazia mister deslocamento humano da cidade moderna, não se via o espetáculo de multidões indo e vindo do lar para as oficinas, as lojas, os escritórios, as repartições, onde se concentra hoje até a maioria do elemento feminino, liberta pelo progresso industrial dos rudes trabalhos caseiros de outrora.

Por essas razões peculiares de modo de vida não existiam transportes coletivos nas cidades antigas, nem mesmo tráfego de viaturas, como depõe em "La Civilización Romana" o alemão Dr. H. Lamer (v. trad. esp. do Dr. Domingo Miral, prof. da Universidade Zaragoza, ed. Gili, Barcelona, 1925, pág. 132); nas grandes cidades do Império a circulação de carros que não fôsem do serviço

público estava proibido durante o dia, e, à noite, só aos veículos de carga era lícito trafegar.

Tudo isso, como se vê, fundamentalmente diverso do que apresenta o mundo de nossos dias.

2. A grande movimentação humana da urbe moderna teria, necessariamente, de criar problemas: a exigência de veículos numerosos a transitar em vias não previstas para tal densidade de tráfego, ou, ainda que sempre alargadas, nunca suficientes para permitir a mobilidade de veículos cada dia mais rápidos e mais numerosos pela popularização do automóvel.

Surgiria, daí, uma fonte de ganho para a iniciativa dos espíritos industriais: fundaram-se as companhias de transportes coletivos, com investimentos dos capitais privados, a aplicar-se nos serviços de ônibus (primeiro da tração animal, hoje automotores), de bondes, de trens subterrâneos. — Entretanto, com o transcurso do tempo, a complexidade crescente dos problemas de trânsito urbano, essa fonte de renda foi definhando, cessando de ser atrativa e se tornando deficitária, dela passando a fugir a iniciativa privada e impondo aos governos locais a tarefa de assumir a responsabilidade de tal serviço público.

3. Nem se proclame que o fenômeno é puramente brasileiro, onde assistimos diariamente a bancarrota ou a deteriorização dos transportes coletivos urbanos, e a tomada de sua direção e das empresas de carris e, até, das de ônibus, pelas Prefeituras.

Também nos Estados Unidos, o país da iniciativa privada, por excelência, onde as administrações têm horror das empreitadas comerciais e industriais, onde ainda na última guerra vimos o governo federal construir fábricas para aumento da produção essencial e entregar sua operação e exploração aos particulares, até nos Estados Unidos, repetimos, observa-se a tomada pelos governos locais, dos serviços de transportes coletivos nas cidades, e a retração do capital privado.

Vejamos, por exemplo, em alguns trechos onde isso bem se espelha, a reportagem publicada na edição latino-americana de 18 de abril de 1955, da revista "Time" — (sob o título — "Metropolitan Transit"):

"Entre as indústrias americanas nenhuma tem mais negro futuro do que a de transporte municipal: em 10 anos apenas as companhias a êle dedicadas, nas cidades dos Estados Unidos, perderam quase a metade dos 23 bilhões de passageiros por elas transportados anualmente; ao mesmo tempo, os custos de operação subiram — (salários e equipamentos, em aproximadamente 100%) — e a receita de operação — (afora serviços de obrigações e dividendos de capital) caiu de 149 a 41 milhões de dólares. Desde 1947, 40 das maiores companhias têm ido à falência. Em consequência da rápida deterioração das facilidades de trânsito, os comerciantes das zonas urbanas mais centrais têm perdido negócios em favor dos suburbanos, os empregados de escritórios estão deixando as atividades nos distritos das zonas centrais, e nas excessivamente congestionadas áreas, o valor dos imóveis cai, enquanto se valorizam os das mais afastadas.

Todavia, o que é bancarrota para o transporte significa prosperidade em outros planos, nos Estados Unidos. O crescente "standard" de vida corresponde a menor necessidade de procura dos meios de transporte mais baratos. O trabalho em cinco dias da semana reduziu o movimento de transporte, aos sábados, em 40% na maioria das cidades, e a televisão conserva, em casa, à noite, muitos

passageiros. Entretanto, a competição maior vem do carro particular. Durante a II Guerra Mundial, com o racionamento de gasolina e pneumáticos, as companhias de transporte prosperaram, mas desde 1945, milhões de trabalhadores americanos abandonaram os ônibus, inclusive, mesmo, os próprios motoristas de ônibus: recentemente, em São Francisco, uma delegação desses motoristas e de condutores, que têm passes livres nos transportes, solicitaram de seu empregador um local para estacionamento dos automóveis com que se dirigem ao trabalho — (eles não o conseguiram).

Das 600.000 pessoas que se dirigem todo dia a Los Angeles, o assombroso número de cerca de 480.000 faz seu percurso em 320.000 carros. Porém, o problema do tráfego é mais do que a competição de automóveis. Até em Nova York, onde as limitações do estacionamento forçam a maior parte dos trabalhadores e empregados do comércio a andar de ônibus e trens subterrâneos, o serviço de transporte — de propriedade municipal — está operando com o déficit anual de 4 milhões de dólares, embora algumas das linhas de ônibus dêem rendimento.

Como os usuários dos transportes coletivos urbanos se reduzem e as arrecadações desçam, muitas companhias são forçadas a elevar tarifas, a reduzir serviços, ou a ambas as coisas. Dificilmente elas poderiam agir de modo diverso: sem exceção, as tarifas elevadas afastam passageiros, e geram um círculo vicioso. À proporção que os usuários de ônibus se dirigem aos carros particulares o trânsito mais se congestiona e mais vagorosamente circulam os coletivos: baixas velocidades obrigam as empresas a maior consumo de material e a contratar número extra de motoristas para o serviço. Assim, as companhias de transporte, elas próprias, contribuem para fazer o trânsito ainda pior (em Chicago um coletivo de tração animal, na década de 1890, atravessava a zona do Loop somente 50 segundos mais lentamente do que um ônibus de 20.000 dólares e 200 cavalos de força hoje consome).

A redução das despesas acabou por induzir as empresas de ônibus à supressão dos trocadores, lançando sobre os motoristas tarefas a esses atribuídas; com os nervos excitados pelas dificuldades do tráfego, muitos dos motoristas se tornaram rudes e desagradáveis, causando o afastamento de mais usuários. Disse o "Houston Post": — "Dirigentes e motoristas parecem estar colocando parafusos em caixão de defunto". Para uma indústria doente drásticas medicações têm sido propostas, desde os subsídios federais até as isenções de impostos locais, por exemplo. A cidade de Spokane entendeu de auxiliar sua empresa de transporte com 53.000 dólares anuais.

Algumas companhias de ônibus reclamam faixas de rolamento especiais nas ruas das cidades: outras vêm suportando constrangidamente seus déficits, confiantes de que os governos das cidades lhes concedam subsídios ou as comprem. Entretanto, não querem as cidades adquirir um elefante branco, e muitas delas estão apressadas de se desfazer do que possuem. Em Chicago a "National City Lines" uma empresa "holding" que controla cerca de 40 companhias de transportes urbanos nos Estados Unidos, em cidades como, por exemplo, Sacramento, Baltimore, Salt Lak City, mantém permanente oferta de venda de suas empresas às municipalidades, e só as mantém enquanto não acham comprador."

4 — A experiência universal do drama, e o exemplo da solução encontrada, através da unificação dos serviços de transportes coletivos urbanos sob a direção dos governos municipais, foi que levou a Prefeitura de São Paulo, em 1946,

à implantação da "Companhia Municipal de Transportes Coletivos", a qual, se apresenta imensos prejuízos evitáveis em organizações similares, por outro lado permite à capital paulista imprimir a seus serviços um timbre de incontestável superioridade em face dos transportes urbanos da Capital Federal.

No estudo realizado pelo prefeito paulistano de 1946, Sr. Abrahão Ribeiro, sobre o problema dos transportes urbanos, e publicados nesse ano sob o título — "Remodelação do Serviço de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo" — podemos encontrar excelente material de confronto com referência à solução dada em outras cidades do tamanho ou maiores do que o Rio, como Londres, Berlim, Paris, Chicago, Buenos Aires, etc.

Vejamos o que se contém em Abrahão Ribeiro, e que bem merece desenvolvida transcrição:

"Em seu magnífico trabalho sobre os transportes públicos em Londres, Noel Monod, ao fazer a análise dos numerosos inquéritos e relatórios efetivados a propósito dos serviços naquela grande metrópole, diz:

"Um fato é, porém, extremamente chocante: a leitura desses diversos relatórios, referentes a períodos que cobrem mais de 64 anos, destaca-se de modo muito mais nítido uma unidade de princípios invariável, uma conclusão econômica, cuja idéia diretriz se mantém sempre a mesma que aparecia já no relatório dos Lords, de 1863, e que recomenda, como vimos, que todo o sistema de comunicação por trilho no interior da metrópole seja estabelecido sob uma única direção. Naturalmente, tendo em conta as diversas circunstâncias, tanto políticas como econômicas, as recomendações enunciadas nos diversos relatos nem sempre são exatamente as mesmas, mas permitem muito bem destacar, de uma e de outras, as idéias principais seguintes, que formam como que o "leit motiv" das mesmas recomendações:

- 1.º — Necessidade de ver colocar a direção de todos os serviços de transporte da metrópole, tanto quanto seja possível, nas mãos de uma só autoridade;
- 2.º — Necessidade de dar a essa autoridade única, poderes suficientes para coordenar no interesse do público, os diversos modos de transportes;
- 3.º — Impossibilidade de confiar de um modo eficaz a direção de todos esses serviços de transportes, a qualquer organismo emanado diretamente das autoridades políticas centrais ou locais;
- 4.º — Necessidade, enfim, se se deseja chegar a uma organização eficiente dos transportes, em Londres, de confiar essa direção a uma corporação de indivíduos, restrita, mas competente."

Graças à atitude decidida e firme do Poder Público — na Inglaterra foi essa organização conseguida de modo digno de admiração, após uma campanha memorável — campanha que constitui objeto de estudos de notáveis especialistas.

A solução do problema de Londres foi imposta pelo estado de coisas existente e não pelo desejo de inovações. O sucesso de Londres inspirou outras capitais a procederem de maneira semelhante. Muitas cidades americanas e européias seguiram a lição dos conservadores ingleses. E' o caso de Berlim, Paris, Bruxelas, Barcelona, Filadélfia, Montreal, Pittsburgo, Chicago, Los Angeles, Boston, Buenos Aires e Rosário, na Argentina, e outras muitas cidades. Em cada uma dessas capitais o problema se reveste de características próprias e daí exigir solução adequada. Citamos algumas cidades comparáveis em importância e tamanho à nossa Capital, que entregaram os serviços de transportes urbanos

a uma única direção e cujos resultados são considerados dentre os melhores — estas “experiências” devem ser tidas em devida conta, quando se pretende encarar o caso concreto de São Paulo.

Em Paris, por exemplo, a coordenação não foi realizada de um modo completo. Os transportes de superfície se fundiram ao mesmo tempo que os subterrâneos, determinando dois grupos distintos mas perfeitamente unificados, a saber:

- a) os transportes coletivos em superfície;
- b) o metropolitano.

O principal fundamento da unificação dos transportes em superfície era a incapacidade em que se viram as companhias concessionárias de estender serviços, de renovar o material, e, até mesmo, manter a exploração que se tornou deficitária após a conflagração de 1914. É verdade, porém, que a unificação, no sentido de simplificar a grande variedade de contratos e regimes existentes, assim como harmonizar a diversidade de materiais de exploração havia começado em 1910, época em que findaram vários contratos. Já nessa ocasião o número de rêsdes que serviam a cidade e os subúrbios foi reduzido a sete. A “unificação” em Chicago originou-se da necessidade da remodelação e ampliação do sistema de transportes coletivos que se demonstrava deficiente e descontrolado, manifestando-se a competição ruínosa entre as linhas de superfície (unificadas em 1913 — na “Chicago Surface Lines”) e as de trânsito rápido — (unificadas em 1911 — na “Chicago Elevated Railway” pelo agrupamento voluntário das quatro empresas então existentes). Ambos os sistemas mostravam-se deficientes, não acompanhando o progresso da cidade, pela impossibilidade de financiamento de obras vultosas, e operavam sem coordenação e em concorrência que prejudicava ambos. Foi ordenada, então, a remodelação completa, sendo preconizada a “unificação” integral.

Em Buenos Aires, também, a Municipalidade, com a Lei n.º 12.311, de 30 de setembro de 1936, iniciou a unificação dos transportes locais em moldes semelhantes ao plano de Londres, porém menos radicais. A Corporação de Transportes da Cidade de Buenos Aires, resultou da necessidade imperiosa da coordenação em virtude da situação ruínosa das empresas, mormente de bondes e subterrâneos, bem como de melhorar a qualidade dos serviços prestados ao público. Os princípios fundamentais constantes da Lei n.º 12.311 foram:

- a) coordenação sob regimes autônomos e fusão de todas as empresas que realizavam o transporte coletivo de passageiros no perímetro da Cidade de Buenos Aires;
- b) exclusividade ou monopólio de transporte concedido à Corporação, dentro desse perímetro;
- c) direção única dos serviços por meio de uma comissão mista, — composta de representantes do Governo Federal, Municipalidade e proprietários das empresas de transportes coletivos;
- d) a Corporação deverá ser “self-supporting”, por meio de tarifas que remunerem as despesas de custeio, os fundos de reserva e de renovação das instalações, e os capitais empregados, na base de 7% para juros e amortizações;
- e) estrito cumprimento das leis trabalhistas (estas leis não estavam sendo cumpridas pela situação em que se encontravam as empresas);
- f) oportuna preferência, em igualdade de condições, aos materiais e “implementos” do país, em relação aos estrangeiros.

Em Rosário, também na Argentina, antes mesmo de Buenos Aires, o Governo optou pela unificação dos meios de transportes existentes e realizou a municipalização dos transportes de passageiros. De acordo com o Ato número 57, de 26 de julho de 1932, e com o Decreto n.º 30, de 27 de abril do mesmo ano, a Municipalidade adquiriu o material rodante, oficinas e acessórios do serviço explorado até aquele momento, pelas empresas particulares. Posteriormente, em data de 28 de julho de 1932, o Ato n.º 58 facultou ao Executivo da Municipalidade de Rosário constituir uma empresa de economia mista, concessionária, com “exclusividade” para a prestação desse serviço. Constituiu-se, então, a “Empresa Municipal Mista de Transportes de Rosário” a primeira sociedade de economia mista constituída na Argentina para a prestação do serviço de transporte urbano de passageiros” (op. cit., págs. 14-18).

5 — Não se diga, porém, que essa visão segura e realista tenha escapado aos técnicos que se detiveram no estudo de idêntico problema no Rio de Janeiro.

Já em 1939-1940 a “Comissão de Transporte Coletivo da Prefeitura do Distrito Federal”, que funcionou sob a presidência do saudoso engenheiro Edison Passos, antigo Secretário de Viação de nossa capital, presidente do Clube de Engenharia e parlamentar, em seguida a um estudo metuculoso dos transportes urbanos, depois de debaté-lo amplamente, de ponderar todas as circunstâncias de natureza técnica, política, econômica e financeira, e antes de concluir um projeto de coordenação de transportes, verificou que cinco princípios gerais seriam capazes de definir o ponto de vista doutrinário da Comissão. Esses princípios ficaram consubstanciados nas seguintes palavras:

- 1.º — Serviço público requer exclusividade e coordenação;
- 2.º — Serviço público com exclusividade só encontra justificativa quando sob o mais efetivo e rigoroso controle do Estado;
- 3.º — Serviço público exige organização industrial autônoma em nosso país;
- 4.º — Serviço público com exclusividade e organização autônoma, sob controle do Estado, requer nacionalização, nesse sentido que o capital deve ser fixado em moeda nacional e a pessoa jurídica da administração deve subordinar-se à mesma jurisdição dos órgãos fiscalizadores;
- 5.º — O único meio de controle efetivo é a participação.

Ignoramos o resultado prático desse estudo, acreditando, todavia, haja êle sido arquivado, com tantos outros que poderiam ter mudado a fisionomia dessa cidade que cresce sem ter um só de seus mais agudos ou mais elementares problemas resolvidos, e se deixa esmagar por ondas sem fim de empreguismo absorvente de todas as vultosas receitas do seu erário.

Apenas temos ciência de que uma lei de 1942 (Decreto-lei n.º 5.162, de 31 de dezembro desse ano) dispôs “sobre a remodelação dos serviços de bondes no Distrito Federal, revisão dos contratos em vigor, concessão de um aumento condicional de tarifas”, visando unificar as concessões e possibilitar boa fiscalização dos serviços e remuneração do capital; também jamais se concretizou em realidade a letra dessa lei.

Posteriormente outras comissões foram instituídas, sem que nada concreto resultasse de seus trabalhos. De uma delas, a “Comissão de Planejamento de Transporte Coletivo”, que funcionou em 1964, só houve de aproveitável a manifestação do admirável técnico — seu assessor — o engenheiro Jorge Diniz Carneiro, que posteriormente viria a ser também Secretário de Viação da P.D.F.,

em trabalho parcialmente publicado na "Revista Municipal de Engenharia" (vol. XX, julho-setembro 1954, pág. 109 e segs.) sob o título — "O Transporte Coletivo no Rio de Janeiro". No seu estudo, o engenheiro Carneiro traçou as inconveniências do atual regime de transportes coletivos urbanos em nossa capital e *sugeriu, igualmente, a coordenação e unificação em um sistema monopolístico.* — Eis as suas expressões:

"Além do defeito essencial do sistema de concessão ou permissão com pluralidade de empresas em exploração, isto é, a impossibilidade de lançar linhas em zonas fracamente povoadas mas desprovidas de transporte, oferece o atual sistema vários outros inconvenientes:

a) desperdício de transporte, que ocorre durante certas partes do dia quando os coletivos trafegam mal lotados em determinadas zonas com abundância de transporte;

b) deficiência de transporte noutras zonas, devido à preferência das empresas por zonas povoadas, embora já servidas;

c) supérfluo consumo de combustível, lubrificante e desgaste do material, devido ao baixo rendimento de transporte, o que, além de uma inútil sobrecarga às empresas, representa um consumo de divisas prejudicial à Nação;

d) menor rendimento no emprego do material rodante, com baixa do seu índice médio de aproveitamento;

e) contribuição acentuada ao congestionamento de certas ruas sobrecarregadas com o excesso de veículos;

f) redução da velocidade média, devido ao congestionamento referido e conseqüente decréscimo de viagens diárias."

E, em outro trecho, após a crítica, o preconício de ordem prática:

"Solução completa do problema dos transportes coletivos da cidade (ao lado de outros que o autor sugere, como abertura de avenidas radiais, túneis, etc.): coordenação e unificação de tôdas as espécies de transporte coletivo em um único sistema monopolístico. Esse sistema compreenderá a corporação de tôdas as empresas de transporte coletivo."

Mais próximamente, já no ano em curso, outra comissão técnica, esta nomeada pelo Prefeito Sá Lessa, que em poucos meses de governo tanto se interessou por encontrar e aplicar a fórmula exata para a solução de nossa crise aguda de transportes urbanos, a "Comissão de Estudos e Planejamento do Serviço de Autocarros Elétricos", que funcionou sob a presidência do Professor Maurício Joppert, técnico de universal conceito, professor de engenharia da Universidade do Brasil, presidente do Club de Engenharia, e antigo parlamentar, além de ter a integrá-la grandes técnicos — todos os seus membros, como os engenheiros Raposo de Almeida e Cumplido Sant'Ana, o professor Costa Nunes, além do advogado da P.D.F., Roberto Filgueiras, — resumiu a parte central de seus estudos nesta manifestação:

"E' urgente e imperativa a unificação dos transportes coletivos da cidade do Rio de Janeiro. Parece, mesmo, que essa medida encontra eco no projeto de organização, em andamento, da Companhia do Metropolitano."

Somente com a unificação será possível oferecer à população o transporte mais indicado, considerando o tipo do veículo, a frequência de viagens, tudo tecnicamente estudado, de modo a oferecer o melhor, com a tarifa mais baixa, compensando linhas deficitárias com outras de maior rendimento.

A unificação do transporte será obtida pelo monopólio de sua exploração e mediante a instituição de:

1.º — Repartição municipal de transporte, com a variante de Departamento Autônomo à semelhança do atual Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF);

2.º — A Autarquia de transportes, entidade com personalidade jurídica própria, nos moldes do Montepio dos Empregados Municipais (MEM);

3.º — Sociedade de Economia Mista, em que a Prefeitura participe com maioria de ações, à semelhança do Banco da Prefeitura do Distrito Federal e da prevista companhia que deverá construir e explorar o metropolitano;

4.º — Concessão a Companhia particular.

A Comissão deixou de lado a primeira e segunda soluções, por considerá-las impróprias para a exploração de serviços industriais.

A quarta solução foi considerada arcaica e também inconveniente. Quando o prazo de concessão se aproxima do término, os concessionários se desinteressam do serviço e da conservação do material, via de regra reversível. E' do momento atual a situação do transporte de bondes onde, apesar de revisões periódicas de tarifas, a conservação do equipamento e das vias permanentes, vem sendo feita de modo precário e apenas tendo em mira a não paralisação total do serviço.

Dessa rápida análise, resta a Sociedade de Economia Mista que é, assim, preconizada pela Comissão. Trata-se de organização maleável, pronta a atender às eventuais necessidades do serviço e que remanesce sob o contróle do Govêrno. Esse tipo de organização vem sendo aplicado no País, com reais vantagens.

Em resumo do que expusemos neste artigo, e no anterior, mediante apresentação da unânime, nemine discrepante, manifestação dos técnicos e da experiência universal parece-nos óbvio que se impõe a organização de uma empresa que incorpore e opere todos os serviços de transportes coletivos urbanos no Distrito Federal, no quadro de uma sociedade de economia mista de que participe o govêrno local.

Entretanto, existem detalhes que se não podem deixar de sugerir, na feitura da lei que enseje tal instituição. — E' o que passamos, ainda, a apresentar.

6 — Não existe, em nosso país, onde melhor se tenha abordado o problema ora focalizado do que São Paulo.

Com efeito, na oportunidade dos estudos que levaram a formação da "C.M.T.C.", em 1946, e até hoje, quando o aperfeiçoamento dessa sociedade se vem impondo, obras sem conta vêm enriquecendo nossa bibliografia técnica, e, na sua realização, dois homens assumem perfis de pioneiros: os engenheiros Mario Lopes Leão, antigo Superintendente da referida "C.M.T.C." e atual responsável pelo plano da produção de energia elétrica em São Paulo, e Plínio Branco, funcionário no setor de concessão de serviços públicos da capital paulista, e grande escritor especializado com excelente bagagem sobre o tema.

Num volume que se encerra artigos e palestras de Mario Lopes Leão, editado em 1946, quando se estruturava a "Companhia Municipal de Transportes Coletivos" de São Paulo, encontramos esse trecho que bem merece transcrição, pela sua imarcescível atualidade:

"Estão em estudo, no Conselho Administrativo do Estado, para posterior deliberação desse alto órgão da administração, as primeiras medidas legislati-

vas que devem apoiar o plano de remodelação do transporte coletivo urbano, da Capital paulistana.

A exposição de motivos do Prefeito, Dr. Abraão Ribeiro, encaminhando ao Senhor Interventor Federal as minutas elaboradas pela Municipalidade, foi amplamente divulgada. Nessa exposição de motivos foi bem esboçado o programa traçado pelo órgão técnico especializado, criado pelo Prefeito Prestes Maia, em 1939, para o estudo do momentoso problema.

Em linhas gerais o plano proposto poderá ser apreciado pelas seguintes conclusões gerais:

- a) que se impõe a coordenação dos vários sistemas de transportes;
- b) que essa coordenação só pode ser eficazmente conseguida mediante a unificação da propriedade e da gestão direta dos vários serviços;
- c) que a unificação deve ser feita por uma sociedade anônima, de economia mista, com o controle da Municipalidade;
- d) que os serviços de transportes coletivos da Cidade de São Paulo deverão ser executados, com exclusividade, por essa sociedade de economia mista, no regime de serviço pelo custo.

A exposição de motivos justifica as razões que levaram a Prefeitura a essas conclusões básicas, bem como indica a forma de realizar o programa proposto, fazendo salientar a oportunidade e o alcance social da solução.

Trata-se, como permitiram esclarecer as publicações feitas, de um programa de grande envergadura, visando dotar a Cidade de um sistema de transporte à altura da Capital.

Não se trata apenas de substituir uma companhia de bondes por outra companhia de bondes, nem tão pouco de reduzir as atuais empresas de ônibus a uma só empresa. O programa traçado cogita, inicialmente, da unificação dos dois sistemas existentes — o de bondes e o de ônibus. Esse conjunto seria acrescido do sistema do tróleibus (ônibus elétrico), cujo equipamento está todo adquirido, devendo ser pôsto em tráfego ainda este ano. Ainda mais, seria acrescido, num futuro próximo, das linhas de trânsito rápido. E, assim, todos os meios de transportes coletivos urbanos existentes, como um só todo, sob uma só direção, formarão o sistema que dará à Cidade de São Paulo o serviço de transportes adequado, satisfazendo as condições exigidas de um bom serviço de transportes" (ob. cit., págs. 7-8).

Mais adiante (págs. 59-60), o engenheiro Mario Lopes Leão passa a desenvolver e justificar a boa razão das *linhas gerais* que esquematizaram, do plano paulista. Primeiro explica o porque das alíneas *a* (coordenação necessária dos vários sistemas de transporte) e *b* (coordenação só eficaz mediante a unificação da propriedade), fazendo-o *in verbis*:

"A aplicação dessas diretrizes gerais para a "coordenação dos transportes coletivos urbanos exige a concentração, o agrupamento dos vários sistemas num só, capaz de agir como um só todo harmônico. A coordenação só pode ser obtida de modo eficiente pela "unificação da propriedade e de sua operação". Militam em favor desta conclusão não só as razões expostas como os resultados da experiência estrangeira nesse sentido.

A coordenação dos transportes regionais — o transporte de passageiros e carga em grandes percursos, pelas ferrovias e por estradas de rodagem, por

embarcações fluviais ou marítimas, por aviões de carga e de passageiros, pode ser obtida, de forma eficiente, sem obrigar a unificação da propriedade e da sua operação. O organismo coordenador pode realizar seu objetivo sem grande dificuldade — a região servida é mais extensa; a evolução dos sistemas é lenta; os sistemas parciais são mais rotineiros; o interesse dominante é o interesse regional; as funções desempenhadas são de natureza diversa e são facilmente conciliáveis os interesses de cada sistema.

A coordenação dos transportes urbanos é diferente. O território servido é bem restrito; a função dos sistemas é uma única; o interesse dominante é o interesse local; os meios de transporte urbano evoluem mais rapidamente; em cada sistema deve ser adotado o veículo que se mostrar mais apto técnica e economicamente, donde resulta o conflito contínuo dos sistemas empregados. No serviço urbano só a "unificação" poderá atingir uma eficiente coordenação.

A unidade da operação dos sistemas de bondes e de ônibus permitirá realizar uma utilização adequada dos serviços existentes, de modo que os veículos de superfície permitam, ainda, atender às exigências do tráfego de São Paulo, enquanto não seja possível o estabelecimento das linhas de trânsito rápido. Dessa sistematização, com a maior e melhor utilização do equipamento, é justo esperar um serviço mais eficiente, em condições mais econômicas e mais vantajosas. E, salvo anormalidades circunstanciais, a modernização dos atuais serviços e sua reabilitação poderão ser atingidas sem maiores sacrifícios para os usuários".

Em seguida (págs. 62-65) passa à justificação das alíneas *c* (*necessidade de se atribuir o transporte coletivo urbano unificado a sociedade mista de que a Municipalidade seja partícipe*) e *d* (*essa sociedade deve realizar o serviço pelo custo, com a justa remuneração de seu capital, e monopolisticamente*), nesses termos:

"O II.º Congresso Inter-Americano de Municípios, reunido em Santiago do Chile em setembro de 1941, proclamou ser "função essencial do Município a prestação direta dos serviços públicos destinados à satisfação das necessidades reclamadas pela vida da comunidade local", e que "a concessão dos serviços públicos é um regime de exceção em face do papel específico da Administração Pública local se encontrar na impossibilidade jurídica ou econômica de proceder à exploração direta". Se o Município diretamente não desempenha a função e confia seu exercício a uma empresa, esta será, daí por diante uma "agência" do Estado.

E prosseguindo, noutro tópico:

"O monopólio, nos serviços de utilidade pública, deve ser encarado de forma diversa daquela em que é considerado nos negócios ordinários. Nos serviços de utilidade pública o monopólio protege o consumidor; no comércio e na indústria ordinários protege o produtor ou o vendedor (grifo é do autor desta justificação). Monopólio nos negócios ordinários é sinônimo de extorsão, de exploração, de abuso; os monopólios são quase sempre desonestos e ilegais. A fórmula salvadora é a livre competição, ou livre concorrência. Nos serviços de utilidade pública a fórmula natural é a monopolística. O monopólio é uma necessidade. A competição, nesses serviços, é nociva ao interesse público, é anti-econômica e a mais das vezes ruinosas. O único meio capaz de permitir a organização de um serviço de utilidade pública eficiente, e em bases econômicas, é cercá-lo das garantias de "exclusividade". E' a própria conveniência pública que impõe essa condição.

A participação efetiva do Poder nos serviços que interessam ao bem comum, como é o caso dos transportes, não pode deixar de ser reconhecida como necessária e conveniente ao interesse público.

“Uma empresa de utilidade pública é, na maioria dos casos, um monopólio e de forma alguma”, diz o grande Presidente Roosevelt: “de forma alguma é possível ao Governo, por meio de mera inspeção, fiscalização ou regulamentação, assegurar ao público o que por justiça lhe cabe — em outras palavras — não lhe é possível assegurar serviço adequado a preços razoáveis”.

“Por esse motivo”, continuou Roosevelt, “apresento o seguinte princípio: sempre que um Estado ou Distrito não esteja satisfeito com o serviço que lhe é prestado ou com o preço que lhe é cobrado, terá incontestável direito, como uma das suas funções governamentais, como uma das suas funções inalienáveis de estabelecer, “ad referendum”, um serviço de propriedade do Governo e por êle movimentado. Este direito foi reconhecido na maioria dos Estados da União. Um reconhecimento geral, por parte de todos os Estados”, conclui Roosevelt, “apressará a chegada do dia em que se obterá melhor serviço a preços menores”.

Particularmente sobre o conceito de “serviço pelo custo”, as considerações do engenheiro Mario Lopes Leão são de tal poder de convicção e substância que não podemos — também aqui — deixar de transcrever suas expressões textuais, absolutamente atuais hoje, quando estamos padecendo a total deterioração de todo o sistema de transporte no Brasil (e não somente os urbanos do Distrito Federal), a ponto de já termos ouvido brados de homens como o Ministro Marcondes Ferraz (então na pasta da Viação do Governo Federal), clamando contra os péssimos serviços de transportes e comunicações nacionais, os piores do mundo em consequência da demagogia tarifária, e, ainda os do Presidente Kubitschek, logo ao assumir o governo, em sua primeira manifestação como Chefe da Nação, no mesmo sentido.

Eis como Mario Lopes Leão conceitua o serviço público “pelo custo” (págs. 72-76):

“A questão vital é a que diz respeito ao custo do serviço. Nada melhor para a solução desse problema, em moldes democráticos, do que o “regime de serviço pelo custo”, previsto no plano apresentado pela Prefeitura.

As tarifas, no regime de serviço pelo custo, são calculadas de modo a cobrir o “custo do serviço”, que compreende:

*o custo de operação;
as despesas de renovação do material;
as taxas e impostos que recaem sobre os serviços, e
a justa remuneração do capital investido.*

O plano elaborado pela Prefeitura prevê a remuneração média de 10% do capital efetivamente dispendido. Nas minutas dos decretos ficou estipulado um mínimo de 8% e um máximo de 12% — a taxa média é de 10%. Essa taxa de remuneração de 10% é uma taxa legal entre nós. O Decreto Federal n.º 3.128, de 19 de março de 1931, firmou a taxa de 10% para remuneração do investimento das empresas de energia elétrica e previu a possibilidade de alteração dessa taxa toda vez que houvesse modificações sensíveis no mercado mone-

tário e de títulos interno. A taxa permitida não deverá exceder, porém, a taxa dos lucros pagos, pela União, aos portadores de títulos da dívida pública interna, acrescida de 3%.

O contrato da São Paulo Railway, reformado em 1895, no Governo Prudente de Moraes, estabeleceu que a taxa de juro razoável poderia variar de 7 a 12%; as tarifas seriam elevadas quando a Inglesa, num ano, não lograsse distribuir 7% de juros ao seu capital reconhecido, expresso em libras esterlinas; as tarifas seriam reduzidas quando, em dois anos consecutivos, a Inglesa distribuisse mais de 12% ao seu capital-ouro.

No caso de São Paulo o capital estará expresso em cruzeiros — moeda nacional.

Nos contratos de concessão de estradas de ferro, entre nós, vigora o lucro máximo de 12%.

O Regulamento de Concessão de Privilégio, Construção e Tráfego de Estrada de Ferro, no Estado de Minas Gerais, estabeleceu que os dividendos distribuídos não poderão ser inferiores a 10%, nem superiores a 12%. Na América do Norte, estradas de ferro não podem, em regra, tirar lucros superiores a 6%. Nos contratos de “serviço pelo custo” o juro sobre o capital ou a remuneração varia entre 6% e 8% naquele país, podendo, em certos casos, subir até 9%.

O atual contrato da Companhia Telefônica, assinado em 1926, prevê a remuneração do capital entre 8 e 12% sobre o investimento. O contrato do Serviço Funerário, assinado em 1931, firmou a remuneração de 20% (taxa objeto de concorrência) sobre o capital investido, e previa um “incentivo”, o que fez com que, em vários exercícios, o lucro do concessionário fôsse de 24%.

Temos para nós que a justa taxa de remuneração tem que ser tal que não onere injustamente os consumidores, mas não deve de constituir atrativo para inversão de capitais (o grifo é do A. do projeto que segue).

O ponto de vista do usuário é pagar o menos possível pela sua movimentação, mas é preciso que os meios de transporte postos à sua disposição sejam seguros, velozes, confortáveis, regulares, e com capacidade suficiente. *As tarifas devem ser, pois, “razoáveis” e não “baratas”: podem não ser razoáveis, e até tornarem-se “caríssimas” para o usuário. O certo é que sejam proporcionadas ao serviço recebido (nosso grifo).*

Do ponto de vista do transportador, também interessa que a tarifa seja a menor possível para obter a simpatia do público e para aumentar a clientela e com ela a sua renda. A tarifa alta afugenta o “passageiro”, provoca diminuição nos rendimentos e em consequência sofre a “manutenção” dos veículos e das linhas.

O que é justo pedir é o “melhor serviço”, com a “menor tarifa”. E isso só é possível num sistema unificado (com a redução dos riscos e eliminação dos desperdícios) e no “regime de serviço pelo custo”.

De tais expressões do engenheiro Leão não discrepa o notável Plínio Branco, em toda a sua vultosa obra, na qual se deve destacar o alentado estudo sobre “Diretrizes Modernas para a Concessão de Serviços de Utilidade Pública” editado em 1949 pela Prefeitura de São Paulo. Eis como Plínio Branco resume o “preço de custo” do serviço público:

“Entende-se geralmente por custo ou preço de custo a soma constituída por todas as despesas que faz o empreendedor para obter o produto acabado: valores

incorporados pelas matérias primas e bens que entram na fabricação; salários, juros, arrendamentos, impostos e taxas, parcelas para reconstituição dos capitais fixos e móveis” (ob. cit., pág. 200).

E, após citar e transcrever cláusula sobre tarifa, de uma concessão de serviço público na cidade americana de Milwaukee, e com estribo em Martin Glaeser, o admirável autor de “Outlines of Public Utility Economics”, acrescenta:

“...o custo do serviço inclui: despesas correntes de operação; impostos e taxas; provisão para a conservação permanente da propriedade; custo da fiscalização municipal e retribuição determinada sobre o valor da propriedade” (pág. 201).

Quem quer que, portanto, haja analisado, entre nós, o assunto *tarifas*, ou tenha sugerido algum plano de serviço público, não pode discrepar desse pensamento. Por isso, entendemos não ser ocioso apresentar aqui, igualmente, a manifestação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, vazada nestes termos:

“As tarifas devem cobrir não somente os custos de operação, mas também as despesas de capital e de constituição de reservas para expansão, bem como os impostos. Tarifas que não refletem o custo real do serviço virão afetar futuramente a estabilidade da indústria, e, mormente, sua capacidade de extensão, obrigando-a a apelar para subsídios do Governo.

Outrossim, não se deve confiar na política de tarifas subsidiadas como meio de incrementar o desenvolvimento econômico” (in “Problemas Econômicos e de Organização da Energia Elétrica”, parecer da Comissão Mista publicado no “Observador Econômico e Financeiro”, ano XX, n.º 233, dezembro, 1955, página 49).

Assim, não poderíamos nós ao lançar em projeto de lei os fundamentos de uma sociedade de economia mista, vale dizer, que terá a participação do governo local mas igualmente a do inevitável capital privado, omitir garantias concretas de remuneração dos investimentos: sem elas estaríamos seguindo o mesmo vésio nacional de pretender serviços públicos deficitários, que tão amarga experiência nos tem acarretado.

7 — E’ das questões que surgem mais freqüentemente, no que tange às chamadas “sociedades de economia mista”, pertinente à sua administração. Acreditamos, entretanto, não haver quem melhor que Rippert haja abordado o tema, fazendo-o ao desenvolver o capítulo “tentativa da economia mista” e “nacionalizações”, em páginas de sociologia jurídica de seu livro “Aspectos Jurídicos do Capitalismo Moderno” (trad. bras. ed. F. Bastos, págs. 334 e segs.).

Para o egrégio autor de “O Regime Democrático e o Direito Civil Moderno” a união do Estado com os capitais privados é, por si mesma, uma coisa esdrúxula: é um casamento onde não entra o coração e que não chega a ser de razão... — Toda sociedade, acrescenta o eminente jurista, supõe, em princípio, a igualdade de direitos dos sócios, sendo impossível receber-se um soberano (o Estado) como igual, donde a incerteza da forma jurídica a se atribuir à empresa de economia mista. E continua, aqui, no ponto onde nos interessa o aviso:

“O Estado, aliás, tem a pretensão de colaborar na administração da sociedade. Uma pessoa moral pode ter a qualidade de diretor, mas deve ser escolhida pela assembléia geral e não obtém senão um assento. O Estado não se submete

à eleição e não quer ter apenas uma voz. Nomeia administradores estatais e, segundo seu número, detém a maioria no conselho administrativo. Singular situação, essa, dos diretores do Estado: são responsáveis por suas faltas na gestão? O Estado, éle próprio, é responsável?”

De nossa parte, ao elaborar nosso projeto, consideramos o fato. Até consideramos mais: consideramos a falta de confiança (mal universal, e não somente brasileiro, igualmente apontado por Georges Rippert) do capital privado na gestão do Estado, e a evidência dos baixos rendimentos dessa gestão.

Ora, se se pretende estabelecer ao menos um contubérnio de conveniência do Estado com o capital privado há que se inspirar, a êste, uma alta dose de confiança.

A infeliz experiência da “C.M.T.C.” paulista, cuja diretoria, por expressa disposição estatutária, se encontra sujeita a todo momento a uma revogação do mandato, dependente que éle é do acionista majoritário (o Município), o qual, por sua vez, está subordinado às mutações políticas, não tem podido captar investimentos particulares, além daqueles que, quase compulsoriamente, resultaram do cancelamento das concessões de ônibus vigentes, na cidade de São Paulo, à data da formação da sociedade, e que ao capital inicial aderiram.

Por isso o antigo diretor do Departamento Federal de Segurança Pública, Coronel Geraldo Côrtes, ao sugerir a conveniência de se organizar no Rio — para solução do problema dos transportes coletivos — uma sociedade de economia mista, batia-se por que a direção dessa empresa fôsse retirada aos delegados do governo. E foi esse pensamento que adotamos através de uma fórmula de transação: a empresa terá uma espécie de *parlamento*, o seu Conselho de Administração, que traçará as grandes normas por obedecer nos atos de todo-dia, o qual Conselho será presidido, sob determinadas circunstâncias, por acionista privado, como elementos privados serão massivamente participantes do mesmo, terá a companhia, ademais sua Diretoria Executiva, e, esta sim, com mandato irrevogável embora, não submetido ao nuto das instáveis administrações locais, será presidida por mandatário que a Assembléia Geral elegerá de uma lista apresentada pelo Poder Público Municipal. Ademais, nas assembleias gerais de eleição as ações da P.D.F. só terão um valor numérico de 50%, para impedir o domínio ponderável e desvantajoso de seu quantitativo majoritário.

8 — Duas objeções, entretanto, poderão ser contrapostas ao esquema revolucionário do articulado anterior desta justificação: 1.ª, esta mais de ordem político-econômica, sobre a estranheza de se permitir que uma empresa onde o governo local é o maior acionista esteja acionada sob a gestão suprema do capital privado e (como está no projeto) de instituições corporativas exorbitantes do Estado em sentido estrito (sindicatos, etc.); 2.ª, prevalentemente de ordem jurídica sobre a remora que advirá do artigo 13 da Lei de Sociedade Anônima (Decreto-lei n.º 2.627, de 1940), pelo qual, a ação é indivisível em relação à sociedade”.

A primeira objeção responderemos com um argumento de ordem social, quicá de ordem filosófico-jurídica: o Estado é a representação ou a organização política de Sociedade, em função da qual, pela qual e para a qual existe. Ademais, o Estado não tem fortuna, não tem renda, não tem patrimônio, senão o que resulta da contribuição dos cidadãos; ora, atribuir-se aos súditos dessa pessoa

moral, que ao mesmo tempo são os seus elementos componentes, cujo bem geral constitui sua razão de ser, máxime quando outras pessoas morais, outros grupos naturais como os sindicatos econômicos ou profissionais estarão presentes ao parlamento da empresa, a esses súditos atribuir a política administrativa suprema da companhia parece-me perfeitamente lógico, natural, desde que vantajoso e no caso se trate de um “serviço público”.

A seguinte objeção, predominantemente jurídica, redarguiremos com a interpretação do citado artigo 13 da lei regedora das sociedades por ações: buscando-se em Trajano de Miranda Valverde (*in* “Sociedades por Ações”, ed. Rev. Forense, 1941, págs. 99 e segs.), por exemplo, autor que é sem dúvida o maior comercialista patricio coevo, o sentido deste artigo, verificamos ter ele surgido da necessidade de resolver as querelas sobre representação das frações de ações na direção da sociedade. “A regra da indivisibilidade das ações em relação à sociedade, escreveu Valverde, é imposta pela necessidade de se afastar qualquer obstáculo ao seu regular funcionamento. Embaraços ou dificuldades poderiam, realmente, surgir, caso a situação jurídica do condomínio ou da comunhão houvesse unicamente de se regular pelo direito comum”. E, noutro trecho:

“A indivisibilidade prevista no artigo se relaciona, é evidente, com os direitos que a ação confere ao seu titular”.

Assim, e ainda desde que — o pensamento agora é do antes citado Rippert — a sociedade de economia mista só pode resultar, por sua natureza, de lei, e de “lei no sentido formal”, não vemos óbice de ordem jurídica a que se limite o peso das ações da Prefeitura nos atos de eleição, tanto mais quanto ela volta a ter o controle da empresa nas demais assembleias, e por ele não perderá uma ação removedora dos abusos porventura cometidos por quem efetivamente não será seu mandatário ou representante.

9 — Entramos, agora, num tópico dos mais relevantes, e que corresponde, em nosso projeto, ao artigo 17, parágrafo único, onde escrevemos: “Na ocorrência de não prorrogação da concessão (*que será de 30 anos*), ou se por qualquer motivo essa terminar antecipadamente, ou a P.D.F. desapropriar a Companhia, o preço a pagar pelo acervo da C.T.C. será o de seu justo valor atual...”.

Temos perfeita consciência de que nos achamos em pleno “Maelstrom” de controvérsias: conhecemos exuberantemente as opiniões autorizadas e respeitáveis de um Plínio Branco (*passim*), de um Luiz de Anhaia Mello (“O Problema Econômico dos Serviços de Utilidade Pública”, 1940, págs. 114 e segs., *et passim*). Todavia, um como outro, autoridades respeitáveis, são evidentes antipatizantes do capital privado — posição diversa da nossa — dominados por idéias de “socialização” e, o que é paradoxal, inspiram-se em doutrinadores americanos, especialmente John Bauer e Martin Glaeser, haurem elementos de economistas que vivem num país superabundante de capitais, com segura estabilidade econômica e onde vige admirável estabilidade de valores. Acresce notar que Bauer ou Glaeser não vivem nos Estados Unidos, sob a égide de uma Constituição como a nossa, onde existe cláusula como a do artigo 141, § 16, que assegura a propriedade contra o Estado, num regime de “justa indenização”, vale dizer “justo valor atual”.

Apesar dessas observações, nós entendemos que o autor de “*Effective Regulation of Public Utilities*”, — Bauer, como o renomado professor de Economia da Wisconsin University, Glaeser, não são tão pacíficos na opção pela fórmula do “custo histórico”, em cuja composição fazem entrar complexidades bem diversas da simplicidade de nomenclatura.

De qualquer forma, preferimos ficar com William Prendergast, outro especialista americano, escritor de “*Public Utilities and the People*”, cujas idéias quadram bem mais com a realidade e das quais Rezende Tostes se tornou excelente divulgador no Brasil — (cfr. “*Serviços de Utilidade Pública*”, ed. 1942 — com Introdução desse A.).

E nos sentimos tanto mais a cômodo para assim pensar quando a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos no mesmo sentido já se exprimiu:

“A manutenção do princípio do custo histórico para determinação dos lucros permissíveis torna-se irrealística. Uma percentagem fixa de lucros, calcada nessa base, não permite aos concessionários reinvestir na empresa o capital necessário à expansão dos serviços e torna extremamente aleatória a possibilidade de atração de novos investidores.

Ainda mais, os acionistas não têm garantia de avaliação justa dos bens da empresa, no caso de desapropriação ou de intervenção do Governo” (loc. e op. cit.).

Quase axiomática, pelo menos evidente, a incapacidade da Prefeitura do Distrito Federal para dispor de capitais que lhe permita, sozinha, arcar com os ônus da implantação de uma empresa de transportes coletivos urbanos, não vemos outro jeito de tornar viável essa imperiosa necessidade que atrair capitais privados. E numa região onde a queda do poder aquisitivo da moeda alcançou (como no ano passado, de 1955) termos até maiores de 12%, só garantido de muito sólidas poderão atrair investimentos particulares, divertindo-os de nefastas ou pelo menos socialmente inúteis aplicações especulativas. Daí seguirmos a linha do “justo valor atual”, inclusive na relação de critérios para a fixação de tarifas (cfr. art. 20 do Projeto).

10 — Outro passo de nossa proposição merece explicitado, ainda que não o possamos — de momento — fazê-lo com desenvolvimento mais amplo: — referimo-nos ao contido no artigo 9.º, parágrafo 3.º, alínea “a” do Projeto, onde autorizamos o Executivo local a promover “terminação contratual, acordada, determinada legal ou judicialmente” das concessões deferidas às empresas de carris ora em operação no Distrito Federal, cláusula que ainda desenvolvemos no artigo 27 da proposição.

Assim nos conduzimos por entender, o que já desenvolvemos, antes, com amplitude — (artículo 6) — que um sistema racional de transportes só é possível com a sua unificação dentro de empresa única em fruição de exclusividade. E, em segundo lugar, porque se impõe ao governo local a modernização dos transportes de superfície, com a supressão paulatina dos bondes, como Jorge Diniz Carneiro (loc. cit.) preconizou com sua respeitável autoridade:

“O sistema atual de carris urbanos, obsoleto e consumido, não está em condições de proporcionar melhor rendimento. O congestionamento do tráfego de superfície tende cada vez mais a reduzir a

velocidade dos bondes e conseqüentemente a sua capacidade de transporte. E' recomendável, à vista do estado atual das linhas e dos veículos, o estabelecimento de um esquema de substituição parcial futuro das linhas de carris por outras de veículos mais modernos e manejáveis, sejam "trolley-bus" ou ônibus; outras linhas deverão ainda ser conservadas e melhoradas".

Ora, no regime vigorante, onde as concessionárias se acham esmagadas por inequívoco deficit e onde o Poder Público não depara condições de impor melhoria de serviços — (serviço adequado) — desde que não realiza sua contrapartida de obrigações de concedente — (outorga de tarifa adequada) — nos termos do artigo 151 da Constituição Federal, é sobretudo convincente resolver-se de qualquer modo as concessões.

Nem se argüa a inconveniência de que a Prefeitura "encampe os prejuízos da Light", como freqüentemente é ouvido, desde que, ainda pelo artigo 151 da Carta Magna, achamos ser a Prefeitura responsável pela cobertura desses mesmos prejuízos, parecendo-nos melhor acordar a terminação antecipada — (de pouco, aliás) — das concessões que se vê pelo Judiciário responsabilizada a Municipalidade por deficits que anualmente comissões nomeadas pelo Prefeito têm apurado.

Acrescente-se que ainda seja a P.D.F. isentada de qualquer obrigação de ressarcimento de prejuízo, de fato e de direito não podendo ela exigir serviço adequado às necessidades imperiosas da população, deve segurar o timão do problema para dirigi-lo no sentido do bem coletivo.

Ao carioca não interessa, e a ninguém o "prejuízo da Light"; o que todos exigem é serviço de transporte coletivo rápido, confortável, consoante as solicitações e a "demanda" de uma cidade moderna.

11 — Entendemos mais, que o serviço unificado dos transportes coletivos do Rio de Janeiro exige a incorporação, no seu sistema, das linhas férreas suburbanas da Leopoldina, Central, Rio d'Ouro (ver artigo 9.º, parágrafo 4.º, do projeto), desde que êsses autênticos "metros regionais — (expressão do engenheiro Tobias D'Angelo Visconti, in "O Metropolitano de Londres", art. pub. na "Revista Municipal de Engenharia", da P.D.F., vol. XXI, 1954, págs. 166-188) — se acham fora dos objetivos das estradas de ferro de penetração, a Central e a Leopoldina, que, por isso, descaram da sua eficiência, com larga messe de infelizes serviços sempre aquém das exigências de seus usuários. Como bem demonstrou o referido Visconti, que no largo estudo antes citado preconizou tal fórmula, o exemplo similarmente vem doutros países, especialmente de Paris com sua "ligne de Sceaux".

Um convênio amplo da C.T.C. — ("Companhia de Transportes Coletivos" de nossa proposição) — ou, mesmo, da Prefeitura, com o Governo Federal poderia efetivar a incorporação, que viria, por certo, com o aprazimento das citadas ferrovias — que têm nesses transportes regionais autênticos elefantes brancos de que se querem livrar — e sem ônus para a nova empresa, a qual receberia as linhas suburbanas como participação da União no seu capital.

12 — Finalmente se impõe explicar o "porque" do Título II de nosso Projeto, sobre a extinção do atual Departamento de Concessões, e sua substituição por um órgão coletivo, uma autêntica "Comissão Local" no estilo das existentes em

quase tôdas as cidades americanas — (cfr. Temistocles Brandão Cavalcanti, "Comentários à Constituição de 1946", artigo 151).

Não há quem deixe de perceber a total ineficiência do existente Departamento de Concessões e, de público, é seu atual Diretor quem o vem proclamando: desaparelhado de quaisquer elementos, inclusive de normas cogentes que lhe permitam fazer penetrar seu poder fiscalizador no âmago das administrações de empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, êle vegeta como um dos setores mais criticados e passivos da administração local.

Impõe-se dar vivacidade a êsse organismo, pelo que o substituímos por um colégio onde entrarão delegados governamentais e sindicais, os quais tornarão eficiente e concreta a competência do governo local para regulamentar e fiscalizar os serviços públicos concedidos de sua esfera. Para isso, também atribuímos à "Comissão" ampla competência fiscalizadora.

Um organismo desse tipo não somente evitaria os expedientes de transação em vigor, como se verifica da implantação de múltiplas comissões fiscais integradas só por funcionários (para a concessionária de telefones, Lei n. 778, de 12-9-1953; para os permissionários de ônibus, em especial, Lei n. 775, de 27-8-1953, artigo 13) — também ineficientes e inoperantes, como permitiria agitar e solucionar a velha controvérsia sobre a qual Meirelles Teixeira escreveu excelente monografia — ("A Competência Municipal na Regulamentação dos Serviços Públicos Concedidos" — São Paulo — 1948), e que tão amargos travos impõe à coletividade local, forçada a ingerir e digerir obrigações que, contra a Constituição Federal, lhe são atribuídas em concessões deferidas e não fiscalizadas pela União.

Estas, em explicações breves, as linhas essenciais de nosso projeto que "Determina medidas para a organização da Companhia de Transportes Coletivos do D.F. — (C.T.C.), extingue o Departamento de Concessões, substituindo-o por órgão com representação popular, e dá outras providências".

Elaborando-o com atento cuidado, aqui tomando sugestões da experiência estrangeira, acolá inspirando-se em disposições de anteriores projetos como os da "Eletrobras", adiante buscando observações nas deficiências de outros, como a "Companhia Municipal de Transportes Coletivos de São Paulo", o autor procurou lançar as bases de um empreendimento cuja necessidade todos os especialistas já apontaram e cuja urgência é toda uma coletividade que reclama.

Que digam os legisladores da Câmara local o que lhes ocorrer sobre a matéria; e os interessados que se manifestem. Nosso dever de representante desse povo carioca, que padece os piores transportes urbanos do universo, está cumprido.

O resto... o resto depende de muito mais.

Rio de Janeiro, em 12 de abril de 1956. — Cotrim Neto.