CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO — TRANSPORTE COLETIVO — FIXAÇÃO DE TARIFAS — ATO EXECUTIVO

— A fixação de tarifas de serviços de transporte coletivo é da competência do Poder Executivo.

— As tarifas cobradas por emprêsa concessionária de serviço de transporte coletivo são preços públicos e não taxas de natureza fiscal.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO

Paulo de Azevedo Marques e outros *versus* Prefeitura Municipal de São Paulo e outros

Mandado de segurança n.º 78.186 — Relator: Sr. Desembargador J. CAVALCANTI SILVA

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos êstes autos de mandado de segurança n.º 78.186, da comarca de São Paulo, sendo impetrantes Paulo de Azevedo Marques e outros e impetrados o Exmo. Sr. Prefeito Municipal de São Paulo e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos:

Dizendo-se usuários dos veículos da C.M.T.C., pedem os impetrantes segurança contra o ato do Sr. Prefeito da Capital, que autorizou o aumento das passagens de bondes e ônibus, bem assim contra a cobrança por aquela Companhia, que é a concessionária dos transportes coletivos nesta cidade, do aludido aumento. Fundam-se os impetrantes em que presta a impetrada serviços públicos especiais, pelo preço de custo, como estipulam os decretos-leis estadual e municipal, que autorizaram a sua constituição, mediante a cobrança de passagens pelo uso de seus veículos, denominadas, na doutrina, de tarifas ou preços públicos, ou ainda unidades de consumo, que, sob o aspecto jurídico, conformam verdadeiras e reais taxas. Assim sendo, consubstanciando as tarifas da impetrada efetivas taxas, inconstitucional é o ato impugnado e a cobrança pela concessionária da majoração dessas tarifas ou taxas, frente ao dis-

posto no art. 141, § 34, da Constituição federal, que inadmite a exigência ou aumento de qualquer tributo sem lei que o estabeleça, de onde se conclui que sòmente a Câmara Municipal tem poder de alterar as tarifas da C.M.T.C., mediante lei, com exclusão, portanto, do Prefeito, mero órgão executivo do Município, sem função legislativa.

Mas, prosseguem os impetrantes, quando se entenda que o preço público não seja taxa, ainda assim o ato impugnado é inconstitucional, por ofensa ao § 2.º do mesmo art. 141 da Constituição federal, pois, estabelecendo o transporte coletivo nesta cidade, passou a usar de seu privilégio exclusivo quanto a bens de uso comum, excluindo todo e qualquer concorrente, tornando obrigatório para o povo em geral o uso dêsses transportes coletivos, sujeitando-o ao preço, unilateralmente, fixado pela Municipalidade: o que o Prefeito exigir. E isso é impossível, pois, como dispõe o aludido inciso constitucional, ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude de lei, e as leis só podem ser elaboradas pela Câmara Municipal e não pelo Prefeito.

Entretanto, aduzem os impetrantes, se não fôr inconstitucional, o ato impugnado é de patente ilegalidade, seja a C.M.T. uma autarquia, como a classifica o Prof. Valdemar Ferreira em parecer exibido, seja uma associação de capitais público e particular, com prevalência do primeiro, por isso que, embora o contrato de concessão seja um pleonasmo jurídico, o Decreto-lei n.º 365, de 1946, que autorizou a outorga da concessão, fixa em seu art. 10, *h*, a competência do Prefeito no que respeita à fixação das tarifas, permitindo-lhe apenas "propor a fixação das tarifas e sua revisão, quando se verificar qualquer das hipóteses previstas no art. 7.º, e, tratando-se de decreto-lei, ou seja, ato legislativo, só pode ser alterado, atualmente, pela Câmara Municipal, que é o órgão legislador do Município; e a proposta de alteração das tarifas, que o decreto-lei instituidor da C.M.T.C. permite seja feita pelo Prefeito, só poderá ser dirigida à Câmara Municipal, que é o órgão legislador do Município. A êsse propósito entendem os impetrantes que nulo é o Decreto n.º 897, de 1947, expedido pelo então Prefeito, que autorizou propusesse a concessionária alteração das tarifas cobradas ao tempo, pois então era o Prefeito nomeado pelo Interventor Federal, a cuja autoridade estava subordinado e de tal modo que qualquer ato seu que importasse alteração de prescrição legislativa anterior expedida por fôrça e virtude de lei ou decreto-lei estadual, incidiria em dupla censura de direito: violação de norma legal por ato executivo e alteração praticada à revelia do Interventor Federal; além disso, nulo ainda é o ato ou decreto em foco, por isso que infringe o disposto no art. 115 do Código Civil, como nulas são as cláusulas 33 e 34 do contrato de concessão, por exorbitarem das disposições do Decreto-lei municipal n.º 365, de 1946, que sòmente autorizou o Prefeito a propor a revisão das tarifas, dispondo as mencionadas cláusulas que as tarifas poderão ser alteradas, quando as alterações sejam aprovadas pela Prefeitura.

Mas, acrescentam os impetrantes, nulo é, ainda, o ato impugnado, por contravir disposições do Decreto-lei estadual n.º 15.958, de 1946, e o Decreto-lei municipal n.º 365, igualmente de 1946, que sujeitaram a concessionária ao regime do serviço pelo custo, com padrão limitativo de juros. E' que, conforme dados publicados por vereadores, que informam tê-los colhido na própria C.M.T.C., o *deficit* decorrente do aumento de salários e de contribuições da concessionária ascende a Cr$ ..... 353.961.491,80, e, o total do aumento de receita, com as tarifas autorizadas pelo ato impugnado, ascende a Cr$ ..... 1.027.581.546,00, de modo que, deduzidas as despesas, haverá uma sobra de Cr$ 673.620.055,00, o que demonstra quão excessivo é o aumento autorizado pelo Prefeito, ocasionando a transformação do preço público em verdadeiro preço de monopólio, que a Constituição

federal, em seu art. 146, só permite seja estabelecido pela União.

Após tecer considerações em tôrno da legitimidade do remédio legal, adotado, bem como da legitimidade dêles como partes, proclamando, aliás, que representam até mesmo o povo, em cujo favor deve ser concedida a segurança, terminam os impetrantes pedindo a suspensão liminar do ato. Essa suspensão foi indeferida pelo Relator, fundado no art. 7.º, inciso II, da Lei n.º 1.533, de 1951, porquanto não seria ineficaz a segurança, se porventura viesse a ser concedida. A C.M.T.C. entrou com petição argumentando no sentido da não concessão da suspensão liminar, que ficou prejudicada em face do despacho mencionado. Os impetrantes pediram a reconsideração dêste, que, entretanto, foi mantido.

O Exmo. Sr. Prefeito Municipal prestou informações, afirmando que o ato impugnado é perfeitamente constitucional e legal e que os impetrantes confundem tarifas com taxas, alheando-se da realidade nacional e argumentando com doutrina estrangeira, esquecidos das disposições dos arts. 15, 19, 29 e 30 da Constituição federal e dispositivos do Decreto-lei n.º 2.416, de 1940, que diferenciam as tarifas ou preços, das taxas. Junta um folheto contendo as razões do veto que opôs a um projeto de lei da Câmara Municipal, que pretendia estabelecer tarifas para a C.M.T.C., veto êsse aceito, folheto êsse no qual também são transcritos pareceres de jurisconsultos sôbre a matéria. Aduz que as demais razões jurídicas seriam expostas pelo Departamento Legal da Prefeitura, à parte.

A Municipalidade de São Paulo entrou com pedido de assistência, com apoio nos arts. 19 da Lei n.º 1.533, e 88, combinado com o 93, do Código de Processo Civil que foi deferido; confuta essa assistente as teses defendidas pelos impetrantes, acêrca da inconstitucionalidade e ilegalidade do ato impugnado, reportando-se à doutrina e jurisprudência.

A Companhia Municipal de Transportes Coletivos também prestou informações, argüindo a preliminar de ilegitimidade de parte, por isso que não tem atribuições de fixar tarifas, o que é reservado à Prefeiura Municipal nos decretos-leis instituidores dela, e no contrato de concessão que lhe foi outorgado. No mérito reproduz os argumentos utilizados pelo Depart. Jurídico da assistente, interpretando o disposto no art. 10, *h*, do Decreto-lei n.º 365, como determinação ou referência à Comissão de Serviços de Utilidade Pública da Secretaria de Obras e Serviços Municipais, que pelo Decreto n.º 987, de 1947, ficou com a incumbência de fiscalizar a C.M.T.C. e, portanto, de propor ao Prefeito a fixação e revisão das tarifas da mesma concessionária.

Ouvida, a Procuradoria-Geral opina pela rejeição do pedido, no que concerne à conceituação das tarifas das passagens da C.M.T.C. como taxas do gênero tributo, frente ao nosso Direito constituído; mas, entende que o Prefeito Municipal é incompetente para fixar essas tarifas, nos têrmos do art. 10, alínea *h*, do Decreto-lei n.º 365; outrossim, parece-lhe ter ocorrido violação, documentalmente comprovada, do limite do serviço pelo custo, como demonstrado pelos impetrantes. Destarte, a segurança deve ser concedida por êsses motivos e atingirá a cobrança da majoração autorizada pelo ato impugnado, pela concessionária, que está sujeita aos efeitos da medida, até que o Prefeito proponha e a Câmara Municipal aprove novas tarifas, de conformidade com a legislação em vigor. E' o relatório.

A pretendida ilegitimidade de parte da C.M.T.C. não procede, em face do disposto no art. 1.º, § 1.º, da Lei n.º 1.533, de 1951: "consideram-se autoridades para os efeitos desta lei os administradores ou representantes das entidades autárquicas e das pessoas naturais ou jurídicas com funções delegadas do Poder Público, sòmente no que entende com essas funções". Sem necessidade de definir a C.M.T.C. como entidade autárquica — como sustenta o

Prof. Valdemar Ferreira em parecer juntado aos autos, — considerando-a mera sociedade de economia mista, como consta dos atos que a instituíram, nem por isso escapa essa concessionária do contrôle judicial, no que se refere às funções de delegada, que é, do Poder Público Municipal, quanto aos serviços de transportes coletivos desta cidade, nos precisos têrmos do dispositivo legal supracitado, constante da lei que regula os mandados de segurança no País. E' certo que argumenta a impetrada com o fato de não atribuição de determinar alterações de suas tarifas, no que está sujeita às deliberações da Prefeitura Municipal, à qual ficaram reservados os poderes para tanto, assim nos decretos-leis que autorizaram sua instituição, como no contrato de concessão que lhe foi outorgado. Tal circunstância, todavia, nada faz à questão de sua legitimidade para sujeitar-se à segurança impetrada, por isso que o ato impugnado, emanado do Sr. Prefeito Municipal, foi por ela pôsto em prática, como decorrência natural e específica da autorização concedida, de aumento de suas tarifas. Assim, se essa autorização fôsse considerada inconstitucional ou ilegal, como querem os impetrantes, a conseqüência inelutável seria a imposição a ela, C.M.T.C., da proibição de cobrar, dos impetrantes, a majoração do preço das passagens em seus veículos.

Quanto ao mérito.

A primeira argüição dos impetrantes refere-se à natureza das tarifas da C. M. T. C., entendendo os impugnantes constituírem as mesmas verdadeiras taxas, de conceituação tributária, pelo que a sua alteração sòmente seria possível por meio de lei, segundo o disposto no art. 141, § 34, da Constituição federal, assim: "nenhum tributo será exigido ou aumentado sem lei que o estabeleça; nenhum será cobrado em cada exercício sem prévia autorização orçamentária, ressalvados, porém, a tarifa aduaneira e o impôsto lançado por motivo de guerra". Escudam-se os impetrantes, para assim entenderem, em lições de tratadistas da Ciência das Finanças, que conceituam os preços cobrados por emprêsas públicas, ou concessionárias do Poder Público — por isso denominados preços públicos, — como verdadeiras taxas, no sentido tributário do vocábulo, conceito êsse decorrente do interêsse coletivo que preside à sua fixação, classificando-se entre as receitas originárias. A classificação apontada é efetivamente adotada, principalmente pelos autores italianos, que, contudo, são os primeiros a advertir os leitores de que é ela puramente teórica, não devendo ser confundida com as classificações legislativas de cada país, com as quais so, acidentalmente, se identificam. Bilac Pinto, em trabalho inserto na *Revista Forense*, vol. 144/529, lembra: "não havendo, senão, acidentalmente, coincidência entre as classificações tradicionais da legislação financeira de cada país com as classificações elaboradas pelos sábios, deve o jurista ou financista ser prudente e cauteloso na utilização dos conceitos teóricos para a caracterização das categorias fiscais concretas sob pena de incidir em erros mais ou menos graves. Alguns autores de classificações teóricas são os primeiros a advertir seus leitores e discípulos dos riscos da confusão entre estas e as classificações tradicionais da legislação financeira". É o que faz o Prof. Luigi Einaudi, em sua obra *Principii di Scienza della Finanza*, nestes têrmos: *Nella classificazione ora indicada non rientra la categoria della tassa; la quale fu esclusa a ragion veduta perchè "in questa sede teoria", sarebbe causa di confusione. Nel linguaggio amministrativo e legislativo italiano la parola tassa è usata invero ad indicare istituto differentissimo gli uni dagli altri: imposta, prezzo pubblico, prezzo politico, contributo. In altri paesi, come in quelli di lingua inglese, essa denota sempre il concetto per cui in Italia si usa la parola imposta. È parso perció opportuno che in sede teorica, ogni istituto fosse indicato con una parola specifica, la quale si prestasse il meno possibile all'equivoco. Lo studioso trovandosi in*

seguito dinanzi agli istituti concreti della nostra legislazione, chiamati tasse, diritti, tributi, imposte, monopoli, proventi, provvederà mentalmente a classificarli a seconda della classificazione teorica qui delineate o di altre, pure non confondendo la denominazione teorica con quella legislativa. Questa, essendo nata dalle circosttanze storiche e dovendo addatarsi alla infinita varietà dei casi concreti, é necessariamente empirica, tavolta non rigorosamente logica. Quella, essendo frutto di meditazione, può aspirare alla semplicità.

Não seguiram os impetrantes êsses conselhos dos doutos em Ciência das Finanças, embora nêles, em seus tratados, fôssem buscar arrimo para seu entendimento de que os preços cobrados pelas passagens nos veículos da C. M. T. C. conformam verdadeiras taxas, no sentido técnico-tributário da expressão. Tal classificação, entretanto, é puramente teórica e difere, radicalmente, do sistema adotado nas leis brasileiras, como a seguir se demonstra, de modo que nenhuma eficácia apresenta, na apreciação concreta da espécie, pois ainda que, teòricamente, não se pudesse fugir à classificação dos preços públicos como taxas, tributos, a realidade é que a conceituação legal no Brasil é diversa. Realmente, dispõe o art. 30 da Constituição federal sôbre a competência da União, Estados e Municípios para cobrar contribuição de melhoria, taxas, e, quaisquer outras rendas que possam provir do exercício de suas atribuições e da utilização de seus bens e serviços, em três itens diferentes, distinguindo taxas de rendas. As taxas se caracterizam pela contraprestação de serviços especiais prestados ou postos à disposição dos contribuintes, na definição inserta no art. 1.º, § 2.º, da codificação aprovada pelo Decreto-lei n.º 2.416, de 1940, das normas financeiras para os Estados e Municípios, em vigor. Espécie do gênero tributo são as taxas obrigatórias; enquanto isso os preços ou rendas previstos no item III do aludido art. 30 da Constituição federal, caracterizam-se pela facultatividade. E preços são as tarifas das passagens dos veículos da C. M. T. C., preços públicos, na denominação doutrinária. Cabe aqui lembrar a advertência de Aliomar Baleeiro, citado pelos impetrantes em prol de sua pretensão, de que "só por imperfeito conhecimento dessas teorias italianas ou por sofisma, pode alguém invocá-las para interpretação dos institutos jurídicos dos impostos e taxas, mormente num direito positivo regido em relação à discriminação de receitas, como é o do Brasil" (*Uma Introdução à Ciência das Finanças*, pág. 157). Outrossim, convém ressaltar aqui o lembrado pela assistente, isto é, se os preços das passagens nos veículos da C. M. T. C. fôssem taxas, tributos, estaria essa concessionária agindo inconstitucionalmente desde sua criação até hoje, pois nos têrmos do próprio inciso constitucional invocado pelos impetrantes para fulminar o ato impugnado, § 34 do art. 141, está previsto que além da previsão legal, os tributos só poderão ser cobrados mediante prévia autorização orçamentária; destarte, não só seria inconstitucional o ato impugnado, como a própria cobrança dos preços anteriores, de um ceitil que fôsse, a título de passagem nos veículos da C. M. T. C., pois jamais qualquer orçamento da Municipalidade de São Paulo autorizou ou previu as entradas de receita originária, através da cobrança de passagens em bondes e ônibus. Verifica-se, assim, que o ato impugnado nada tem de inconstitucional, por ofensa quer ao § 34, quer ao § 2.º do art. 141, da Constituição federal, invocados pelos impetrantes, pois leis existem autorizando a instituição da C. M. T. C. e a revisão de suas tarifas — os aludidos Decretos-leis ns. 365, municipal, e 15.958, estadual, ambos de 1946, — e, — as passagens cobradas dos usuários dêsses veículos só, teòricomente, poderiam ser classificadas como taxas. A êsse propósito, Haroldo Teixeira Valadão teve oportunidade de, na qualidade de Consultor-Geral da República, no caso das chamadas "taxas aeroportuárias", repelir tese semelhante à defendida pelos impetrantes, nestes têr-

mos: "dada essa diferenciação, as taxas no sentido técnico de tributo são estabelecidas por lei. exigem ato do Poder Legislativo, enquanto as tarifas, lista ou tabela de preços públicos, de serviços de utilidade pública explorados diretamente pelo Estado ou por êste dado em concessão, são atos administrativos do Poder Executivo" (*Revista de Direito Administrativo*, vol. 20).

Mas, entendem os impetrantes que se o ato impugnado não fôr inconstitucional, então é ilegal, pois o art. 10, *h*, do Decreto-lei n.º 365, de 1946, expressamente dispõe que o Prefeito pode apenas propor a alteração das tarifas da C. M. T. C., não alterá-las. Semelhante entendimento é apoiado pela Procuradoria-Geral, em seu parecer. Ainda nesse passo não têm os impetrantes razão, pois se prevalecem de uma expressão pouco clara, utilizada numa alínea de um artigo do referido decreto-lei, sem confrontá-la com outros dispositivos do mesmo diploma, como faz o Dr. Procurador-Geral para chegar a uma conclusão que briga com outros enunciados do sobremencionado decreto-lei, além de contrariar a doutrina universal e o direito positivo de todos os países civilizados, como acentua o insigne Mário Mazagão, em parecer constante dos autos, neste passo "em nenhum país do mundo compete ao legislador fixar e rever tarifas de serviços concedidos. E, em se tratando de Administração Municipal, não há exemplo de se conferir às Câmaras semelhante atribuição. Isso se explica: *a*) porque a tarifa é eminentemente de execução de contrato; *b*) porque o preço do serviço público concedido, pago pelos usuários, não é taxa, para se enquadrar na competência de estabelecer tributos; ao contrário é remuneração do concessionário, estabelecida através da harmonização dos interêsses dêste com os dos cidadãos.

Mas, voltando à expressão "propor", utilizada na mencionada alínea *h* do art. 10 do Decreto-lei n.º 365, referindo-se à Prefeitura Municipal com tão pouca clareza, verifica-se que, evidentemente, sua significação não é a de que o Prefeito ou a Prefeitura há-de propor à Câmara Municipal a fixação ou a revisão das tarifas da C. M. T. C., primeiro, porque ao tempo em que foi promulgado o citado decreto-lei inexistia a Câmara Municipal, cujas funções enfeixavam-se no Executivo, segundo, porque estaria o dispositivo em aberto conflito com outros enunciados, assim do Decreto-lei n.º 365, municipal, como do Decreto-lei n.º 15.958, estadual, que decididamente, atribuiram à Prefeitura a regulamentação e fiscalização do serviço concedido, sob os aspectos técnico, econômico, administrativo e financeiro, como está no art. 8.º do Decreto-lei n.º 365, e, no art. 11 dêsse mesmo diploma, que determina se considerem deferidos e aceitos os pedidos da concessionária, se não forem decididos pela Prefeitura dentro de sessenta dias, o que é temperado pelo seu parágrafo único, que autoriza a Prefeitura a revogar os atos praticados nas condições referidas, sempre que o interêsse público o exigir. Como se vê, a atribuição que os impetrantes e a Procuradoria-Geral querem emprestar à Câmara Municipal, é nìtidamente deferida à Prefeitura, como se colhe da interpretação conjugada dos dispositivos do Decreto-lei n.º 365.

A C. M. T. C., em suas informações, interpreta a aludida alínea *h* do art. 10 do Decreto-lei n.º 365 como referência à Comissão de Serviços de Utilidade Pública da Secretaria de Obras e Serviços Municipais, que, pelo Decreto n.º 987, de 1947, ficou com a incumbência de fiscalizar a C. M. T. C., e, portanto, de propor ao Prefeito a fixação e revisão das tarifas dessa concessionária. Pode ser que assim seja, mas é improvável, pois o Decreto número 987 só foi baixado muito depois do Decreto-lei n.º 365, cêrca de oito meses após. Parece, ao revés, que a explicação correta para a disposição está na subordinação que ao tempo o Decreto-lei número 1.202 impunha, dos Prefeitos ao Interventor Federal (tanto assim que o Interventor Federal neste Estado expediu o Decreto-lei n.º 15.958, autorizan-

do a Prefeitura Municipal a constituir a C. M. T .C.); e, a propósito, os impetrantes argüem a nulidade do aludido Decreto sob n.º 987, que incumbiu a Comissão de Utilidade Pública de fiscalizar a C. M. T. C., baseados, precisamente fundados na mencionada subordinação do Prefeito ao Interventor Federal, de tal arte, dizem os impetrantes, que qualquer ato daquele, que importasse em alteração de prescrição legislativa anterior expedida por fôrça e virtude de decreto-lei estadual, incidiria em dupla censura de direito; violação de norma legal por ato executivo e alteração praticada à revelia do Interventor Federal. Dada essa subordinação, efetiva, a explicação para a expressão "propor" há-de ser referência do Prefeito ao Interventor, para obter dêste a alteração pretendida, isto é, autorização do Interventor para a fixação de outras tarifas. Como quer que seja, porém, uma coisa é certa: a proposta prevista no mencionado inciso legal não era de ser feita pelo Prefeito à Câmara Municipal, inexistente àquela época, além de que a matéria escapa, inteiramente, às atribuições das Câmaras Legislativas, por por isso que configura ato administrativo, nìtidamente executivo, ou melhor dizendo, com Mário Mazagão, "porque a tarifa é eminentemente de execução de contrato". Às Câmaras Legislativas compete, segundo a doutrina e direito positivo, determinar, através de lei, que determinados serviços públicos, suscetíveis de execução indireta, passem a ser objeto de concessão; a execução do contrato conseqüente pertence ao órgão executivo, tal como o art. 8.º do Decreto-lei n.º 360 estabelece, através da fiscalização técnica, econômica, administrativa e financeira, incluída a fixação e revisão das tarifas, mesmo porque o Legislativo não conta com aparelhamento necessário e indispensável para exercer semelhantes atribuições.

Mas, os impetrantes ainda argüem a nulidade do ato impugnado, porque contraviria às disposições dos decretos-leis, autorizadores da instituição da C. M. T. C., que sujeitaram a concessionária ao regime do serviço pelo custo, com padrão limitativo de juros, partindo de que o ato impugnado concedeu aumentos consideráveis para as passagens de bondes e ônibus, que produzirão recursos muitos superiores às necessidades para cobrir as despesas com elevação de salários e contribuições forçadas. Para tanto afirmar, arrimam-se os impetrantes em dados extraídos da discussão e votação na Câmara Municipal, do projeto de lei n.º 132, que fixava tarifas diferentes das do ato impugnado, para a C. M. T. C., bem assim nos elementos informativos do veto oposto a êste projeto de lei pelo Prefeito, além de um manifesto de vinte e um vereadores e relatório da diretoria da concessionária, dirigidos à assembléia ordinária para 30 de abril dêste ano. Ainda neste passo são os impetrantes acompanhados pelo parecer do Dr. Procurador-Geral, que entende demonstrada a tese documentalmente, por meio de fôlhas do *Diário Oficial*, que reproduz o expediente da Câmara Municipal, exibidas pelos impetrantes com a petição de segurança. Trata-se, como se vê, de matéria de fato, de alta indagação, que, para autorizar a concessão de segurança fundada em infração legal, haveria de vir, cabalmente, comprovada por meio de documentos autênticos, o que não sucede na espécie. Além disso, jogam os impetrantes apenas com os compromissos da concessionária, concernentes à elevação de salários e contribuições forçadas (impostos, contribuições de previdência social e assemelhados), sem uma palavra acêrca dos encargos de manutenção, conservação, recuperação de veículos, linhas aéreas de fôrça para bondes e tróleibus, garagens, oficinas e mais serviços, aquisição de novas unidades para a frota, amortização do vultosíssimo *deficit* que aumenta de ano para ano, constando que só para o Banco do Estado deve a concessionária centenas de milhões de cruzeiros; nada demonstraram os impetrantes sôbre a garantia de lucros ou juros entre 8% e 10% ao ano, assegurada nos decretos-leis instituidores da C.M.T.C., como tam-

bém no contrato de concessão, que, face à situação verdadeiramente ruinosa da emprêsa — o que é público e notório, — estará, certamente, a descoberto. De resto, os números expostos pelos impetrantes brigam com os adotados pelo Prefeito, em suas razões de veto ao projeto de lei supracitado — que constituem um dos documentos adotados pelos impetrantes para demonstração da violação da cláusula do regime de serviço pelo custo: enquanto os impetrantes estimam em Cr$ 353.961.491,80 as necessidades da concessionária, anualmente, afirma o Sr. Prefeito, nas aludidas razões de veto, que as necessidades mais prementes, imediatas, são da ordem de Cr$ 72.050.000,00 mensais, ou sejam de Cr$ 864.800.000,00 anuais. Quase três vêzes mais a estimativa dos impetrantes e dos vereadores que se manifestaram contra o ato impugnado. Enquanto os impetrantes prevêm um aumento de receita, com a majoração das passagens autorizada pelo ato impugnado, que ascende, anualmente, a Cr$.... 1.027.581.546,00, o Sr. Prefeito, fundado numa série de anexos contábeis que instruem suas razões de veto, assegura que a diferença de receita será de Cr$ 852.828.660,00; como se vê, trata-se de matéria incerta, dependente de perícia contábil econômico-financeira, altamente complexa, que os dados apresentados pelos impetrantes estão longe de positivar, conflitando com as afirmações do impetrado, utilizadas nas aludidas razões de veto. Mesmo que se desse a todos êsses dados a autenticidade indispensável para configurar fatos positivos e certos, o que evidentemente, não é possível fazer-se, ainda assim a matéria não estaria positivada, pois, a começar pelas razões de veto do Sr. Prefeito (que constituem um dos documentos utilizados pelos impetrantes para fundamentar o pedido), verifica-se o conflito dos elementos aí coligidos com as assertivas dos impetrantes. Enfim, como se disse, a matéria argüida nessa parte do pedido de segurança, envolve matéria de alta indagação, dependente de perícias incomportáveis nos limites sumaríssimos do mandado de segurança. Em face de todo o exposto é que: Acordam, unânimemente, em sessão de Primeira Câmara Civil do Tribunal de Justiça, em repelir a preliminar e, assim, considerar a Companhia Municipal de Transportes Coletivos parte legítima nesta medida de segurança e, por igual votação, denegar essa medida.

Custas, pelos impetrantes.

São Paulo, 18 de setembro de 1956 — *Leme da Silva*, Presidente. — *J. Cavalcanti da Silva*, Relator. — *Vieira Neto*. — *Euclides C. da Silveira*. — *Davi Filho*.