

prensa, disse, ao começarem as investigações, no seu livro *Looking Forward* ("Olhando o Futuro"):

"Não são necessárias complicadas estatísticas para provar esta supercapitalização. . . . O Senador Morris, num discurso do ano transato, no Senado, instruído com dados da Comissão Federal de Comércio, estudou a supercapitalização de muitas grandes companhias, calculando, em números redondos, 520.000.000 de dólares os valores que sabia terem sido supercapitalizados por essas empresas.

Isto significa ter-se pedido ao povo norte-americano entregasse seu dinheiro em troca de papéis improdutivo. Isto significa que alguém estava obtendo lucros de uma capitalização para a qual não contribuía com capital efetivo. Isto quer dizer que o povo pagou êsses lucros, sujeitando-se a uma elevação de tarifas e de preços.

Por falta de vigilância tornamos possível a muitas companhias subtraírem-se às prescrições legais, capitalizando sem inversões efetivas, acumulando capitais em monstruosas pirâmides de grupos *holdings* (FRANKLIN D. ROOSEVELT, *Looking Forward*, págs. 107-109). (Ver, também, os inquéritos do Senado norte-americano — *Hearings before the Senate Committee on Interstate Commerce, on S. 1725, 74 th Congress, 1st. sess., 1935*).

9. GIGANTESCO ASPIRADOR DE DÓLARES

Para que se tenha uma idéia do que seja a exploração de um sistema de *holdings* no serviço de concessões, basta o exemplo do Estado de Nova York. Antes mesmo que o Congresso decretasse a "sentença de morte" das *holdings* em serviço público (como é chamada a lei sobre as *holdings*), com o auxílio do Judiciário, aquele Estado, a partir de 1931, conseguiu reduzir o gasto dos consumidores em US\$ 58.681.000 (cinquenta e oito milhões seiscentos e oitenta e um mil dólares).

E o professor de Ciência Política da Universidade Iowa, HERMAN T. TRACHSEL, em seu livro "*Public Utility Regulation*", Chicago, 1947, pág. 54, comenta:

"... êstes números não nos contam tôda a história.

A economia feita pelos consumidores, tomando-se por base as tarifas que eram cobradas em 1931, ultrapassou a quantia de US\$ 74.000.000. E a soma dessas economias (dos consumidores), num período de 14 anos, foi calculada em US\$ 670.000.000 (seiscentos e setenta milhões de dólares). Isto é, se entre 1931 e 1944 os consumidores viessem pagando as tarifas que lhes eram cobradas em 1931, êles teriam dispendido, a mais, US\$ 670.000.000 (seiscentos e setenta milhões de dólares)".

Ante êste exemplo, não será exagero dizer que, se em cada um dos Estados da União se conseguisse penetrar na contabilidade conjunta do Grupo Light, economizaríamos, em dólares, o bastante para realizar, no Brasil, um "Plano Marshall" ou uma "Operação Pan-Americana". Para isso não se precisa mais do que aplicar a Constituição da República — arts. 148 e 151 — e as leis subsidiárias, como o Código de Águas e de Energia Elétrica, que estabeleceram as bases do contrôlo econômico e financeiro dos serviços concedidos, a exemplo dos Estados Unidos.

Essas considerações são essenciais à verdadeira compreensão do capítulo seguinte, no qual, através de provas e do exame de cada empresa que integra o Grupo Light, se demonstrará que o litisconsórcio requerido tem integral procedência.

C — Ainda a fundamentação do litisconsórcio. O Grupo Light no Brasil. COBAST e BRASCAN são empresas que o integram.

1. TRUSTES INTERNACIONAIS

A exploração da produção e distribuição da energia elétrica, no mundo inteiro, está dividida em zonas, entre grupos internacionais, que foram se assenhoreando, também, das manufaturas de aparelhos elétricos. Desta forma organizaram poderosos trustes internacionais.

No Brasil, êstes grupos são representados pela *Brazilian Traction* e pela *Electric Bond and Share* que, em conjunto, segundo ARISTÓTELES MOURA ("*O Dólar no Brasil*"), controlam 72% do consumo nacional de eletricidade e 65% da potência instalada.

“O Grupo *Bond and Share* predomina no interior paulista e em outras áreas menores do país, enquanto o Grupo *Light* atua no chamado eixo Rio-São Paulo. Observa-se entre os dois grupos o processo de divisão de áreas de influência, ficando a *Bond and Share* com áreas extensas e de menor desenvolvimento econômico e a *Light* com uma única região, que é a mais industrializada do país” (pág. 17).

Das ligações das duas *holdings* aos grupos norte-americanos estão de acordo ARISTÓTELES MOURA e GERALDO BANAS. O primeiro assim o afirma:

“As duas *holdings* que capitaneiam os grupos acham-se entrosadas, em escala financeira, a gigantescas organizações sediadas nos Estados Unidos, em especial ao *Banco Morgan*” (obra citada, pág. 17).

E o segundo, esclarece:

“O Canadá figura como segundo inversor de capital no Brasil, porque a *Brazilian Traction* tem sua sede em Toronto. Mas, a metade dos acionistas da empresa vive nos Estados Unidos, na Inglaterra e na Bélgica” (“*Capital Estrangeiro*”, II, pág. 18).

RICHARD LEWINSON, em “*Trustes e Cartéis, suas origens e influências na economia mundial*” (pág. 81), adverte que a indústria de energia elétrica, por causa dos enormes capitais que requer, “oferece condições extremamente favoráveis para a formação de grandes trustes”. E conclui:

“É por isso que os trustes que visam a exploração da energia elétrica aproximam-se muitas vezes do tipo de trustes financeiros.

Se as relações internacionais da indústria elétrica são talvez as mais intensas, elas também são, não raro, as mais complicadas”.

Fazendo um histórico do desenvolvimento dos trustes de electricidade, o mesmo autor assinala que eles estão ligados aos nomes

dos três grandes inventores americanos: Edson, Thomson e Westinghouse. Em 1886, Westinghouse, que era, também, um grande empreendedor, fundou a sua própria companhia para adquirir outras e formar um grande truste. Em 1892, surgiu a *General Electric Company*, resultado da fusão da *Edson General Electric Co.* com a *Thomson-Houston Electric Company*, possuidores das patentes de Edison e Thomson, respectivamente.

Os dois grandes trustes, *General Electric* e *Westinghouse*, passaram a disputar o controle do mercado mundial, estendendo suas atividades à Europa e à América do Sul.

Em “*Le Capital Américain et la France*”, pág. 155, do número especial da revista “*Economie et Politique*” (ns. 5-6, de 1954), JAMES BURNHAM diz:

“Ce sont essentiellement deux groupes américains parmi les plus puissants, *Westinghouse (Bellon)* et *General Electric (Morgan)* qui sont les chefs de file de pénétration en France.

.....
Le groupe, gravitant dans l'orbite de la *Banque Morgan et Cie.*, est certainement le plus puissant; par l'intermédiaire de ses deux principales tentacules pointées vers le monde extérieur: *International Telephone and Telegraph (I. T. T.)* et l'*International General Electric*, il encerre la plus chère des industries de télécommunications en France, ainsi qu'une partie de nos industries de matériel électrique”.

E conclui:

“Chaque pulsation électrique, des ondes hertziennes ou de la basse à la haute tension, déclanche en faveur de *Morgan et Cie.*, un flux de profits”.

Brazilian Traction é um *holding* possivelmente ligado à *General Electric*. Esta ligação se revela pela presença, entre os primeiros diretores da *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power*, do Sr. FREDERIC NICHOLLS, segundo vice-presidente e diretor gerente da *Canadian General Electric Company*, que segundo LEWINSON (página 84) é a subsidiária canadense da *General Electric* norte-americana.

cana (vide quadro de Interdependência das Empresas de Energia Elétrica em 1939) — (Doc. 10).

2. O GRUPO LIGHT

O Grupo Light, no Brasil, é composto atualmente de empresas que exploram os serviços de luz, gás e telefone nos Estados da GUANABARA, do Rio de Janeiro e de São Paulo, além do serviço de carris na cidade do Rio de Janeiro, e de telefones no Espírito Santo e Minas Gerais. A matriz, com sede em Toronto, Canadá, é a *Brazilian Traction*. A “nacionalização”, recente, de algumas das subsidiárias do Grupo, não quebrou os vínculos com o *holding* canadense. Foi criada, em 1956, um *holding* “nacional”, a BRASCAN, EXPANSÃO E INVESTIMENTOS, da qual a *Brazilian Traction* participa com 99,9% das ações ordinárias (1.997.490 ações do capital total, este representado por 2 milhões de ações de Cr\$ 1.000 cruzeiros cada), conforme se vê na relação de acionistas presentes à Assembléia Geral Ordinária realizada em 28 de abril de 1960 (Doc. 6).

GERALDO BANASKIWITZ no seu “*Relatório Industrial — Capital Estrangeiro*”, vol. 2, junho de 1957, referindo-se aos investimentos de capitais do Canadá, diz:

“Durante mais de quarenta anos, o Grande Domínio, através da *Brazilian Traction Light and Power*, foi, indiscutivelmente, o maior país-inversor de capitais no Brasil.

O Canadá perdeu esta posição somente depois de 1948, quando se registrou o início de um vultoso influxo de fundos norte-americanos.

Mas, ainda hoje, a *Brazilian Traction* constitui, por si só, o maior empreendimento particular de todo o Continente (Cr\$ 52.358 milhões).

Esse total corresponde, aproximadamente, ao valor que o balanço publicado em Toronto dá aos investimentos da Companhia no Brasil (US\$ 779 milhões)” (*obra citada*, pág. 40).

Recentemente, em 1959, o Grupo Light editou uma *plaqueta*, sob o título “SOMOS 42 MIL”, onde se pode ler os seguintes tópicos:

“Quanto somos:

São 42.000, aproximadamente, os empregados da Organização Light, assim distribuídos:

16.800 — energia

14.000 — telefones

8.000 — carris urbanos

3.000 — gás

300 — administração geral”

“O que somos:

A Organização Light, vinculada à *Brazilian Traction*, compõe-se de várias Companhias e possui uma tradição de mais de meio século de serviços prestados ao Brasil” (Doc. 7).

Na última página dessa publicação vê-se a relação das empresas do Grupo Light, que assim está constituído:

- 1 — COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS (COBAST)
- 2 — RIO-LIGHT S.A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS (ex-Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, Ltda.)
- 3 — SÃO PAULO LIGHT S.A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE
- 4 — SÃO PAULO — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE S.A.
- 5 — COMPANHIA FLUMINENSE DE ENERGIA HIDROELÉTRICA
- 6 — COMPANHIA TELEFÔNICA BRASILEIRA
- 7 — COMPANHIA TELEFÔNICA DE MINAS GERAIS
- 8 — COMPANHIA TELEFÔNICA DO ESPÍRITO SANTO
- 9 — SOCIÉTÉ ANONYME DU GAZ DE RIO DE JANEIRO
- 10 — COMPANHIA PAULISTA DE SERVIÇOS DE GÁS

- 11 — CIDADE DE SANTOS — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E GÁS S.A.
- 12 — COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTANICO.

Um reparo a fazer: a omissão da BRASCAN, EXPANSÃO E INVESTIMENTO, com seus dois bilhões de capital...

3. GENERALIDADES SÔBRE LUCROS DO GRUPO LIGHT

As atividades do Grupo Light no Brasil, não obstante as afirmativas das Autoras, têm sido bem sucedidas. Atestam-no as remessas de dólares para o exterior, a título de pagamento de dividendos e outros, inclusive amortização de bens reversíveis.

A Fiscalização Bancária do Banco do Brasil (Ofício FIBAN 25-FIRCE-8/1, de 30 de setembro de 1955) (Doc. 11), atendendo solicitação da Procuradoria Geral do ESTADO, no sentido de esclarecimento sôbre o montante das remessas efetuadas pela Autora RIO-LIGHT, a título de dividendos de 1950 a 1953, informou:

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

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

4. Posteriormente, o Conselho da SUMOC, em sessão de 13-4-54, permitiu ao mesmo "Grupo Light" reali-

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

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

A resposta da Fiscalização Bancária fêz-se acompanhar de quadro demonstrativo, através do qual se constata que, em dólares, durante o período mencionado, os envios para o exterior atingiram a quantia de US\$ 21.499.058,30, assim discriminados:

Juros de obrigações	US\$	10.489.876,01
Bens reversíveis	US\$	3.000.000,00
Amortização de obrigações	US\$	3.752.435,02
Juros de empréstimos	US\$	4.256.747,27

Vale acentuar que as remessas em dólares, fazem-se via de câmbio privilegiado.

Em outro expediente (FIBAN 30-FIRCE-8/1, de 19 de abril de 1960) (Doc. 12), o Banco do Brasil, atendendo a nova solicitação da Procuradoria, referente a remessas para pagamentos de dividendos a acionistas no exterior, no período de 1955 a 1959, assim esclareceu:

"Em resposta, cumpre-nos dizer que, de nossos registros, nada consta sôbre transferências de dividendos pela referida empresa, no período 1955/1959, não obstante pudessem tais operações ter curso no mercado oficial de câmbio até a vigência da Lei n. 3.244, de 14-8-57, sob con-

trôle desta Fiscalização Bancária e, posteriormente, independentemente de qualquer interferência dêste órgão, no mercado de taxas livres, em face do estatuído no art. 51 da supracitada Lei.

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

Por outro lado, o exame dos balanços das empresas do Grupo Light, publicados no Canadá, mereceu de ARISTÓTELES MOURA, as seguintes observações (*obra citada*, págs. 35-36) :

“*Lucros declarados* — Já ressaltamos a pouca validade dos dados contábeis constantes dos balanços das empresas Light. Examinando o quadro dos lucros declarados nos balanços da matriz, em Toronto, podemos verificar que ultrapassam, de muito, os limites admissíveis contratualmente. A divulgação mais discriminada desses dados foi feita em março de 1949 (“*Conjuntura Econômica*”, n. 3, ano III) com especificação dos lucros relativos a trinta exercícios financeiros, de 1918 a 1947, e que totalizam US\$ 550 milhões. Os lucros dos anos posteriores são os seguintes :

LUCROS DA LIGHT	
(US\$ milhões)	
Ano	Lucro
1948	29
1949	33
1950	35
1951	37
1952	42
1953	45

É significativa a linha ascendente dos lucros líquidos. Essa associação, sem o aumento correspondente dos investimentos, indica a utilização mais intensa das instalações da empresa e a elevação da tarifa média”.

Vê-se por aí que enquanto as Autoras alegam *déficits*, os balanços de Toronto revelam lucros em escala ascendente verdadeiramente impressionante.

4. ESCRITA ÚNICA. APURAÇÃO DE DÉFICITS

O “*Diário Municipal*” da Prefeitura do antigo Distrito Federal, Suplemento de 28 de novembro de 1958, publicou o relatório da auditoria contábil realizada nas empresas que exploram o serviço de carris urbanos da cidade, levada a efeito por uma Comissão de Perícia Contábil instituída por despacho do Prefeito (processo GP-2.271/58). A auditoria verificou que :

“Para efeito de operação, os serviços de bondes das duas companhias (Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. e Ferro Carril Jardim Botânico) são considerados como um só, e a receita e a despesa, relativas a essa operação, são colecionadas, inicialmente, nos livros gerais da Divisão de Carris da Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda. Em consequência, o resultado geral da exploração dos serviços de ambas as Companhias é apurado em conjunto”.

Verifica-se, desta forma, que é inteiramente impossível a apuração da realidade de déficit, caso não se penetre no exame contábil e pericial de tôdas as concessões do Grupo Light, uma vez que as escritas se mesclam, num verdadeiro labirinto.

Outra, aliás, não foi a conclusão a que chegaram os Contadores, no seu Relatório :

“265 — Mas, daí a concluir que o DEFICIT CONTÁBIL, ora apontado, corresponde ao DEFICIT REAL vai alguma distância, eis que, nos limites da auditoria ou perícia, não poderia a Comissão que presido — (pois seus trabalhos não terminam com o presente relatório, já que

estamos apurando o patrimônio e os resultados financeiros dos exercícios anteriores a 1957) — esmiuçar da exatidão, da adequabilidade, ou da correta imputação ao serviço de bondes de muitas despesas, principalmente quando a concessão de carris é explorada em conjunto com as de luz e fôrça, num *holding* exercido pela Cia. de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., posto que, juridicamente, seja a Cia. Ferro Carril Jardim Botânico empresa independente.

266 — Por isso mesmo, se afirmamos enfaticamente que, contábil e auditorialmente, a contabilidade guarda perfeita e exata concordância com os documentos e elementos de base, o mesmo não poderemos fazer em relação aos critérios de imputação de gastos e despesas que, *comuns a todas as concessões da Cia. Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda., são rateados entre os diversos serviços explorados*” (fls. 84 verso dos autos).

Argumento frisante da justeza dessa ponderação do Relatório encontra-se no resumo dos Resultados Operacionais no exercício de 1957, página 2 do mesmo Relatório, onde se vêm as seguintes despesas (fls. 77 verso dos autos):

Despesas de rateio	Cr\$	45.593.926,40
Gastos gerais de Administração ..	Cr\$	129.904.977,40

Essas importâncias, num total aproximado de 176 milhões de cruzeiros, imputadas à Divisão de Carris, são retiradas da *despesa total* de Administração da antiga Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro. São despesas gerais comuns a todos os serviços e a todas as concessões exploradas pela RIO-LIGHT S.A. Atentando-se em que o deficit apurado para o mesmo exercício financeiro foi de Cr\$ 234.799.916,60, salta à vista a absoluta necessidade de serem apuradas as verdadeiras razões dessa imputação, o que só se poderá obter em perícia contábil abrangendo a escrita completa do Grupo e não somente aquela parte, contabilizada como Receita e Despesa da Divisão de Carris.

Mas, que contas de rateio serão essas? Elas são diversas, como se verifica do Relatório (fls. 92 verso dos autos). O que é curioso é que se imputem, a empresas ditas deficitárias, despesas elevadas

de publicidade, de relações públicas, *da própria ocupação do edifício-sede*, à Avenida Marechal Floriano (propriedade de RIO-LIGHT), de assistência técnica prestada pela COBAST (empresa do mesmo Grupo); e, ainda, despesas com a Casa Matriz (a *Brazilian Traction* e a *Canadian Brazilian Services Ltd.*) no estrangeiro. Não há dúvida que a escrita é estarecedora e está a merecer, neste pleito, completo e cuidadoso exame do Judiciário.

Justificando a orientação dada à auditoria contábil, lê-se ainda no Relatório o seguinte:

“Os deficits *que no dizer das Concessionárias, tiveram início em 1946, não sofreram, de outro lado, o exame acurado e rigoroso que se fazia mistér*, mesmo porque, desaparelhado o órgão fiscalizador a uma ação sistemática e permanente, o problema das revisões tarifárias é encarado, como agora, ao tropel das ameaças de greve, depredações, ou, em suma, ao vislumbre de verdadeiro *casus belli*” (fls. 77 verso dos autos).

Não obstante a falta de pesquisa mais profunda na contabilidade das Concessionárias, sobretudo em face da técnica contábil usada pelas mesmas — escrita única — o Poder Concedente nem por isso tem se esquivado a atender os reclamos de elevação de tarifas. Nunca deixou de considerar e deferir as reivindicações das Concessionárias. Poderia — sem que lhe coubesse a pecha de inconsequente — aguardar a apuração *das causas* dos deficits; aprofundar a pesquisa sobre o patrimônio das Autoras; conhecer o verdadeiro capital investido, a fim de, só à vista de elementos positivos, fixar a remuneração devida. Mas, para não faltar às Concessionárias, o Governo sempre concedeu os aumentos de tarifas pleiteados.

Veja-se *em que termos foi concedido o aumento de 1959* (Decreto n. 14.253, de 30-12-1958). Foi ele autorizado para enfrentar elevação salarial e o abono provisório; todavia, nos *consideranda* do Decreto ficou esclarecido:

1) que a Comissão Especial de Contadores da Prefeitura concluiu, em estudo *atuarial, contábil* (não perícia contábil), que a receita das Autoras, àquela época, não podia atender às majorações salariais;

2) que a Comissão de Fiscalização do Serviço de Bondes e a Comissão de Transportes Coletivos, depois de examinarem o rela-

tório da Comissão de Contadores, concluíram pela existência de *deficit operacional independentemente da indagação de suas causas*.

Fica, assim, evidenciado, que o exame da contabilidade das Autoras foi superficial; apenas apurou a existência de deficit operacional *à vista de elementos fornecidos pela contabilidade delas próprias, sem, todavia, investigar as causas reais desses deficits*. O Poder Concedente, sem mesmo conhecer os motivos e investigar as causas dos deficits operacionais, não teve dúvida em socorrer as concessionárias, na emergência de um aumento salarial, dadas as ameaças de greve.

Este Poder Concedente, que aceitou, assim, *a priori*, sem maiores investigações, deficits operacionais registrados na contabilidade das concessionárias, sem pesquisar ou apurar as suas causas, isto é, sem verificar se êles seriam decorrentes de má administração, de excesso de despesas de administração geral, de falta de remanejamento das linhas, de evasão de receita pelo não fechamento dos bondes; é êste o Poder Concedente agora acusado pelas Concessionárias como responsável por êsses deficits, pelos prejuízos que elas próprias apresentam nos seus balanços e que *ninguém sabe se são reais*, verdadeiros ou fruto de um passe de mágica tendente a obter a rescisão dos contratos de transporte que as Autoras, de há muito, consideram *um mau negócio* (Doc. 13).

Vale salientar, ainda, a ressalva constante do disposto no artigo 4.º do Decreto citado, com a evidente intenção de evitar manobras futuras:

“A concessão do presente aumento de tarifas *não implica no reconhecimento*, por parte da Prefeitura, de quaisquer reivindicações contra ela formuladas, em juízo ou fora dêle, pelas concessionárias, notadamente sôbre deficits operacionais, *a serem apurados, em suas causas*, através de estudos posteriores determinados no presente decreto”.

Talvez o temor à apuração da legitimidade dos deficits apresentados tenha concorrido para levar as Autoras ao ajuizamento dêste pleito, com o qual também objetivariam (além da entrega de sucata e a transferência de ônus trabalhista) fugir às responsabilidades para com o Governo e o Povo.

Estranho o procedimento das Autoras, quando, pelos seus representantes na Comissão de Transportes Coletivos, Srs. Ito Tebyriçá e Hamilton Prisco Paraíso, em voto em separado, declararam aceitar o aumento

“com a ressalva de que as tarifas a serem decretadas o fôssem a título provisório, sujeitas a posterior reajustamento para o fim de assegurar a cobertura integral aos custos de operação e manutenção dos serviços”.

Atendidas, então, pelo Prefeito, — que concedeu o aumento a título provisório (art. 1.º) e determinou que as comissões de Fiscalização de Bondes e de Transportes Coletivos (art. 5.º), *em colaboração com as concessionárias*, dentro do prazo de 120 dias, apresentassem relatório conclusivo com estudos sôbre a melhoria dos serviços de bondes e continuassem (art. 6.º) os estudos, dentro de 180 dias indicando medidas indispensáveis à prestação de um serviço eficiente, estudos de natureza jurídica, econômica e financeira — investem, agora, as Concessionárias contra o Poder Concedente — *investem, agora, as Concessionárias contra o Poder Concedente que lhes atendeu, mais uma vez, como sempre, sem discutir, NUMA ATITUDE DA MAIS ABSOLUTA BOA-FÉ E CONFIANÇA, antes mesmo de apurar as causas dos deficits operacionais que, hábilmente contabilizados, apenas eram, por elas, mostrados.*

Os aumentos tarifários de 1957, pela previsão da Comissão Contábil, se exclusivamente para atender à majoração de salários, seriam rigorosamente de Cr\$ 0,4366. No entanto, foi arredondado para 0,50, estabelecendo-se que o saldo verificado seria recolhido ao Banco da Prefeitura, para constituir Fundo de Melhoria (fls. 81 dos autos).

Eis aí, de relance, como se apuram deficits alegados pelas Autoras — sem a investigação que se impunha, *mas que ora se torna necessária*, das suas verdadeiras causas.

5. A “BRAZILIAN TRACTION” E ALGUMAS DE SUAS FILIAIS NO ESTADO DA GUANABARA: RIO-LIGHT, JARDIM BOTÂNICO, COBAST E BRASCAN

Não interessa, no momento, o exame da constituição jurídica e das atividades de *tôdas* as sociedades que, obedecendo ao comando da *Brazilian Traction*, compõem o chamado Grupo Light.

O ESTADO DA GUANABARA está demonstrando, neste título, que há comunhão de interesses a justificar a presença, no pleito, de mais duas das filiadas ao *holding* da *Brazilian Traction*: a COBAST e a BRASCAN.

Dispensável, por isso mesmo, de momento, a presença de outras filiadas, tais como a *Société Anonyme du Gaz*, a Companhia Telefônica Brasileira, a *Brazilian Hydro-Electric*, a não ser que, em decorrência mesmo da prova a ser feita perante esse Meretíssimo Juízo, se conclua pela imprescindibilidade da convocação das mesmas para completa elucidação dos fatos. Óbvio que, se a perícia (notadamente a contábil), exigir verificação na escrita daquelas filiadas, ou de quaisquer outras, será irrecusável o seu chamamento à lide, pois do contrário haveria cerceamento de defesa em ponto crucial desta demanda, qual seja a prova completa da interligação entre elas.

Exemplos do conhecimento geral estão a indicar que outras filiadas possam ser convocadas à integração desta lide. Por falta de elementos probatórios, deixa o ESTADO de requerê-lo imediatamente, protestando fazê-lo se fôr o caso, e quando necessário. (Por exemplo: com relação à *Société du Gaz* — quando tiver a certeza de que o aumento reservado, concedido pelo Ministério da Viação, elevou a tarifa de gás para atender a alegados deficits operacionais do serviço de carris).

Por outro lado, está a exigir o devido esclarecimento neste pleito, detalhe aparentemente de somenos importância, mas que não deixa de corroborar as seguidas afirmativas do Contestante, de que as empresas são, na verdade, uma única: as contas domésticas de luz, devidas à concessionária RIO-LIGHT, que é a sua fornecedora, são quitadas em *recibo comum com o gasto de gás, contendo somente o timbre da Société Anonyme du Gaz*. E mais: os débitos de telefone, luz e gás (fato notório), são pagos no mesmo guichê da Light.

Só a perícia dirá o verdadeiro sentido de tais “pormenores”...

No momento, para justificação e fundamentação do litisconsórcio, basta o exame da constituição legal e das atividades e interesses — que são comuns — daquelas entidades chamadas à integração do feito. É o que se fará nos títulos seguintes.

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

A *The Rio de Janeiro Light and Power Company, Limited*, empresa canadense, com sede em Toronto, foi autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto n. 5.539, de 30 de maio de 1905, com o capital nominal de 25 milhões de dólares, dos quais apenas 4 milhões, ao que se sabe, integralizados.

Inicialmente, seu objetivo principal era explorar o negócio de luz, calor e força em todos os seus ramos (Doc. 14). Posteriormente o seu nome foi alterado, incluindo-se a palavra *Tramway*; passou, assim, a denominar-se *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited* e incluída, entre os seus objetivos (Doc. 14), a exploração de carris, no Brasil, mediante autorização ou concessão do Governo.

Pelo Decreto 9.454, de 20 de março de 1912, foi a Companhia autorizada a continuar a funcionar no Brasil, e o seu capital-ações (Doc. 15) aumentado para 50 milhões de dólares. A 30 de dezembro de 1914 (Doc. 16), foram os seus estatutos modificados e aprovados pelo Decreto 11.405-A, daquela data, de modo a permitir o emprêgo de seu capital na aquisição ou compra de ações, títulos e obrigações de qualquer outra companhia cujos fins fôssem no todo ou em parte semelhantes aos seus.

Mais tarde teve o seu rótulo modificado para “Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro” — um primeiro simulacro de nacionalização.

Em 13 de junho de 1959, pelo Decreto n. 46.216, foi-lhe concedida a “nacionalização”, passando a denominar-se *Rio-Light S.A. — Serviços de Eletricidade e Carris* (Doc. 3).

Este segundo simulacro consistiu na mudança da sede da Companhia, de Toronto, no Canadá, para o Rio de Janeiro, com um capital integralizado de Cr\$ 4.390.212.000,00, dividido em 21.951.060 ações ordinárias, nominativas ou ao portador, de Cr\$ 200,00 cada. O art. 2.º do novo e atual estatuto define as suas finalidades:

“A Sociedade tem por objetivo principal a produção, transmissão, distribuição e comércio de energia elétrica, por si ou em conexão com outras empresas, especialmente no Distrito Federal e no Estado do Rio de Janeiro, e ainda,

a operação do serviço de carris urbanos no Distrito Federal. Poderá, também, exercer atividades correlatas ou acessórias, quando necessárias ou convenientes aos interesses sociais”.

O capital da *The Rio de Janeiro, Tramway, Light and Power Company Limited*, era, à data da sua “nacionalização”, de 60.000.000,00 de dólares canadenses, representado por 600.000 ações de 100 dólares cada. Este capital, convertido em cruzeiros, foi dado como de Cr\$ 4.390.212.000,00, correspondente a 21.951.060 ações, no valor nominal de Cr\$ 200,00 cada. Assim se constituiu o capital da RIO-LIGHT S.A., SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS.

A lista de presença dos acionistas da antiga *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power* acusa participação da *Brazilian Traction* com 599.880 ações das 600.000 ações autorizadas e emitidas, por ocasião da sua transferências para o Brasil.

A RIO-LIGHT S.A., pois, é brasileira apenas no nome, uma vez que a maioria das suas ações (99%) continua a pertencer a uma companhia estrangeira, a *Brazilian Traction*, com sede em Toronto. A “nacionalização” não passa, pois, de uma grande farsa.

O “*Diário Oficial*”, parte I, de 27 de abril de 1960, fls. 849/51, publica o Balanço da RIO-LIGHT S.A. — SERVIÇOS DE ELETRICIDADE E CARRIS (Doc. 17).

A simples análise desse documento mostra que as Autoras têm operado no Brasil com resultados absolutamente satisfatórios, não se justificando a campanha, por elas próprias alimentada, de que as tarifas não têm sido compensatórias.

A vista do aludido Balanço, que só um exame em profundidade nos livros da empresa poderá melhor espelhar, é possível realizar-se a seguinte análise:

No grupo “*imobilizado*”, nas contas que caracterizam o “Capital Fixo”, isto é, os que representam os bens e equipamentos permanentes aplicados na exploração das concessões e que somente sofrem as variações decorrentes de novas inversões, ou de baixas por depreciação, amortização ou retirada de partes inservíveis, desgastadas ou obsoletas, se se fizer o acréscimo da conta “Obras e Serviços em Andamento”, que integra o grupo “Pendente” e a incorporação, para dedução de tôdas as reservas para depreciação e amortização con-

signadas no “Passivo Inexigível”, apresentar-se-á a seguinte posição para o “Capital Fixo”;

ESPÉCIE	PARCIAIS	TOTAIS
I) <i>Serviços de Eletricidade</i>		
Bens e Instalações em Serviço	12.644.982.127,30	
Obras e Serviços em Andamento	2.111.251.382,30	14.756.233.509,60
II) <i>Outros Serviços</i>		1.469.198.081,20
Soma		16.225.431.590,80
III) <i>Reservas para amortização e Depreciação</i>		
a) Eletricidade	4.015.463.867,80	
b) Outros serviços	2.757.054.942,80	6.772.518.810,60
IV) <i>Investimento líquido final em 31-12-1959</i>		9.452.912.780,20

Temos então que:

1.º) em números redondos, a eletricidade absorveu 91% dos investimentos, distribuindo-se os restantes 9% pelo gás, serviços de bondes da zona norte e caminho férreo de acesso ao Corcovado;

2.º) os investimentos operacionais, afetados das reservas para depreciação e amortização, são os seguintes:

ESPÉCIE	PARCIAIS	TOTAIS
I) <i>Eletricidade</i>		
Investimento Global	14.756.233.509,60	
Menos reservas de depreciação e amortização...	4.015.463.867,80	10.740.769.641,80
II) <i>Outros Serviços</i>		
Investimento Global	1.469.198.081,20	
Menos reservas de depreciação e amortização...	2.757.054.942,80	— 1.287.856.861,60
III) <i>Investimento líquido final em 31-12-1959</i>		9.452.912.780,20

Estabelecendo a relação:

RESERVAS PARA DEPRECIACÕES E AMORTIZACÕES

Investimento global

obtém-se os seguintes índices de depreciação e amortização:

a) <i>Elettricidade:</i>	Cr\$ 4.015.463.867,80	= 27,21%
	Cr\$ 14.756.233.509,60	
b) <i>Outros serviços:</i>	Cr\$ 2.757.054.942,80	= 187,66%
	Cr\$ 1.469.198.081,20	

ou, em outros tēmos:

1.º o investimento para eletricidade (que continua a expandir-se e cuja concessão está muito longe de ter findo o respectivo contrato) está amortizado de mais da quarta parte;

2.º os investimentos para os outros serviços (bondes da zona norte, gás e caminho férreo do Corcovado) já foram totalmente amortizados, verificando-se, ainda, um excesso da ordem de 87,66%. Vale dizer que a concessionária obteve, em face do Balanço, cêrca de 1.287.856.961,60 (hum bilhão, duzentos e oitenta e sete milhões oitocentos e cinqüenta e seis mil novecentos e sessenta e um cruzeiros e sessenta centavos), decorrentes de uma super depreciação e amortização, o que implicaria, para os serviços ou concessões beneficiados, não só a eliminação de qualquer taxa de remuneração operacional, depreciação ou amortização, como também, para o futuro, uma política tarifária que viesse a corrigir êsse excesso obtido.

De fato, e até maiores esclarecimentos, só possíveis através de uma investigação contábil em extensão e profundidade, que abranja todo o transcurso das concessões, parece ter havido, em épocas passadas, tarifas excessivas que permitiram, como demonstra a análise anterior, acumulação de tais reservas nas concessões em aprêço.

7. A COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO

A COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO, empresa constituída no Brasil, adquiriu, em 1882, a concessão outorgada à *Botanical Garden* pelo Governo Imperial.

A primeira linha da *Botanical Garden*, da rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado, foi inaugurada a 9 de outubro de 1868, estendendo-se, dois meses depois, até a praia de Botafogo. Em janeiro de 1869 a linha atingiu os portões do Jardim Botânico.

Data de 30 de agôsto de 1890 o contrato entre a COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO e a Prefeitura do Distrito Federal, com aprovação da Intendência Municipal, sendo, então, o prazo da concessão estendido até 31 de dezembro de 1930.

Em 1900, a Companhia foi obrigada a generalizar o emprêgo da eletricidade, sendo então alterado o contrato anterior e prorrogada a concessão por mais trinta anos, ou seja, até 31 de dezembro de 1960.

Desde o início do século, tornou-se a JARDIM BOTÂNICO subsidiária da atual RIO-LIGHT que nela via uma válvula para o aproveitamento de eletricidade, de que dispunha em excesso. (DUNLOP, "Apontamentos para a História dos Bondes do Rio de Janeiro").

Esta situação permanece até hoje. A Comissão de Engenheiros, designada pela Portaria n. 63/57, do Prefeito, para proceder a uma vistoria na JARDIM BOTÂNICO, assinala no seu Relatório:

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

fornecida pela Companhia de Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro Ltda". (Doc. 18).

Analisando seu Balanço de 1959 publicado no "Diário Oficial", Parte I, de 26 de abril de 1960 (fls. 611/12), verifica-se que as "Imobilizações Técnicas" atingem a Cr\$ 143.549.326,30, assim discriminadas:

Conta Especial	2.319.800,60
Concessões e Privilégios	12.000.000,00
Terrenos e edifícios	4.783.430,50
Linhas	33.670.673,80
Material para tração elétrica	14.770.772,90
Trem rodante	12.904.943,20
Máquinas e utensílios	283.780,60
Móvelia	151.009,70
Construções, concessões e privilégios — Conta Ajuste	62.664.915,00
no total citado de	Cr\$ 143.549.326,30

Dêstes valores, há de deduzir-se, de imediato:

Concessões e privilégios	12.000.000,00
Construções, concessões e privilégios — Conta Ajuste	62.664.915,00
Conta Especial	2.319.800,60
no total de	Cr\$ 76.984.715,60

visto que, do exame contábil em andamento se conclui:

a) a conta "Concessões e Privilégios" não pode ser considerada um investimento, já que a outorga do serviço de exploração de bondes da zona sul não foi adquirida ou paga pela empresa;

b) a conta "Construções, Concessões e Privilégios — Conta Ajuste", envolve, não só o valor de abertura dos túneis Real Grandeza e do Leme — construídos pela Companhia em benefício da Cidade, à qual incumbe a manutenção, como figura nos assenta-

mentos contábeis da concessionária — obrigação contratual do termo que permitiu à empresa estender suas linhas até Copacabana, como ainda, valores de reajustamento, em moeda nacional, de um empréstimo em libras esterlinas de sua responsabilidade;

e) a conta "Especial" corresponde a despesas de emissão e de descontos na colocação de ações do capital social.

Destarte, e até maiores esclarecimentos, só possíveis através de investigação contábil em extensão e profundidade, abrangendo todo o transcurso da concessão, o investimento da JARDIM BOTÂNICO, em 31-12-1959, se representaria por:

— valor global conforme balanço	143.549.326,30
— menos glosa dos valores citados anteriormente	76.984.715,60
— Investimento líquido final	66.564.610,70

De outra parte, e ainda conforme o mesmo Balanço, a "Provisão para Amortização de Bens Reversíveis" monta a Cr\$ 83.664.915,00.

Estabelecendo-se, então, a relação:

PROVISÃO PARA AMORTIZAÇÃO DE BENS REVERSÍVEIS

Investimento

Cr\$ 83.664.915,00

ou seja: Cr\$ 66.564.610,70, obtém-se o índice de amortização de

125,69%, que indica, obviamente, não só a amortização total do investimento, como um excesso de 25,69%, ou, em termos de moeda, de Cr\$ 17.100.304,30.

Mas, se a êsse excesso *acrescentarmos o valor de alienação de uma série de bens imóveis vendidos pela concessionária*, entre os quais sobressai o ex-Hotel Avenida, a amortização do investimento atingirá níveis muito mais expressivos.

Pode-se, assim, estender à JARDIM BOTÂNICO (como à *Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro*, ao serviço de carris da zona norte e ao caminho férreo de acesso ao morro do Corcovado) a suposição da ocorrência, em épocas passadas, de tarifas excessivas que permitiram a formação e acumulação das super-reservas em aprêço.

Da rápida análise apresentada se conclui que nada deve o ESTADO DA GUANABARA às concessionárias; ao contrário, tudo leva a crer — e será certamente apurado na perícia contábil, a abranger todo o Grupo — as Autoras deverão ressarcir não só os prejuízos advindos ao ESTADO pela má situação das concessões, como também dos eventuais excessos tarifários que tenha obtido.

8. A COMPANHIA BRASILEIRA ADMINISTRADORA DE SERVIÇOS TÉCNICOS (COBAST)

A COBAST encabeça a relação de empresas do Grupo, na publicação oficial da RIO-LIGHT intitulada “Somos 42 mil”.

O objeto da Sociedade consiste na

“prestação de serviços de supervisão, organização e administração de quaisquer empresas, especialmente assistência técnica concernente a assuntos de engenharia, obras, construções, desenhos, finanças, contabilidade, direito e outros correlatos” (Doc. 19).

O seu capital social é de 500 mil cruzeiros, dividido em 500 ações ordinárias, nominativas ou ao portador, de Cr\$ 1.000,00 cada uma. O curioso é que uma empresa de tão pequeno capital seja administrada por uma Diretoria composta de 16 membros... (Doc. 6).

Dessas 500 ações a *Brazilian Traction* possui 380, conforme se vê na Lista de Acionistas Presentes à Assembléia Geral Ordinária, realizada em 18 de abril de 1960.

É diretor-presidente da COBAST o Sr. Henry Borden, que também o é da RIO-LIGHT. Seu vice-presidente é o Sr. Antonio Gallotti, que exerce as mesmas funções na RIO-LIGHT.

A COBAST é a administradora do *holding*, destinada a constituir válvula de escape para os lucros e jôgo de dados contábeis, a fim de permitir que os balanços das subsidiárias ora apresentem deficits, ora ofereçam lucros, exatamente ao sabor das conveniências.

Assim é que, no Relatório da Comissão de Fiscalização do Serviço de Telefones, publicado no “*Diário Municipal*” de 11 de fevereiro de 1960 (fls. 1.742), encontra-se o quadro n. 44, contendo as glosas de parcelas lançadas na contabilidade da Companhia Tele-

fônica, exercício de 1957, em que, *para efeito de diminuir despesas*, apareceu o lançamento significativo de Cr\$ 7.997.344,50, como pagamento de faturas, SEM DOCUMENTOS COMPROVANTES (*sic*): da COBAST (Doc. 20).

Na auditoria contábil publicada no “*Diário Municipal*” de 23 de novembro de 1958, suplemento, relativo ao exercício de 1957, figura nas “Contas de Rateio” a imputação de uma percentagem à COBAST, assinalando o Relatório, a fls. 5:

“*Despesas da COBAST* — As despesas são realizadas em proveito de todas as Companhias do Grupo no Brasil e sua distribuição ocorre em função da renda bruta das empresas e serviços explorados”.

Confirma-se, assim, a afirmativa anterior: as despesas com a COBAST, tais como figuram nos balanços das Companhias do Grupo Light, destinam-se à ocultação de lucros proibidos por meio de artifícios contábeis.

Assinale-se que as despesas com a COBAST, no exercício de 1957, *por conta do serviço de carris* atingiu à soma de Cr\$ 106.031.918,80. É espantoso, num só exercício, empresa deficitária, pagar por inúteis e desnecessários serviços de assistência técnica, contábil, administrativa e jurídica, tão fabulosa soma!

Resta a indagação: qual a efetiva assistência técnica prestada, a justificar pagamentos de tal monta?

O Balanço da COBAST (Doc. 21), representa uma verdadeira FARSA, pois enquanto a receita geral que indica acusou Cr\$ 2.334.710,00 (dois milhões trezentos e trinta e quatro mil setecentos e dez cruzeiros), os serviços a ela pagos, unicamente pela RIO-LIGHT, no mesmo exercício, montaram a Cr\$ 160.549.564,40 (cento e sessenta milhões quinhentos e quarenta e nove mil quinhentos e sessenta e quatro cruzeiros e quarenta centavos).

9. BRASCAN, EXPANSÃO E INVESTIMENTOS S.A.

A caçula do Grupo Light no Brasil é a BRASCAN, EXPANSÃO E INVESTIMENTOS S.A., cuja constituição data de 7 de dezembro de 1956.

Conforme se lê da escritura de sua constituição (Doc. 5), a BRASCAN teve por objeto inicial a realização de operações de crédito, financiamento e investimentos. Seu capital, de início, era de dez milhões de cruzeiros, assim subscrito:

<i>Brazilian Traction, Light and Power Company Limited</i>	7.498	ações
Companhia Telefônica Brasileira	500	"
São Paulo Light S.A. — Serviços de Eletricidade	500	"
<i>The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited</i>	500	"
<i>Brazilian Hydro Electric Company Limited</i>	725	"
<i>The São Paulo Electric Company Limited</i>	125	"
<i>The São Paulo Gas Company Limited</i> ..	125	"
<i>The City of Santos Improvements Company Limited</i>	125	"
Companhia Telefônica de Minas Gerais ..	125	"
<i>Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro</i> ..	125	"
Companhia Telefônica do Espírito Santo ..	125	"
Companhia de Eletricidade São Paulo-Rio	125	"
Antonio Augusto de Azevedo Sodré	1	"
Alfredo Lamy Filho	1	"

Foi nomeado seu primeiro Diretor-Presidente *Mister Henry Borden*.

Assinale-se que Henry Borden compareceu à assembléia de constituição representando:

- 1) na qualidade de seu Diretor-Presidente — a *Brazilian Traction, Light and Power Company Limited*, sociedade anônima estrangeira, com sede em Toronto, Canadá;
- 2) na qualidade de seu Diretor-Presidente — a Companhia Telefônica Brasileira;
- 3) na qualidade de seu Diretor-Presidente — a São Paulo Light S.A. — Serviços de Eletricidade.

Por sua vez, o Sr. Antonio Galloti compareceu representando:

- 1) a Companhia Telefônica Brasileira, como seu Vice-Presidente;
- 2) a São Paulo Light S.A., como seu Vice-Presidente;
- 3) a *The São Paulo Electric Company Limited*, sociedade estrangeira com sede em Toronto, Canadá;
- 4) a Companhia Telefônica de Minas Gerais, como seu Diretor-Presidente;
- 5) a Companhia de Eletricidade São Paulo e Rio, sociedade anônima (qual é esta?), com sede na cidade de São Paulo, como seu Diretor-Presidente.

Evidencia-se, assim, o domínio absoluto da *Brazilian Traction*, e seu contrôle sobre as associadas, inclusive a BRASCAN (dita de "expansão"...), tôdas manipuladas diretamente de Toronto, embora, para efeitos legais, exclusivamente, aqui "nacionalizadas".

A nova sociedade "prosperou" rapidamente, e de tal forma que, já no seu balanço de 1959 (Doc. 22), o capital "pulava" de 10 milhões para 2 bilhões de cruzeiros!...

Anote-se: os objetivos iniciais da entidade foram alterados, pois já agora visa especialmente o investimento e o financiamento de serviços públicos concedidos.

A proporção de ações em poder da *Brazilian Traction* é agora muito maior, imensamente maior. Na lista de presença de acionistas à Assembléia Geral Ordinária de 28-4-60, a *Brazilian Traction* figura como detentora de 1.997.490 de ações ordinárias.

É, assim, a BRASCAN, um *holding* intermediário brasileiro, dominado pela *Brazilian Traction*, que dispõe de mais de 99% de seu capital.

Examinando-se os dados do Balanço e Lucros e Perdas da BRASCAN, exercício de 1959 (Doc. 22), conclui-se que, embora tenha a empresa o vultoso capital de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), praticamente não opera, o seu regime é de estagnação, ou melhor, suas operações consistem na movimentação de papéis, configurando, inequivocamente, o *holding*-intermediário.

Esta conclusão decorre, de imediato, das insignificantes despesas de funcionamento que atingiram, no exercício de 1959, a apenas Cr\$ 1.894.648,30, assim discriminadas:

Despesas Gerais	1.564.430,30
Despesas Bancárias	5.110,50
Impostos	325.107,50
	<hr/>
	1.894.648,30

É de se notar, outrossim, que a principal rubrica das Despesas Gerais é a de honorários da Diretoria, no valor de Cr\$ 820.000,00.

Outro aspecto a anotar é que, na receita de Cr\$ 238.817.323,80, a rubrica de receita de títulos e valores mobiliários é de Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros). A importância redonda de duzentos milhões parece indicar estimativa, e não renda já conhecida. É interessante assinalar que este valor corresponde exatamente a dez por cento do capital social.

Observa-se, também, que a provisão para pagamento de imposto de renda seria insuficiente para atender à incidência deste tributo sobre o lucro líquido do exercício (de Cr\$ 227.492.077,10), o que demonstra que a quase totalidade deste resultado é decorrente de rendas auferidas de ações e debêntures cujo imposto já foi pago na fonte.

No ativo total de Cr\$ 2.547.736.317,80, destaca-se, pelo seu vulto, o grupo de "Valores Realizáveis", que atinge ao montante de Cr\$ 2.515.000.000,00, assim discriminados:

Ações e Debêntures	1.990.000.000,00
Títulos Descontados	525.000.000,00

Pode-se afirmar, face ao insignificante gasto de impostos em 1959 (Cr\$ 325.107,50) que no mesmo não foram efetuadas operações de aquisição de títulos (ações e debêntures).

* * *

Feita esta exposição, Meritíssimo Juiz, só a uma conclusão se chega: — provada, como ficou, a *comunhão de interesses*, patrimoniais e de toda a sorte, existente entre as duas Autoras e a COBAST e a BRASCAN, é irrecusável o deferimento do litisconsórcio requerido, que encontra apoio insofismável nos artigos 88 e 94 do Código de Processo Civil.

O ESTADO DA GUANABARA está certo, pois, de que o litisconsórcio necessário ativo, requerido no item II desta contestação, há de ser acolhido, até porque, se não o fôr, a eficácia da sentença estará comprometida.

III

PRELIMINARES

A — Falta de prova de qualidade.

“O ingresso das partes em Juízo requer, além da capacidade legal, a outorga de mandato escrito a advogado legalmente habilitado”, sendo que, “sem a apresentação do instrumento de mandato, ninguém será admitido em Juízo para tratar de causa em nome de outrem, salvo em caso de urgência, quem se obrigue, mediante caução, a concordar com o que fôr julgado e a exhibir procuração regular dentro em prazo fixado pelo Juiz”, prescrevem os artigos 106 e 110 do Código de Processo Civil.

Sabe-se estar aquêle que subscreve a inicial devidamente habilitado e tratar-se de um dos mais ilustres e dignos causídicos deste Estado; sabe-se, também da existência das Autoras; mas não se sabe se foram regularmente outorgados os mandatos, por instrumento particular, às fls. 26 e 27 dos autos, porque nenhum documento foi apresentado para comprovar a capacidade das pessoas que nêle figuram como representantes das Sociedades outorgantes, nos termos do artigo 116 do Decreto-lei 2.627, de 1940.

Deste modo, como se trata de irregularidade sanável, deve ser fixado prazo para o suprimento da falta, findo o qual, se não fôr cumprida a exigência, deverá ser decretada a absolvição de instância, nos termos do artigo 201, item VI, do Código de Processo Civil, que o Réu desde já requer.

B — Falta de poderes expressos para renúncia e dissolução.

Entretanto, suprida que seja a falta apontada na primeira preliminar, não poderá a presente ação ter seguimento, eis que outra falha, irremediável, põe por terra toda a pretensão das Autoras.