(7)

907 DE 19 5-2

PROJETO N.° 1

República dos Estados Unidos do Brasil

Câmara dos Deputados

ASSUNTO: PROTOCOLO N.º .....

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedade por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências.

DESPACHO: Às comissões de Economia, Finanças e Transporte em 8 de fevereiro de 19 57

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ....., em 19.....

O Presidente da Comissão de .....

SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19 .....

Ementa : .....

.....

.....

Autor : .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19 .....

Sancionado em ..... de ..... de 19 .....

Promulgado em ..... de ..... de 19 .....

Vetado em ..... de ..... de 19 .....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19 .....

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
1

República dos Estados Unidos do Brasil

Câmara dos Deputados

ASSUNTO: PROTOCOLO N.º

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

DESPACHO: À Comissão Especial, em 4 de setembro de 1953

À Com. de Finanças em 8 de fevereiro de 1957

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Lopo Coelho 30, em V 1955

O Presidente da Comissão de Nelson Omegna

Ao Sr. Dep. Abguar Bastos, em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. Deputado Ultimo de Carvalho, em 11/2/1957

O Presidente da Comissão de Finanças

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 1507 DE 19

SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19 .....

Ementa : .....

.....

.....

Autor : .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19 .....

Sancionado em ..... de ..... de 19 .....

Promulgado em ..... de ..... de 19 .....

Vetado em ..... de ..... de 19 .....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19 .....

Lote: 29
Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
2

República dos Estados Unidos do Brasil

1644

Urgência

Câmara dos Deputados

)PODER E XECUTIVO)

ASSUNTO: PROTOCOLO N.º

Determina a transformação das empresas ferroviárias da união em sociedades por ações; autoriza a constituição da rêde ferroviária federal; e dá outras providencias.

DESPACHO: 8-2-57 - Às Coms. de Economia e de Finanças

À Com. de Economia em 8 de 2 de 1957

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Leoberto Leal - Relator, em 11/2/57

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. Deputado Regio Marcondes - Relator, em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 1644 DE 1957

Aprovado

Sanciono

em 19/12/57

SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19 .....

Ementa : .....

.....

.....

Autor : .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19 .....

Sancionado em ..... de ..... de 19 .....

Promulgado em ..... de ..... de 19 .....

Vetado em ..... de ..... de 19 .....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19 .....

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
3

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Rio de Janeiro, 16 de março de 1957

Nº 00649

Encaminha Projeto do Congresso Nacional à sanção.

SEÇÃO DO EXPEDIENTE
Expedido em 18/3/57

Senhor Chefe do Gabinete Civil:

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência, para os devidos fins, o incluso Projeto de Lei do Congresso Nacional, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

WILSON FADUL
1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Doutor Victor Nunes Leal,
Chefe do Gabinete Civil da Presidência da República

CA.

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA S.A., E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico, bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos arts. 9.º e 10.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco) e, no mínimo, de 3 t(rês), incluído o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituído á semelhança do disposto no art. 11 ,observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R. F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justica do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra, o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior, até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R. F. F. S. A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contados da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos, pelo Poder Executivo, para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou fun-

atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinqüenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necesários ao referido fim e accitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocada, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, serão encaminhados, até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo, que se manifestará sôbre o relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA S.A., E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituida em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico, bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos arts. 9.º e 10.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco) e, no mínimo, de 3 t(rês), incluido o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituido á semelhança do disposto no art. 11 ,observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R. F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra, o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior, até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R. F. F. S. A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contados da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos, pelo Poder Executivo, para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou fun-

atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o límite máximo global de duzentos e cinqüenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necesários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocada, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, serão encaminhados, até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo, que se manifestará sôbre o relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA S.A., E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), a qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico, bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituírem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos arts. 9.º e 10.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco) e, no mínimo, de 3 t(rês), incluído o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituído á semelhança do disposto no art. 11 ,observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R.F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justica do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra, o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior, até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R. F. F. S. A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contados da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos, pelo Poder Executivo para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou fun-

atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinqüenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necesários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocada, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, serão encaminhados, até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo, que se manifestará sôbre o relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA S.A., E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), a qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico, bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos arts. 9.º e 10.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco) e, no mínimo, de 3 t(rés), incluído o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituido á semelhança do disposto no art. 11 ,observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R. F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra, o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior, até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R. F. F. S. A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contados da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos, pelo Poder Executivo, para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou fun-

atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinqüenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necesários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocada, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, serão encaminhados, até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo, que se manifestará sôbre o relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA S.A., E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), a qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico, bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos arts. 9.º e 10.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco) e, no mínimo, de 3 t(rês), incluído o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituido á semelhança do disposto no art. 11 ,observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R. F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justica do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra, o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior, até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação especifica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R. F. F. S. A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contados da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos, pelo Poder Executivo para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou fun-

atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinqüenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necesários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocada, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, serão encaminhados, até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo, que se manifestará sôbre o relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Rio de Janeiro, 16 de março de 1957

Nº 0025

Comunica remessa de Projeto de Lei nº 1907-E, de 1952, à sanção.

SEÇÃO DO EXPEDIENTE
Expedido em 18/3/57

Senhor Secretário:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para que se digne levar ao conhecimento do Senado Federal, que a Câmara dos Deputados aprovou emenda dessa Casa do Congresso Nacional ao Projeto de Lei nº 1907-E, de 1952, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências.

Outrossim, comunico a Vossa Excelência que a referida proposição foi, nesta data, enviada à sanção.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

WILSON PAUL
1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Lima Teixeira,
Primeiro Secretário do Senado Federal

CL.

aprovado. A. Sanços
28.2.57
Octavio Rodrigues

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REDAÇÃO FINAL

PROJETO N. 1 907-E-1952

EM URGÊNCIA

Redação Final do projeto nº 1 907-D, de 1952, emendado pelo Senado, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em Sociedades por Ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F. S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2º. O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F. S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F. S.A.

§ 1º. A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2º. Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo

arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3º. Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3º. Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4º. A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6º da presente lei.

§ 1º. O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na fôrma do capítulo II (arts. 4º, 5º, 6º, 7º e 8º) do Decreto-lei nº 2 627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2º. O govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinquenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, nêste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3º. O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9º do Decreto-lei nº 2 627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4º. As ações preferenciais terão prioridade no reembolso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5º. A R.F.F.S.A. operará diretamento ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6º. A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

II. O Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios que, por fôrça da lei, estejam sob controle permanente do Poder Público;

III. As pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento) do respectivo capital.

Parágrafo único. Os Estatutos da R.F.F.S.A. e os das sociedades que vier a organizar, estabelecerão que, quando no capital de qualquer delas as ações pertencentes a pessoas jurídicas de direito público, exceto a União, e as pessoas físicas e jurídi

cas de direito privado, brasileiras, alcançarem 7,5% (sete e meio por cento) do total, será assegurada a participação da minoria na Diretoria e no Conselho Fiscal da emprêsa onde isso ocorrer.

Art. 7º. Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor as revisões e modificações de tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará as propostas, ouvindo os órgãos competentes e submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros de pessoal em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais, fixar o seu número nas emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e de

veres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

Art. 8º. É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar as ações das sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cinquenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar as ações das sociedades que vier a organizar, salvo quando se tratar de operação com estabelecimento bancário de propriedade ou sob o contrôle do Tesouro Nacional.

Art. 9º. A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 10. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei nº 2 627, de

26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei nº 2 928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 11. A administração da R.F.F.S.A., será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de 2 (dois), representantes de cada uma das Confederações representativas do Comércio, da Indústria e da Agricultura, de 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos, de 1 (um) representante do pessoal, cabendo a êsse Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1º. Os membros do Conselho Consultivo serão assim designados:

a) os representantes das Confederações por estas;

b) os 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva;

c) o representante do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento.

§ 2º. O Conselho Consultivo reunir-se-á uma vez por mês pelo menos, e no máximo quatro vêzes, sendo presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria. Seus membros farão jús a um "quantum" por sessão a que comparecerem, fixado, cada ano, pela Assembléia Geral ou, enquanto esta não funcionar, por ser a União a detentora da totalidade das ações, pelo Presidente da República.

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1º. Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2º. Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiacal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos artigos 9º e 10.

§ 1º. Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2º. O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco), e, no mínimo, de 3 (três), incluido o Presidente.

§ 3º. O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4º. Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituído à semelhança do disposto no art. 11, observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R.F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade - funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas Leis ns. 1 711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2 284, de 9 de agôsto de 1954 - ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1º. Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2º. Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos,

cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim, sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R.F.F.S.A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na Lei nº 1 134, de 14 de junho de 1950.

§ 3º. A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei - funcionário público, servidor ~~da~~ autárquico ou extranumerário.

§ 4º. No prazo de 6 (seis) meses, contado da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos pelo Poder Executivo para outros órgãos e entidades fede-

rais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5º. As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou funções, isolados ou de carreira, correspondentes aos que os servidores ferroviários ocupavam quer quanto à remuneração, quer quanto à amplitude das carreiras.

§ 6º. Ficam extintos todos os cargos em comissão e funções gratificadas dos quadros e tabelas das estradas de ferro federais incorporadas, na data da constituição da R.F.F.S.A., assegurando-se aos seus ocupantes o direito à aposentadoria na forma do art. 180, da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952.

Art. 16. Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão assegurados todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são garantidos pela legislação e pelas condições vigorantes na data da publicação desta lei, passando a integrar igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros do pessoal da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias.

Parágrafo único. Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão aplicados os dispositivos constantes do art. 15 e seus parágrafos.

Art. 17. Caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamentos que a União mantém com os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade, neles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F.S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do

Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes forem assegurados pela legislação estadual em vigor na data da rescisão ou encampação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar , igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministé - rio da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

Parágrafo único. Aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, de que trata êste artigo, serão aplicados os dispositivos do art. 15 e seus parágrafos, não podendo ser removidos para as rêdes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados.

Art. 18. Mediante requisição do Presidente da R.F.F. S.A. e autorização do Presidente da República, poderão ser postos à disposição da emprêsa ou de suas subsidiárias, em funções de direção, militares, funcionários e servidores públicos federais, assim como empregados de sociedades de economia mista controladas pela União, não podendo, todavia, acumular vencimentos e gratificações, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Para funções de direção, poderá também a direção da R.F.F.S.A. ou a de suas subsidiárias solicitar aos Governos dos Estados e às Prefeituras Municipais que lhes sejam postos à disposição servidores e funcionários civis ou militares, de seus respectivos quadros administrativos, nas mesmas condições e com as mesmas restrições prescritas neste artigo.

Art. 19. Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados, qualificados no art. 14, nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 20. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) renda do tráfego e de outras indústrias;

c) renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) aluguéis ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 22 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 21. Enquanto a União fôr detentora da totalidade do capital da R.F.F.S.A., os lucros líquidos da sociedade serão considerados reservas, e, quando atingirem Cr$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros) anuais, os lucros líquidos que ela apurar terão o destino fixado neste artigo, ainda quando a União não seja a detentora da totalidade do seu capital. Quando as dotações ou auxílios da União se tornarem inferiores a Cr$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) anuais, será permitida a distribuição de dividendos, ficando retidos, em conta especial, em poder da sociedade, sòmente os atribuídos às ações de propriedade da União, para

serem aplicados em aumento de capital, mantido, quanto a êste, o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

Art. 22. O Orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ ..... 12.000.000.000,00 (doze bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1º. Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco por cento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2º. Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos qur forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinquenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moédas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necessários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus

sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. À R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A., autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazens gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e o dos Membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público, só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departa-

mento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O Relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal serão encaminhados até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo que se manifestará sôbre o Relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre a gestão das emprêsas. Com ou sem parecer do Conselho Consultivo, o Relatório, balanços e contas serão remetidos ao Tribunal de Contas da União até o dia 31 de março de cada ano.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas examinará e dará parecer sôbre as contas e balanços, considerando-os à luz dos princípios e normas da administração e contabilidades privadas, e as enviará ao Congresso Nacional, para julgamento, até 30 de junho impreterìvelmente. Julgadas pelo Congresso Nacional, adotará êste medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas e balanços ao Poder Executivo para que êste promova imediatamente as providências necessárias contra os responsáveis pelas irregularidades e abusos verificados.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 35. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Comissão de Redação, em de fevereiro de 1957.

Oliveira Franco, Presidante

OLIVEIRA FRANCO

, Relator

Abgar Bor

/DAR

/oa

CÂMARA DOS DEPUTADOS

19

Ex.mo Sr. Presidente da Comissão de Economia

.....

Levo ao conhecimento de V. Ex.ª que, em sessão de hoje, foi aprovado requerimento de URGÊNCIA, para o Projeto n.º 1907 *de 19*52*, que se acha em curso nessa Comissão.*

Sala das Sessões, em 8 *de* 2 *de 195*7

Gustavo Rodrigues

1º Secretário

Adroaldo

PROJETO Nº 1.907-C de 1952. Substitutivo do Senado ao Projeto nº 1.907-B/52 que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal, S.A.; e dá outras providências.

Chega à fase final de sua tramitação no Legislativo o projeto referente à constituição de uma emprêsa para gerir as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas --- a Rêde Ferroviária Federal, S.A..

Medida da maior importância para um setor vital dos transportes do País, não deve a sua adoção passar sem assinalar-se que vai para cinco anos foi ela reclamada pelo Executivo, pois o projeto é oriundo de mensagem presidencial de abril de 1952. Antes disso, aliás, já os estudiosos da matéria haviam evidenciado que o soerguimento das ferrovias do País não dependia, apenas, de investimentos massiços na via permanente, em material rodante e de tração adequados, em equipamento de contrôle do tráfego, etc., mas também numa profunda reforma dos métodos de administração dos serviços, para lhes imprimir o caráter de atividade tìpicamente industrial. Essa reforma, cuja urgência se tornou patente ao terminar a guerra, só foi promovida pelo Govêrno ao iniciar-se o passado período presidencial. E, cinco anos depois, o Executivo será armado dos meios legais de que carece para levá-la a efeito, confiamos que com ânimo renovado, não obstante tão longa espera.

A tragédia que vive a administração ferroviária traduz-se nos seus deficits orçamentários crescentes, elevando-se as despêsas de custeio a cêrca do triplo da receita industrial, no conjunto das estradas de ferro federais. Iniciou-se o regime deficitário em 1946 e, ao serem elaborados os estudos que deram origem ao projeto, o deficit já se aproximava de um bilhão e meio de cruzeiros. Quando a matéria foi votada pela Câmara, para remessa ao

259

Senado, os dados disponíveis, a respeito, xkx situavam os deficits de custeio das ferrovias federais em cêrca de Cr$ 4 bilhões por ano (1954). Já agora, ao voltarmos a considerar a matéria, a maré montante deficitária situa-se na casa dos Cr$ 12 bilhões de cruzeiros, ou cêrca de um oitavo da receita tributária federal.

Para que essa situação surgisse e se agravasse dessa forma nenhum fator tem contribuído mais do que a política salarial seguida desde o fim da II Grande Guerra, xx em relação aos serviços ferroviários oficiais. Nenhuma relação guarda a xxxxxxxxxxx remuneração da mão-de-obra empregada nesses serviços com a natureza econômica das emprêsas; mais, nenhuma relação guarda com o mercado de trabalho regional onde a atividade se exerce; e os excessos de mão-de-obra, em parte resultante da obsolescência do material, xxxxxx revelam quanto estão antiquados os métodos de administração em uso na gestão do vultosíssimo patrimônio nacional representado pelas estradas de ferro. Em verdade, êsse próprio meio de transportes está em grande parte antiquado para as regiões de pequena densidade econômica, já que o advento do caminhão deslocou a xxxxxxxxxxx função da ferrovia para o transporte de grandes massas, a grandes distâncias; e outro motivo não há, é sabido, para fazer com que os empreendimentos ferroviários já não interessem à iniciativa privada, senão em condições excepcionais de alta densidade de tráfego. Estando o Poder Público, consequentemente, cada vez mais compelido a arcar com a responsabilidade da manutenção do serviço, cumpre habilitá-lo a desempenhar essa missão, com o mínimo de desperdício dos recursos nacionais e o máximo de resultados para o desenvolvimento econômico e social do País.

Esse quadro realístico evidencia, a meu ver, a inocuidade de certos dispositivos introduzidos no projeto pelo Senado, no seu substitutivo ora sob exame desta Comissão. Refiro-me, especialmente, às disposições destinadas a possibilitar a participação da iniciativa privada na integralização do capital da nova sociedade por ações. O projeto da Câmara, mais por motivos doutrinários, por certo, do que com fundamentos econômicos, excluía essa parti-

cipação, em qualquer escala, enquanto o substitutivo do Senado a admite (art. 4º, § 2º), até o limite de 20 % do capital social. Estou convencido, entretanto, de que os efeitos práticos das duas normas será o mesmo, pois nenhuma possibilidade deve ser antevista de que capitais privados se disponham a partilhar dos deficits ferroviários, ao lado da União.

Verdade é que, no caso das subsidiárias, em que a mesma participação é admitida pelo substitutivo (art. 6º), algum interesse poderá despertar a exploração ferroviária a cargo da Rede, parte da iniciativa privada regional, diretamente dependente dos seus serviços. Nesse caso, entretanto, a tomada de ações há-de naturalmente processar-se em face de programa destinado a melhorar a capacidade de transporte em que a iniciativa privada esteja grandemente interessada, e só há motivos, a meu ver, para admitir essa participação, pois redundará em redução dos investimentos públicos no mesmo setor. Serão, contudo, casos de exceção, está a indicá-lo não só a baixa rentabilidade das ferrovias, mas também a grande atração que outros setores de atividade exercem sôbre o capital privado. Preferirá êste, naturalmente, a posição de cliente das estradas de ferro, mesmo a de cliente mal servido, à de sócio de empreendimento deficitário ou pouco rentável.

Do ponto de vista da economia da nova emprêsa a ser constituída e das finanças públicas, de que ela depende fundamentalmente, maior atenção devem merecer, sem dúvida, outras alterações introduzidas pelo Senado no projeto aprovado pela Câmara e nelas espero que esta Comissão se detenha, para orientação do Plenário ao votar-se a matéria. Trata-se da ampliação de direitos do pessoal que serve nas ferrovias federais, objeto de pronunciamento de outra Comissão, a de Transportes, do qual já tive ciência, em face do parecer do respectio relator. Pelo art. 16 e seu parágrafo único do substitutivo, o pessoal das ferroviais federais em regime especial, ou sejam, aquelas incorporadas ao patrimônio nacional e administradas em regime ainda não definido em lei, passaria a reger-se pela legislação do extra-numerário da União, ao invés de

175

se lhe aplicarem os preceitos da legislação do trabalho, como hoje ocorre em relação a grande parcela dêsse pessoal. Ora, o próprio substitutivo consagra, como já o fizera o projeto aprovado pela Câmara, o princípio de que o futuro quadro do pessoal da Rede se aplicará a legislação do trabalho, mesmo por que a nova emprêsa será uma pessoa jurídica de direito privado; isso, sem prejuízo dos direitos, prerrogativas e vantagens dos funcionários públicos, extranumerários e servidores autárquicos das ferrovias federais que forem cedidos à Rede, nos têrmos da Lei.

Há aí, portanto, flagrante incoerência das disposições do substitutivo: pessoal já regido pela legislação do trabalho passaria ao regime do servidor público (art. 16), enquanto o objetivo da lei seria a operação das ferrovias por pessoal com direitos e deveres regulados por aquela legislação... Mas, não só essa incoerência gritante, que não se coaduna com a técnica legislativa, deve ser considerada pelo nobres companheiros de Comissão: prevalecendo a disposição referida, do substitutivo, novos encargos financeiros, adicionais, resultariam para o Tesouro, agravando os deficits orçamentários da União, em parte considerável devidos à operação das estradas de ferro federais. Conquanto essa questão deva ser objeto de pronunciamento expresso da Comissão de Transportes, não quiz deixar de mencioná-la, aqui, como intimamente ligada, que é, à economia das estradas de ferro e, portanto, à do País. Não sugiro, entretanto, aos nobres companheiros de Comissão nenhum pronunciamento dêste órgão técnico, mas a sua atenção especial para o assunto a ser debatido e votado pelo Plenário.

Um outro ponto do substitutivo do Senado parece-me, porém, deva ser objeto de pronunciamento expresso desta Comissão. Pelo projeto da Câmara (art. 18 e seu § 1º), a Rede deveria receber uma subvenção de Cr$ 4 bilhões, no seu primeiro ano de funcionamento, ou seja, o equivalente, em 1954, ao deficit de custeio das ferrovias federais que ela passará a administrar; e, nos exercícios seguintes, essa subvenção se reduziria regularmente, de ano para ano, em 5%, até que a subvenção caisse para 50% da inicial. Pelo

289

art. 22 e seu § 1º, do substitutivo, em que a mesma matéria é tratada, a subvenção fica reajustada para Cr$ 12 bilhões, que a tanto montam os deficits atuais da ferrovias da União, mas se elimina a norma referente à redução regular da quantia subvencionada, prescrevendo-se tão só que esta será fixada "de acôrdo com as possibilidades e em face dos resultados da operação da Rede", até o limite de Cr$ 5 bilhões.

A alteração proposta pelo Senado parece-me inconveniente a um dos objetivos essenciais da nova lei, qual o de se reduzirem progressivamente os deficits ferroviários de custeio. O projeto da Câmara, nessa parte, deixa implícita a responsabilidade da direção da Rede pela redução do deficit, já que prescreve se reduza o auxílio do Tesouro de ano para ano. A par dessa advertência salutar aos administradores, de que contarão com recursos públicos decrescentes, o dispositivo da Câmara implica em assegurar à direção da Rede recursos prefixados, o que lhe permitirá programar a sua ação no sentido de aumentar a receita industrial à medida que subvenção se reduz. Como a Rede deverá responder, sempre, pela manutenção do tráfego em estradas inapelàvelmente deficitárias e cuja operação é do interesse nacional, prevê o dispositivo que a subvenção só será reduzida até alcançar 50 % do quantitativo inicial, norma que poderá ser naturalmente revista no futuro, já que êsse mínimo só será atingido ao fim de ~~dez~~ anos.

Essas considerações levam-me a propugnar pela manutenção do dispositivo constante do projeto votado pela Câmara (§ 1º do art. 18), em lugar do § 1º do art. 22 do substitutivo oferecido pelo Senado. Nesse sentido, proponho emenda no final do presente parecer.

Salvo êsse dispositivo, não vejo outro ponto do substitivo do Senado em que a Comissão de Economia, dentro da sua estrita competência, possa e deva opor discordância. Se outros reparos merece o trabalho apresentado pela outra Casa do Congresso ~~o fará~~ a C. de Transportes apresentará, por certo, com o objetivo de proporcionar ao Govêrno um instrumento de ação adequado à natureza do problema que êle se propõe enfrentar, reorganizando as estradas de ferro do País. Como já disse, o re-

lator da matéria na Comissão de Transportes, o nobre deputado Saturnino Braga, oferecerá àquele órgão técnico sugestões que lhe parecem necessárias ao aperfeiçoamento do substitutivo do Senado.

Em verdade, êsse substitutivo representa, nas suas linhas gerais, um aprimoramento do projeto votado pela Câmara, com várias disposições modificadas para melhor, além de uma ~~xxxxxxxx~~ ordenação melhor da matéria. Sugiro, por isso, que a Comissão de Economia o aprove, com uma única ressalva, já justiticada anteriormente.

Trata-se de fazer prevalecer, em Plenário, o disposto no § 1º do art. 18 do projeto da Câmara, no lugar do § 1º do art. 22 do substitutivo do Senado, pertinente ao mesmo assunto.

Sala de Sessões da C. de Economia, 14.2.57

Leoberto Leal - Relator

(LEOBERTO LEAL
RELATOR

305
Jus

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA

Parecer sôbre a emenda substitutiva do Senado, ao projeto nº 1.907-B/52, que "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S/A; e dá outras providências".

A Comissão de Economia, na 72ª reunião ordinária, realizada em 14 de fevereiro de 1957, pela sua turma "A",

- presentes os Senhores Deputados Daniel Faraco - Presidente, Carneiro de Loyola, Sérgio Magalhães, Napoleão Fontenelle, Uriel Alvim, Oscar Corrêa, Leoberto Leal, Ernesto Saboya, Drault Ernany,

- apreciando o parecer do relator, Sr. Deputado Leoberto Leal

- Resolveu opinar pela aprovação do substitutivo do Senado, com exceção do § 1º do artigo 22, mantendo-se o correspondente parágrafo 1º do artigo 18 do projeto.

Sala "Carlos Peixoto Filho", 14 de fevereiro de 1957.

Daniel Faraco - Presidente.

Leoberto Leal - Relator.

ec.

Brut

SUBSTITUTIVO do Senado ao Projeto de Lei da Câmara que determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

Ao projeto (Emenda nº 28-C, substitutiva)

Substitua-se, o projeto, pelo seguinte:

/. Art. 1º / Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F. S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

/. Art. 2º / O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F. S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1º - A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2º - Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3º - Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades e ela incorporadas.

Art. 3º - Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das socieades anônimas.

Art. 4º - O capital inicial da R.F.F.S.A. será subscrito obrigatòriamente em 51% (cinquenta e um por cento) de suas ações pela União, podendo esta subscrever a totalidade se não houver outros tomadores, sendo o capital integralizado com o valor:

a) dos bens e direitos que constituirem o patrimônio das emprêsas ferroviárias de propriedade da União incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) de ações tomadas por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6º da presente lei;

14º. Art. 7º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:
a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;
b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

c) de ações tomadas por pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento) do seu capital.

§ 1º - O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na fórmula do capítulo II (arts. 4º, 5º, 6º, 7º e 8º) do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2º - O govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinquenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, nêste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3º - O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9º do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4º - As ações preferenciais terão prioridade no reembolso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5º - A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único - No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro e ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituírem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6º - A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, poderão admitir como acionistas:

I - As pessoas jurídicas de direito público interno;

II - O Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios que, por fôrça de lei, estejam sob controle permanente do Poder Público;

III - As pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento) do respectivo capital.

Parágrafo único - Os Estatutos da R.F.F.S.A. e os das sociedades que vier a organizar, estabelecerão que, quando no capital de qualquer delas as ações pertencentes a pessoas jurídicas de direito público, exceto a União, e as pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, alcançarem 7,5% (sete e meio por cento) do total, será assegurada a participação da minoria na Diretoria e no Conselho Fiscal da empresa onde isso ocorrer.

Art. 7º - Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de empresas que vier a organizar, até o limite do dobro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle,bem como seus métodos e processos de operação,mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica,contábil,jurídica e administrativa;

e) propor as revisões e modificações de tarifas,que julgar necessárias,ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará as propostas,ouvindo os órgãos competentes e submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle,fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros de pessoal em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais,fixar o seu número nas emprêsas que organizar,sua remuneração,direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

Art. 8º É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar as ações das sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cin-

Art. 18. A administração da R.F. F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 19. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da ~~maioria~~ minoria.

Pargrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei n. 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei n. 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

qüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar as ações das sociedades que vier a organizar, salvo quando se tratar de operação com estabelecimento bancário de propriedade ou sob o contrôle do Tesouro Nacional.

Art. 9º - A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegiada e será exercida por uma Diretoria composta de 1 (um) Presidente e de 6 (seis) Diretores, pessoas de notória competência e reputação ilibada, todos solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas.

§ 1º - O Presidente será nomeado pelo Presidente da República, demissível "ad-nutum", com direito de veto sôbre as decisões da Diretoria.

§ 2º - Enquanto a União fôr detentora da totalidade das ações ordinárias da Sociedade, os Diretores serão nomeados pelo Presidente da República.

§ 3º - Os Diretores terão mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução.

§ 4º - A Diretoria renovar-se-á, anualmente, pelo têrço. Para êsse fim, inicialmente, 2 (dois) dos Diretores serão nomeados por 2 (dois) anos e 2 (dois) outros o serão por 1 (um) ano, constando dos decretos de nomeação os respectivos prazos.

§ 5º - Na hipótese do parágrafo anterior um dos Diretores com mandato de 3 (três) anos e um com mandato de 2 (dois) ,

serão escolhidos pelo Presidente da República dentro de listas tríplices que lhe serão submetidas pelo partido de oposição de maior bancada no Congresso Nacional.

§ 6º - Quando a União deixar de ser detentora da totalidade das ações ordinárias, os Diretores serão eleitos pela Assembléia Geral dos Acionistas, com mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução e assegurada a conclusão do mandato dos anteriormente nomeados.

§ 7º - Na hipótese do parágrafo anterior, um têrço dos Diretores sufragados pelo representante da União, para as vagas não reservadas à minoria dos acionistas, será indicado pela forma prescrita no parágrafo 5º.

§ 8º - Dos vetos do Presidente haverá recurso "ex-officio" para o Ministro da Viação e Obras Públicas, ouvido o Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Art. 10 - O Conselho Fiscal será constituído de 5 (cinco) membros, com mandato de um ano, eleitos pela Assembléia Geral, assegurado o direito de representação da minoria.

§ 1º - O Conselho Fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei nº 2 627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei nº 2 928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

§ 2º - Enquanto a União fôr detentora da totalidade das ações ordinárias da sociedade, o Conselho Fiscal será provido pelo Presidente da República, escolhidos em listas tríplices de nomes fornecidos pelos Ministros da Fazenda e da Viação e Obras Públicas, pelas Confederações Nacionais da Indústria e do Comércio e pela Confederação Rural Brasileira.

Art. 11 - A administração da R.F.F.S.A., será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de 2 (dois), representan-

tantes de cada uma das Confederações representativas do Comércio, da Indústria e da Agricultura, de 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos, de 1 (um) representante do pessoal, cabendo a êsse Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

/ § 1º / Os membros do Conselho Consultivo serão assim designados:

a) os representantes das Confederações por estas;

b) os 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva;

c) o representante do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento.

/ § 2º / O Conselho Consultivo reunir-se-á uma vez por mês pelo menos, e no máximo quatro vezes, sendo presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria. Seus membros farão jús a um "quantum" por sessão a que comparecerem, fixado, cada ano, pela Assembléia Geral ou, enquanto esta não funcionar, por ser a União a detentora da totalidade das ações, pelo Presidente da República.

/ Art. 12 / A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

/ § 1º / Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

/ § 2º / Até que as subsidiárias sejam organizadas, as

rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros,um dos quais será o Superintendente,nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A.todos responsáveis,solidàriamente,pelas decisões tomadas,sempre por maioria de votos.

/- Art. 13 / Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á,no qua lhes fôr aplicável,o disposto nos artigos 9º e 10.

§ 1º - Os Presidentes das subsidiárias serão de livre nomeação da Diretoria da R.F.F.S.A.,demissíveis "ad-nutum",e terão direito de veto sôbre as decisões da Diretoria a que cada um presidir, com recurso "ex-officio" para a Diretoria da R.F.F.S.A.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos

/. § 2º / O número de Diretorés de cada subsidiária será, no máximo,de 5 (cinco),e,no mínimo, de 3 (três), incluído o Presidente.

/. § 3º / O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

/. § 4º / Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituído à semelhança do disposto no art.11, observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R.F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Govêrnos dos Estados.

/. Art. 14 / Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único - Dentro de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15 - Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade - funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas Leis ns. 1 711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2 284, de 9 de agôsto de 1954 - ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) mêses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1º - Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2º - Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas su

plementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim, sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R.F.F.S.A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na Lei nº 1 134, de 14 de junho de 1950.

§ 3º - A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei - funcionário público, servidores autárquico ou extranumerário.

§ 4º - No prazo de 6 (seis) mêses, contado da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal

dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos pelo Poder Executivo para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5º - As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou funções, isolados ou de carreira, correspondentes aos que os servidores ferroviários ocupavam quer quanto à remuneração, quer quanto à amplitude das carreiras.

§ 6º - Ficam extintos todos os cargos em comissão e funções gratificadas dos quadros e tabelas das estradas de ferro federais incorporadas, na data da constituição da R.F.F.S.A., assegurando-se aos seus ocupantes o direito à aposentadoria na forma do art. 180, da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952.

Art. 16 - Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão assegurados todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são garantidos pela legislação e pelas condições vigorantes na data da publicação desta lei, passando a integrar igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros do pessoal da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias.

Parágrafo único - Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regimem especial, serão aplicados os dispositivos constantes do art. 15 e seus parágrafos.

Art. 17 - Caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamentos que a União mantém com os Esta-

dos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade, neles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F.S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes forem assegurados pela legislação estadual em vigor na data da rescisão ou encampação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar, igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

/ Parágrafo único / Aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, de que trata êste artigo, serão aplicados os dispositivos do art. 15 e seus parágrafos, não podendo ser removidos para as rêdes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados.

/ Art. 18 / Mediante requisição do Presidente da R.F.F.S.A. e autorização do Presidente da República, poderão ser postos à disposição da emprêsa ou de suas subsidiárias, em funções de direção, militares, funcionários e servidores públicos federais, assim como empregados de sociedades de economia mista controladas pela União, não podendo, todavia, acumular vencimentos e gratificações, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição Federal.

/ Parágrafo único / Para funções de direção, poderá também a direção da R.F.F.S.A. ou a de suas subsidiárias solicitar aos Govêrnos dos Estados e às Prefeituras Municipais

que lhes sejam postos à disposição servidores e funcionários civis ou militares, de seus respectivos quadros administrativos, nas mesmas condições e com as mesmas restrições prescritas neste artigo.

/. Art. 19 / Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados, qualificados no art. 14, nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

/. Art. 20 / A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) devidendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) renda do tráfego e de outras indústrias;

c) renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 22 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

/. Art. 21 / Enquanto a União fôr detentora da totalidade do capital da R.F.F.S.A., os lucros líquidos da sociedade serão considerados reservas, e, quando atingirem ..... Cr$ 10.000.000.000,00(dez bilhões de cruzeiros) anuais, os lucros líquidos que ela apurar terão o destino fixado neste arti-

go, ainda quando a União não seja a detentora da totalidade do seu capital. Quando as dotações ou auxílios da União se tornarem inferiores a Cr$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) anuais, será permitida a distribuição de dividendos, ficando retidos, em conta especial, em poder da sociedade, sòmente os atribuídos às ações de propriedade da União, para serem aplicados em aumento de capital, mantido, quanto a êste, o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

/· Art. 22 / O Orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$12.000.000.000,00 (doze bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1º - O Orçamento nos anos seguintes consignará dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de acôrdo com as possibilidades e em face dos resultados da operação da R.F.F.S.A. até o limite de Cr$5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros).

/· § 2º / Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

/· Art. 23 / Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

§ 1.º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco por cento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

/- Art. 24 -/ Todo aumento de salário impôsto pelo Govêr no da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias im porta em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 7º desta lei.

/. Parágrafo único -/ Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

/. Art. 25 -/ A R.F.F.S.A assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

/. Art. 26 -/ Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias,para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinquenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moédas.

/. Parágrafo único -/ No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necessários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

/. Art. 27 -/ Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da

integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

/ Art. 28 / A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparêlhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

/ Parágrafo único / Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

/ Art. 29 / À R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada, a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

/ Art. 30 / A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

/ Parágrafo único / Fica a R.F.F.S.A., autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazens gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

/ Art. 31 / A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e o dos Membros do Congresso Nacional.

/ Parágrafo único / Os transportes requisitados pelas pessôas jurídicas de direito público, só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

/ Art. 32 / As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 32

/ Art. 33 / A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

/ Art. 34 / O Relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal serão encaminhados até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo que se manifestará sôbre o Relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre a gestão das emprêsas. Com ou sem parecer do Conselho Consultivo, o Relatório, balanços e contas serão remetidos ao Tribunal de Con-

tas da União até o dia 31 de março de cada ano.

/. Parágrafo único / O Tribunal de Contas examinará e dará parecer sôbre as contas e balanços, considerando-os à luz dos princípios e normas da administração e contabilidades privadas, e as enviará ao Congresso Nacional, para julgamento, até 30 de junho impreterivelmente. Julgadas pelo Congresso Nacional, adotará êste medidas tendentes a melhorar o funciona - mento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas e balanços ao Poder Executivo para que êste promova imediatamente as providências necessárias contra os responsáveis pelas irregularidades e abusos verificados.

/. Art. 35 / Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. 48

SENADO FEDERAL, em 7 de dezembro de 1956

JON/

§ 3.º A R.F.F.S.A. recolherá, dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional, a quantia correspondente ao total dos pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do parágrafo anterior.

§ 4.º Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. em virtude da presente lei, ficam transformados em quadros suplementares extintos cujos cargos de carreira ou isolados e funções dos extranumerários referidos no § 1.º serão suprimidos à medida que vagarem.

§ 5.º Aos funcionários públicos de carreira e os extranumerários referidos no § 1.º que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o § 4.º ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislação em vigor (lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9.º É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51 % (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

Art. 10. A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 11. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12. A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um conselho consultivo, constituído de dois (2) representantes de cada uma das confederações representativas do comércio, indústria e agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um (1) representante do pessoal, cabendo a êste conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1.º Os membros do conselho consultivo serão designados:

a) os representantes das confederações por êsses órgãos;

b) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela diretoria executiva;

c) o do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2.º O conselho consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos diretores, designado pela diretoria.

Art. 13. A rêde ferroviária que constitui a R.F.F.S.A. será agrupada em rêdes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14. As rêdes regionais serão administradas por uma diretoria de três (3) membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A., por três (3) anos.

§ 2.º A diretoria regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções e decisões da diretoria da R.F.F.S.A.

§ 3.º Na primeira diretoria de cada uma das rêdes regionais um dos seus membros terá mandato de dois (2) anos, o outro de um (1) e o superintendente de três (3).

Art. 15. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) da renda do tráfego e de outras indústrias;

c) da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 18 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 16 Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R F F S A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17. A R F.F S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas juridicas de direito publico só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercicio de funcionamento da R F F S.A.

Art. 18. O orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R F F S A. uma dotação de Cr$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros), que será entregue à sociedade em duodécimos para atender a situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco porcento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2.º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R F F.S A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 8.º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R.F F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de Cr$ ..... 500.000.000,00 (quinhentos milhões), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21. A R F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22. Na data da constituição da R F.F.S A. ficam extintos todos os cargos em comissão constantes dos quadros das estradas de ferro federais que a ela forem incorporadas.

Art. 23. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercicio do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhe, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 24. A R.F.F.S.A. gozará de isenção de direitos de importação para consumo e de impostos adicionais em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias para os fins a que se destina.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto aos similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministéiro da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional, diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
70

Art. 27. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazens gerais, frigoríficos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 28. O relatório anual da diretoria executiva da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhadas do parecer do conselho fiscal, serão julgadas pelo conselho de administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacional, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F S A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro em trinta (30) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estes, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30. Os estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas especificas para a participação de seus empregados nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31 Os militares e os funcionários civis da União, dos Estados e dos Municipios, das entidades autárquicas, paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R.F.F.S.A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do decreto-lei n.º 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo pirmitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquele Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo 1.º Ficam assegurados aos servidores atuais das ferrovias, sob o regime autárquico ou sob administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidos pela legislação vigente.

§ 2.º Dentro em 180 dias a contar da publicação desta lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 34. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara dos Deputados, em 24 de agôsto de 1955.

Carlos Luz

Benjamin Farah.

Rui Santos

A IMPRIMIR

Em 8/2/957

Leonardo Bastos

700

C19A

C19

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 1 907-C/52

Emenda do Senado ao Projeto nº 1 907-B/52, que determina a transformação das emprêsas ferroviarias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rede Ferroviaria Federal S.A.; e da outras providencias.

(Às Comissões de ~~Constituição e Justiça~~ Economica e de Finanças)

Projeto nº 1 907-B/52 emendado pelo Senado.

C-19-A

Parecer 267

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta lei.

§ 1.º Serão tambem incorporadas à R.F.F.S.A. outra estradas que venham a ser transferidas ao dominio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados ou rescindidos.

§ 2.º Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A., por ato do Poder Executivo, seções ferroviárias que, por conveniência dos interêsses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pelo Govêrno que delas necessite para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3.º As ferrovias incorporadas serão agrupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4.º Por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconomicos e substituidos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto

§ 1.º Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no art. 6.º desta lei.

§ 2.º Na constituição da diretoria executiva das subsidiárias respeitar-se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta lei.

Art 3.º As disposições constantes dos arts. 23 e 27 desta lei são extensivos ás subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A. os quais compreenderão:

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União;

b) aprovação dos estatutos da sociedade;

c) aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituida em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os estatutos aprovados bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º A constituição da sociedade será aprovada por decreto do Poder Executivo e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comércio.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da sociedade, ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas.

Art. 5.º Nos estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único. Os estatutos a que se refere êste artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, só poderão admitir como acionistas:

I as pessoas juridicas de direito público interno;

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
72

II o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municipios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do poder público.

Art. 7.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do art. 6.º desta lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso de capital e na distribuição de dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

§ 5.º As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em títulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento, de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6.º O capital da R.F.F.S.A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que forem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos mais acionistas.

§ 7.º Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua aplicação ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8.º Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos da ssociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1.º Aos funcionários públicos e extranumerários amparados pelo art. 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela lei n.º 2.284, de 9 de agôsto de 1954 que servem nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta lei, sendo-lhes facultado optar dentro em 12 (doze) meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2.º A R.F.F.S.A. utilizará os funcionários públicos e os extranumerários referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

Aprovado. 8.2.52
Bastos Rodrigues

Câmara dos Deputados

Senhor Presidente.

E370

Requeiro urgência para o
projeto nº 1907, de 1952.
V. Sessão, 8 de fevereiro de 1957
Vieira de Melo

O SR. PRESIDENTE - Os Srs. que aprovam queiram ficar como estão (Pausa)

3 e 5 [Aprovado

Proj. 1907/52

A Comissão Mista
Og. 3.57

0329

CN/12

Em 21 de março de 1957

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, em cópia anexa, a Mensagem nº 62-A, de 16 do corrente, contendo as razões do veto presidencial ao Projeto de Lei (nº 1 907, de 1952, na Câmara dos Deputados e nº 171, de 1955, no Senado Federal) que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em Sociedades por Ações e autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A..

2. Outrossim, comunico a Vossa Excelência que, a fim de conhecerem dêsse veto, convoquei as duas Casas do Congresso Nacional para sessão conjunta a realizar-se no dia 7 de maio do ano em curso, às 21 horas, no edifício da Câmara dos Deputados.

3. Para a Comissão Mista que o deverá relatar designei os Srs. Senadores Ari Viana, Gomes de Oliveira e Júlio Leite.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha alta estima e mais distinta consideração.

ANOTADO

Lima Teixeira
Senador Lima Teixeira
1º Secretário, no exercício da Presidência

A Sua Excelência o Senhor Deputado Ulisses Guimarães
Presidente da Câmara dos Deputados

e330

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

GABINETE CIVIL

RIO DE JANEIRO D.F.
Em 16 de Março de 1957.

SENHOR PRIMEIRO SECRETÁRIO

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa Mensagem do Senhor Presidente da República, restituindo autógrafos de projeto de lei.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e consideração.

Victor Nunes Leal
Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor Senador João de Lima Teixeira
1ºSecretário do Senado Federal

e331

Nº 62-A

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, no uso da atribuição que me conferem os arts. 70, §1º, e 87, nº II, da Constituição Federal, resolvi vetar em parte o Projeto nº 1.907.E, de 1952, (nº 171, de 1955, no Senado Federal), que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em Sociedades por Ações e autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A.

2. Incide o veto sôbre as seguintes disposições:

"Art. 14 .....
ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único - Dentro em 180 (cento e oitenta)dias a contar da publicação desta lei o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação".

"Art. 15 .....
sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiarias.

§ 1º - Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A., ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2º - Optando pela manutenção da qualidade que possuam na data da publicação desta lei,

a) .....

b) .....

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) .....

e) continuarão a se beneficiar do disposto na Lei nº 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3º - A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei - funcionário publico, servidor autárquico ou extranumerário.

.....

§ 4º - .....
que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e .....

§ 5º - As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou funções, isolados ou de carreira, correspondentes aos que os servidores ferroviários ocupavam quer quanto à remuneração, quer quanto à amplitude das carreiras.

§ 6º - .....
assegurando-se aos seus ocupantes o direito à aposentadoria na forma do art. 180, da Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952".

"Art. 16 - .....

passando a integrar igualmente quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros de pessoal da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias.

Parágrafo Único - Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão aplicados os dispositivos constantes do art. 15 e seus parágrafos".

"Art.17 - Caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamentos que a União mantém com os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade nêles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F.S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes forem assegurados pela legislação estadual em vigor na data da rescisão ou encampação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar, igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

Parágrafo Único - Aos ferroviários da Via-Qão Férrea do Rio

ção Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, de que trata êste artigo serão aplicados os dispositivos do art. 15 e seus parágrafos, não podendo ser removidos para as redes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados."

3. O anteprojeto enviado à consideração e deliberação dos Senhores Membros do Congresso Nacional pela Mensagem nº 130, de 28 de abril de 1952, estabelecia em seu artigo 13 que

"Na reorganização ou transformação de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde Ferroviária Federal será observado o princípio de reestruturação dos quadros, conservando-se em serviço o pessoal estritamente necessário ao melhor rendimento dêste, respeitados os direitos de cada empregado na data da reorganização ou transformação",

4. Êsse dispositivo, baseado em nossa tradição de respeito ao direito adquirido, continha uma regra de grande alcance prático para a reorganização das emprêsas que iriam ficar sob o contrôle da Rêde, e preservava, ao mesmo tempo, os superiores interêsses da administração e as situações individuais. Assim, o Poder Executivo, ao propôr ao Congresso Nacional o anteprojeto em causa, seguia a nossa tradição de considerar a solução dos problemas administrativos e financeiros, implícitos na organização da nova emprêsa, como imperativo técnico da mesma. Em vista disso, não preconizou fôsse posta em disponibilidade, nos têrmos da legislação vigente, a grande parcela do pessoal das ferrovias federais que excedesse às necessidades do serviço, quando criada a nova sociedade. Na elaboração legislativa do projeto ora submetido à minha sanção, foi sàbiamente seguida a mesma orientação, não obstante o vultoso ônus que representa para o Tesouro Nacional a cobertura dos "deficits" anuais, crescentes, das estradas de ferro da União, presentemente da ordem de Cr$12 bilhões, contra menos de Cr$1,5 bilhão em 1951, no ano anterior à remessa da referida mensagem ao Congresso Nacional.

5. O projeto original respeitava os direitos adquiridos e não continha qualquer dispositivo que implicasse em ampliar direitos, vantagens e prerrogativas do pessoal ferroviário, mesmo porque não se tratava de diploma legal pertinente ao assunto. Na sua tramitação final, entretanto, incorporaram-se ao Projeto nº 1 907-E disposições que outorgam novos direitos e benefícios a dezenas de milhares de servidores das ferrovias da União, com prejudiciais reflexos sôbre as finanças públicas, já que a despesa de pessoal, nessas ferrovias, corresponde a cêrca do dôbro da sua receita industrial, cabendo ao Tesouro Nacional arcar com a diferença e, mais, com o restante dos dispêndios de custeio, além dos encargos financeiros urgentemente necessários ao seu reaparelhamento. Considero, pois, necessário escoimar o Projeto dos dispositivos que poderão concorrer para agravar a acentuada situação de desequilíbrio econômico-financeiro.

6. O artigo 14 do Projeto determina que aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

7. Os preceitos dessa legislação são as disposições legais inscritas na Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, relativas, entre

outras , a identificação profissional, duração do trabalho, salário mínimo, férias, higiene e segurança do trabalho, bem como as normas especiais de tutela do trabalho, entre as quais se encontra a Seção V, relativa ao Serviço Ferroviário. No âmbito de cada emprêsa a aplicação dessas normas é obrigação legal imposta ao empregador, cabendo ao Departamento Nacional do Trabalho do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio a respectiva fiscalização. Em caso de dissídio, individual ou coletivo, a competência passa ao fôro próprio, a Justiça do Trabalho.

8. Subordinar ao Ministério da Viação e Obras Públicas, desaparelhado para essas atividades, a aplicação dessas normas, é contribuir para tumultuar a administração de pessoal das novas emprêsas, sem qualquer vantagem para a boa marcha dêsses assuntos, pois a tanto equivale substituir o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, com os seus órgãos próprios de planejamento, administração, execução e fiscalização, específicos em matéria trabalhista, por aquela Secretaria de Estado. Considero, pois, necessário vetar a parte final dêsse artigo bem como o respectivo parágrafo único.

9. As disposições relativas ao exercício do direito de opção, inscritas na parte final do artigo 15, § 1º, parte inicial do § 2º, § 3º, § 4º cláusula intercalada, tudo do artigo 15, parte final do artigo 16 e respectivo parágrafo único, e artigo 17, impedirão que durante 180 (cento e oitenta) dias o Govêrno possa tomar qualquer iniciativa de organização da Rêde Ferroviária, pois durante o prazo fixado:

a) - funcionários públicos federais poderão optar pela condição de trabalhista ou pela de funcionário, ou silenciar, optando tàcitamente por esta condição;

b) - extranumerários da União, amparados ou não pelo artigo 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pela Lei nº 2.284, de 9 de agôsto de 1954, poderão optar pela condição de trabalhista ou pela de extranumerário, ou silenciar, optando tàcitamente por esta condição;

c) - funcionários das autarquias ferroviárias poderão optar nas mesmas condições do ítem a;

d) - extranumerários das autarquias ferroviárias poderão optar nas mesmas condições do ítem b;

e) - empregados das estradas de ferro em regime especial, admitidos antes da encampação ou incorporação, portanto trabalhistas, poderão optar pela condição de funcionário ou extranumerário, ou trabalhista, ou ainda, silenciar, optando tàcitamente por esta condição;

f) - empregados das estradas de ferro em regime especial, admitidos depois da encampação ou incorporação, ~~portanto~~

equiparados a extranumerário, poderão optar pela condição de trabalhista, ou pela de funcionário extranumerário, ou, ainda, silenciar, optando tácitamente por esta condição;

g) ferroviários estaduais, caso ocorra a encampação ou rescisão dos contratos de arrendamento das ferrovias em que servem, poderão optar pela condição de funcionário ou extranumerário da União ou pela de trabalhista.

10. A experiência colhida na execução de duas leis recentes revela que, atualmente, qualquer diploma fixando prazo para o exercício do direito de opção pela condição de funcionário ou pela de trabalhista é inteiramente inoperante como instrumento regulador de problemas de legislação e administração de pessoal, servindo, ao contrário, para agravar de tal modo a situação que pode chegar até a frustar os propositos do Govêrno no seu empenho de solucionar a crise em que mergulharam as ferrovias federais.

11. A primeira dessas leis, a de nº 2.193, de 9 de março de 1954, que dispõe sôbre a reorganização dos serviços a cargo da Superintendência e Emprêsas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, estabeleceu que não poderia haver extranumerários nas Emprêsas nem trabalhistas na Superintendência e fixou o prazo de trinta dias para o exercício do direito de opção. A quase totalidade dos empregados optou pela condição de extranumerário e não havia possibilidade de emprêgo para todos na Superintendência. A lei teria criado um impasse irremovível se o Govêrno não transferisse para o Serviço Público Federal 1.299 (mil, duzentos e novenra e nove) optantes pela condição de extranumerário.

12. Nessa oportunidade, só não optou pela condição de extranumerário quem, não possuindo a condição de empregado devidamente caracterizada, receou ser despedido. Tal exemplo demonstra à saciedade que, quando uma coletividade de empregados tem a oportunidade de escolher entre ser trabalhista ou servidor da União, prefere invariàvelmente o Serviço Público Federal. Os motivos são óbvios e serão mais adiante indicados.

13. A outra Lei é a de nº 2.004, de 3 de outubro de 1953, que, entre outras providências, criou a sociedade por ações Petróleo Brasileiro S.A., emprêsa subordinada à legislação trabalhista nas relações de emprêgo com seus servidores. A Petrobrás sucedeu ao Conselho Nacional do Petróleo, sem solução de continuidade, nas atividades de pesquisa, lavra, perfuração e outras e os extranumerários dêste órgão foram postos à disposição da nóvel emprêsa até que fôssem recrutados, selecionados e treinados os empregados que deveriam substituí-los.

14. A Lei nº 2.004 referida, entretanto, não fixou o princípio da opção por um ou outro dos regimes de emprêgo vigentes. Cumprindo programa de substituição gradativa dessa mão de obra, a Petrobrás encaminhou ao Conselho Nacional do Petróleo propostas de desligamento de 323 (trezentos e vinte e três) servidores que o Departamento Administrativo do Serviço Público distribuiu por outras repartições federais. Em confronto com êsse total de empregados desligados, integraram-se definitivamente ao quadro de pessoal da Petrobrás apenas cinco servidores do Conselho Nacional do Petróleo, que pediram exoneração do Serviço Público Federal.

15. Enquanto na Petrobrás a ausência de uma lei específi

e336.6

ca para regular o exercício do direito de opção não constituiu qualquer óbice impeditivo à solução dos problemas de pessoal oriundos da presença em seus diversos setores de trabalho de servidores extranumerários, na Superintendência e nas Emprêsas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, apesar das normas relativas a opção, decorridos três anos da vigência da Lei nº 2.193, de 1954, foi necessário elaborar nova lei, a de nº 2.904, de 1956, para tentar finalmente reorganizar os quadros de pessoal respectivos.

16. Revela essa experiência que a profunda atração exercida pela função pública em nosso meio, o conjunto de direitos e vantagens deferidos aos servidores da União, incomparàvelmente superiores aos assegurados aos empregados trabalhistas, o prestígio da União como empregador nem sempre atento às condições atuantes no mercado de trabalho, levam o cidadão brasileiro, sempre que chamado a optar, a preferir invariàvelmente o serviço público, mormente depois da remoção do único óbice que poderia levar um empregado trabalhista a vacilar - a precariedade do exercício da função de extranumerário.

17. Com a publicação da Lei nº 2.284, de 9 de agôsto de 1954, os extranumerários-mensalistas da União e das autarquias, desde que contem ou venham a contar mais de cinco anos de serviço público, ininterruptos ou não, foram equiparados aos funcionários para todos os efeitos legais, entre os quais está a estabilidade, e como para êste fim, pelo parágrafo único do artigo 1º dessa Lei, é contado o tempo de serviço que houver sido computado para outros efeitos, o ferroviário com mais de cinco anos de serviço não terá dúvidas em optar para extranumerário, pois com essa decisão estará automàticamente estabilizado no Serviço Público Federal.

18. Ao considerável contingente de ferroviários já subordinado à relação de emprêgo de direito público, e que dela não abdicará por motivos óbvios, virão reunir-se milhares e milhares de ferroviários subordinados ao regime de emprêgo da Consolidação das Leis do Trabalho e os funcionários e extranumerários estaduais. Como os funcionários e extranumerários não desejarão juntar-se aos trabalhistas, e como êstes e os funcionários e extranumerários estaduais fatalmente optarão pela condição de funcionário ou extranumerário da União, agravando consideràvelmente os encargos do Tesouro com despesas de pessoal, vejo-me na contingência de vetar os mencionados dispositivos, a fim de reduzir as proporções já alarmantes do ônus que a União vai assumir com o pagamento do pessoal, sem qualquer possibilidade de ressarcimento dessa despesa.

19. Além disso êsses dispositivos, destinados a assegurar direitos, vantagens e prerrogativas ao pessoal das ferrovias, em verdade operam uma equiparação de servidores que jamais possuíram determinados direitos - como o de estabilidade funcional - aos que se encontram em pleno gôzo dêles. É o caso dos extranumerários contratados e dos tarefeiros, que em virtude das condições especialíssimas de sua investidura na função pública, não gozam até hoje do instituto da estabilidade.

20. Atento ao imperativo inadiável de saneamento das finanças públicas, não pode o meu Govêrno concordar com qualquer Projeto que agrave os já pesados encargos com pagamentos de pessoal, sem o meticuloso estudo da sua conveniência econômica em cada caso. As deficiências administrativas das ferrovias federais, no que toca aos encargos com o seu pessoal, constituem um dos obstáculos a transpor na reorganização dos meios de transporte. Qualquer medida que vanha agravar a já dificílima situação financeira das estradas de ferro federais, ou a do Tesouro Nacional, que as custeia fundamentalmente, seria contrária aos interesses da Nação. E isto porque agravaria o "deficit" orçamentário da União, coberto via de regra por meio de emissões inflacionárias, ou atenuado através de planos de economia a que o Poder Executivo se vê compelido a recorrer, com o inevitável sacrifício de empreendimentos de maior envergadura para a economia do

País.

País.

21. Pela letra c do § 2º do artigo 15 será aplicada a aos servidores das ferrovias de propriedade da União, qualquer que seja a sua qualidade, a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior. Tal disposição, todavia, contradiz claramente a norma estabelecida no próprio artigo 15, caput, ou seja, a de que "aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor", o que inclui, evidentemente, a legislação geral e a especial. Assim, além de contraditório pela sua conclusão na parte final, a letra c do § 2º do artigo 15 assegura o que já está garantido na primeira parte do mesmo artigo, razão pela qual me vejo compelido a negar a minha sanção ao citado dispositivo.

22. A letra e do § 2º do artigo 15 estabelece que os servidores mencionados no referido artigo continuarão a se beneficiar do disposto na Lei nº 1 134, de 14 de junho de 1950. Segundo essa Lei, as associações de classe existentes na data de sua publicação - 20 de junho de 1950 - sem nenhum caráter político, fundadas nos têrmos do Código Civil e enquadradas nos dispositivos constitucionais, que congreguem funcionários ou empregados de empresas industriais da União, administradas ou não por ela, é facultada a representação coletiva ou individual de seus associados, perante as autoridades administrativas e a justiça ordinária.

23. Não contém o Projeto nº 1 907-E qual quer dispositivo que retire das associações de classe mencionadas acima a capacidade de representar os seus associados, hipótese em que se justificaria assegurar a essas entidades os direitos de que se encontrassem investidas na data da publicação da nova lei. De qualquer modo, não seriam os servidores que deveriam continuar a se beneficiar do disposto na Lei nº 1 134, mas as associações a que essa Lei se refere, pois a elas é que é dada a capacidade de agir em nome de seus associados.

24. No tocante ao § 5º do artigo 15, que traça normas para a transferência dos excedentes de pessoal, é supérflua a ressalva de que só podem ser feitas para cargos ou funções da mesma remuneração e prejudicial ao interêsse público a exigência de que as carreiras tenham a mesma amplitude. A transferência só pode ser feita para cargo de igual vencimento ou remuneração, estabelece o artigo 54 da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952. Por outro lado, variando a estrutura das carreiras de quadro para quadro, pois não se pode admitir, para exemplificar, que a carreira de Agente de Estrada de Ferro tenha a mesma amplitude na Estrada de Ferro Central do Brasil e na Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, estariam frustrados os objetivos do § 4º do Projeto, que prevê a transferência dos excedentes de pessoal para outras repartições federais. Resolvi, pois, negar sanção a êsse dispositivo, pois considero adequados para solucionar qualquer caso de transferência no Serviço Público Federal os dispositivos contidos nos artigos 52 a 55 da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952, regulamentados pelo Decreto nº 33 635, de 21 de agôsto de 1953.

25. A parte final do § 6º do artigo 15, que assegura aos ocupantes de cargos em comissão e funções gratificadas o direito à aposentadoria na forma do artigo 180 da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952, por serem essas comissões extintas com a publicação da lei, certamente fomentará reivindicações que transcenderão dos estritos têrmos do referido dispositivo estatutá-

rio.

rio. O funcionário que contar mais de trinta e cinco anos de s serviço público será aposentado nas condições estabelecidas pelo referido artigo 180. Se os ocupantes dêsses cargos preenche rem êsses requisitos, na oportunidade do processamento das respectivas aposentadorias tais direitos lhes serão assegurados. É matéria de verificação na época própria, pelo que constitui redundância afirmar que êsses servidores terão assegurado direito à aposentadoria na forma do dispositivo legal citado.

26. Contém o parágrafo único do artigo 17 do Projeto uma regra de inamovibilidade que a Constituição Federal, em seu artigo 95, ítem II, garantiu apenas aos juízes. Ao estabelecer na parte final de seu contexto que os ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina não podem ser removidos para as rêdes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados, o Projeto concede uma garantia de que nunca usufruiram os demais servidores da União. Trata-se de dispositivo desaconselhável, como também o é todo o artigo 17.

27. Diz o artigo que caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamento que a União mantém com os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade nêles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F. S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes foram assegurados pela legislação estadual na data da rescisão ou encampação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar igualmente quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F. S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

28. A extemporaneidade de tal dispositivo ressalta da sua própria leitura, pois reflete uma precipitação que pode de certo modo não condizer com a realidade que se apresentar futuramente. O problema do pessoal dessas estradas arrendadas está íntimamente vinculado com o que fôr deliberado na época oportuna, isto é, quando o Govêrno Federal decidir se devem essas ferrovias continuar arrendadas aos Estados ou serem entregues à R.F.F. S.A. Nessa ocasião, quando fôr elaborado novo diploma legal sôbre o assunto, é que deverá ser suscitado o caso dos empregados dessas ferrovias, em consonância com a solução que fôr então adotada.

29. Estou firmemente convencido de que, aceito o veto aos mencionados dispositivos, terá o Congresso Nacional prestado ao meu Govêrno colaboração altamente patriótica, qual seja a de reduzir as alarmantes proporções da despesa que a União terá fatalmente de custear, limitando-a apenas às contingências impostas pelo respeito ao direito adquirido. Eliminados êsses dispositivos do futuro diploma legal, os ferroviários que atualmente estão subordinados ao regime estatutário prestarão serviços à Rêde Ferroviária Federal S.A. na qualidade de pessoal cedido, conforme está previsto na letra d do § 2º do artigo 15. Quanto aos ferroviários subordinados ao regime da Consolidação das Leis do Trabalho, muda o empregador, mas não se altera a natureza da relação de emprêgo.

30. Relativamente aos dispositivos vetados mas não mencionados nestas razões, o veto é uma conseqüência da íntima correlação que existe entre essas disposições legais, o que dispensa quaisquer comentários a respeito.

31. Eis os relevantes motivos que me levaram a vetar parcialmente o Projeto nº 1 907-E, de 1952 e que ora submeto à elevada consideração dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Rio de Janeiro, em 16 de março de 1957, 136º da Independência e 69º da República.

a) Juscelino Kubitschek

Aguardar
Of. eN/12
Fed. 5.c.D. 30.3.57

PROJETO DE LEI

nº 1 907, de 1952, na Câmara dos Deputados

nº 171, de 1955, no Senado Federal

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em Sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviaria Federal S.A. e dá outras providências.

Projeto de autoria do Poder Executivo (encaminhado à Câmara dos Deputados com a Mensagem nº 130, de 28 de abril de 1952).

RELATORES

A - NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - Antes da remessa ao Senado:

Comissão Especial - Deputado Maurício Joppert

Comissão de Finanças - Deputado Lopo Coelho

II - Depois de emendado pelo Senado:

Comissão de Economia - Deputado Leoberto Leal

Comissão de Finanças - Deputado Último de Carvalho

Comissão de Transportes - Deputado Saturnino Braga

B - NO SENADO FEDERAL

Comissão de Constituição e Justiça - Senador Benedito Valadares e Senador Paulo Fernandes

Comissão de Economia - Senador Júlio Leite e Senador Remy Archer

Comissão de Transportes - Senador Mem de Sá e Senador Gaspar Veloso

Comissão de Serv. Pub. Civil - Senador Remy Archer

Comissão de Finanças - Senador Júlio Leite e Senador Ari Viana

PARA A COMISSÃO MISTA INCUMBIDA DE RELATAR O VETO

Senador Ari Viana	PSD
Senador Gomes de Oliveira	PTB
Senador Júlio Leite	PR

Sanciono, em parte, em face das razões constantes da mensagem anexa 16-3-57 Juscelino Kubitschek

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA S.A., E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), a qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico, bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituírem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar poderão admitir como acionistas:

I. As pessoas jurídicas de direito público interno;

II. O Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios que, por fôrça da lei, estejam sob o contrôle permanente do Poder Público;

III. As pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 28% (vinte por cento) do respectivo capital.

Parágrafo único. Os Estatutos da R.F.F.S.A. e os das sociedades que vier a organizar, estabelecerão que, quando no capital de qualquer delas as ações pertencentes a pessoas jurídicas de direito público, exceto a União, e as pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, alcançarem 7,5% (sete e meio por cento) do total, será assegurada a participação da minoria na Diretoria e no Conselho Fiscal da emprêsa onde isso ocorrer.

Art. 7.º Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor as revisões e modificações de tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará as propostas, ouvindo os órgãos competentes e submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros de pessoal em função das necessidades de serviço e padrões de vida regionais, fixar o seu número nas emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

Art. 8.º É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar as ações das sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar as ações das sociedades que vier a organizar, salvo quando se tratar de operação com estabelecimento bancário de propriedade ou sob o contrôle do Tesouro Nacional.

Art. 9.º A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros, solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que, inicialmente, o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 10. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 11. A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de 2 (dois) representantes de cada uma das Confederações representativas do Comércio, da Indústria e da Agricultura, de 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos, de 1 (um) representante do pessoal, cabendo a êsse Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1.º Os membros do Conselho Consultivo serão assim designados:

a) os representantes das Confederações por estas;

b) os 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva;

c) o representante do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento.

§ 2.º O Conselho Consultivo reunir-se-á uma vez por mês, pelo menos, e no máximo quatro vêzes sendo presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria. Seus membros farão jus a um "quantum" por sessão a que comparecerem, fixado, cada ano, pela Assembléia Geral ou, enquanto esta não funcionar, por ser a União a detentora da totalidade das ações, pelo Presidente da República.

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
85

Art. 12. A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos arts. 9.º e 10.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A. por três (3) anos.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco) e, no mínimo, de 3 (três), incluído o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituído á semelhança do disposto no art. 11 ,observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Réde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R. F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro em 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra, o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior, até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R. F. F. S. A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contados da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos, pelo Poder Executivo, para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou fun-

ções isolados ou de carreira, correspondentes aos que os servidores ferroviários ocupavam, quer quanto à remuneração, quer quanto à amplitude das carreiras.

§ 6.º Ficam extintos todos os cargos em comissão e funções gratificadas dos quadros e tabelas das estradas de ferro federais incorporadas, na data da constituição da R.F.F.S.A., assegurando-se aos seus ocupantes o direito à aposentadoria na forma do art. 180 da lei n.º 1.711, de 23 de outubro de 1952.

Art. 16. Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão assegurados todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são garantidos pela legislação e pelas condições vigorantes na data da publicação desta lei, passando a integrar, igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros do pessoal da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias.

Parágrafo único. Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão aplicados os dispositivos constantes do art. 15 e seus parágrafos.

Art. 17. Caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamentos que a União mantém com os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade, nêles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F.S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes forem assegurados pela legislação estadual em vigor na data da rescisão ou encampação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar, igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

Parágrafo único. Aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, de que trata êste artigo, serão aplicados os dispositivos do art. 15 e seus parágrafos, não podendo ser removidos para as rêdes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados.

Art. 18. Mediante requisição do Presidente da R.F.F.S.A. e autorização do Presidente da República, poderão ser postos à disposição da emprêsa ou de suas subsidiárias, em funções de direção, militares, funcionários e servidores públicos federais, assim como empregados de sociedades de economia mista controladas pela União, não podendo, todavia, acumular vencimentos e gratificações, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Para funções de direção, poderá também a direção da R.F.F.S.A. ou a de suas subsidiárias solicitar aos Governos dos Estados e às Prefeituras Municipais que lhes sejam postos à disposição servidores e funcionários civis ou militares, de seus respectivos quadros administrativos, nas mesmas condições e com as mesmas restrições prescritas neste artigo.

Lote: 29
PL Nº 1907/1952
Caixa: 94
86

Art. 19. Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados, qualificados no art. 14, nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 20. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) renda do tráfego e de outras indústrias;

c) renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) aluguéis ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 22 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 21. Enquanto a União fôr detentora da totalidade do capital da R.F.F.S.A., os lucros líquidos da sociedade serão considerados reservas, e, quando atingirem Cr$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros) anuais, os lucros líquidos que ela apurar terão o destino fixado neste artigo, ainda quando a União não seja a detentora da totalidade do seu capital. Quando as dotações ou auxílios da União se tornarem inferiores a Cr$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) anuais, será permitida a distribuição de dividendos, ficando retidos, em conta especial, em poder da sociedade, sòmente os atribuídos às ações de propriedade da União, para serem aplicados em aumento de capital, mantido, quanto a êste, o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

Art. 22. O Orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco por cento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse

atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas crédito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinqüenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necesários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas em lei e dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocada, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, serão encaminhados, até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo, que se manifestará sôbre o relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre

Lote: 29
PL Nº 1907/1952
87
Caixa: 94

a gestão das emprêsas. Com ou sem parecer do Conselho Consultivo, o relatório, balanços e contas serão remetidos ao Tribunal de Contas da União até o dia 31 de março de cada ano.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas examinará e dará parecer sôbre as contas e balanços, considerando-os à luz dos princípios e normas da administração e contabilidades privadas, e os enviará ao Congresso Nacional, para julgamento, até 30 de junho impreterivelmente. Julgados pelo Congresso Nacional, adotará êste medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas e balanços ao Poder Executivo para que êste promova imediatamente as providências necessárias contra os responsáveis pelas irregularidades e abusos verificados.

Art. 35. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara dos Deputados, em 11 de março de 1957.

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS:

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1954.

Comissão Especial para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52, que dispõe sôbre a transformação das emprêsas ferroviárias da União em socieda - des anônimas, autoriza a constitui ção da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências.

Ofício nº 2/54.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência acompanhado do parecer e do substitutivo apresentado pelo seu relator, Senhor Maurício Joppert, o Projeto nº 1 907/52 que - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências", a fim de ser submetido ao plenário desta Casa do Congresso.

Encerrando os trabalhos desta Comissão, aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de alta estima e subida consideração.

Saturnino Braga,
Presidente.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Nereu Ramos,

DD. Presidente da Câmara dos Deputados.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ata da 7ª reunião, realizada em 30-12-1954.
Publicada no Diário do dia 31-12-1954.

Comissão Especial

Para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52, que dispõe sôbre a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências.

ATA DA 7.ª REUNIÃO, REALIZADA EM 30 DE DEZEMBRO DE 1954

Aos trinta dias do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinqüenta e quatro, reuniu-se, às quinze horas e trinta minutos, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga — Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências". Compareceram mais os Senhores Mauricio Joppert — Relator e Brochado da Rocha. Deixaram de comparecer os Senhores Daniel Faraco e Válter Sá. Verificada a existência de número regimental, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi aprovada. O Senhor Mauricio Joppert iniciou a leitura de seu substitutivo apresentado ao Projeto n.º 1.907-52. Terminada esta, foi submetido a votos, tendo sido aprovado por unanimidade. O Senhor Presidente determinou se oficiasse à Mesa, comunicando o encerramento dos trabalhos da Comissão e encaminhando o processo para ser submetido ao plenário da Casa. A reunião foi levantada às dezesseis e quarenta e cinco minutos. E, para constar, eu, Lucilia Amorinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52, que dispõe sôbre a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

Ata da 7ª. reunião, realizada em 30 de dezembro de 1954.

Aos trinta dias do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se, às quinze horas e trinta minutos, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga - Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52 - "Determina a transforma - ção das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências". Compareceram mais os Senhores Maurício Joppert - Relator e Brochado da Rocha. Deixaram de comparecer os Senhores Daniel Faraco e Walter Sá. Verificada a existên - cia de número regimental, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi aprovada. O Senhor Maurício Joppert iniciou a leitura de seu substitutivo apresentado ao Projeto nº 1 907/52. Terminada esta, foi submetido a votos, tendo sido aprovado por unanimidade. O Senhor Presidente determinou se oficiasse à Mesa, comunicando o encerramento dos trabalhos da Comissão e encaminhando o processo para ser submetido ao plenário da Casa. A reunião foi levantada às dezesseis e quarenta e cinco minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO Nº 1.907/52

LISTA DE PRESENÇA

Em 30-12-54

Mauricio Joppert da Silva

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Publicada no Diário do Congresso de 16 de Dezembro de 1954.
Retificada em 14 de Dezembro
Às 15,30 horas.

Comissões Especiais

Para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências".

ATA DA 6.ª REUNIÃO, REALIZADA EM 14 DE DEZEMBRO DE 1954

As quinze horas e trinta minutos do dia quatorze do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinqüenta e quatro, reuniu-se na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga — Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Maurício Joppert — Relator, Brochado da Rocha, Walter Sá e Daniel Faraco. Verificada a existência de número legal, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi, sem restrição, aprovada e assinada. O Senhor Maurício Joppert retomou a leitura de seu substitutivo A Comissão examinou-o detidamente tendo sido encerrada a discussão e designado o próprio relator para redigir o vencido. Nada mais havendo a tratar no momento, o Senhor Presidente encerrou a reunião às dezessete horas e cinqüenta minutos. E, para constar, eu, Lucilia Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Publicada no Diário do dia 16 de Dezembro de 1954.
Lida na 5ª Reunião, realizada em 13 de Dezembro de 1954.
Aprovada.

ATA DA 5.ª REUNIÃO, REALIZADA EM 13 DE DEZEMBRO DE 1954, AS VINTE E UMA HORAS

Às vinte e uma horas do dia treze do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga — Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao Projeto n. 1.907-52 — Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Daniel Faraco, Maurício Joppert — Relator, Brochado da Rocha e Walter Cá. Verificada a existência de número regimental, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, tendo sido a mesma aprovada sem restrições e, a seguir, assinada. O Senhor Presidente deu a palavra ao Senhor Maurício Joppert que reiniciou a leitura do seu substitutivo, o qual foi discutido, emendado e aprovado até o artigo 8.º, inclusive. Os debates se prolongaram até as vinte e quatro horas. Resolveu, pois, a Comissão fixar nova reunião para o dia seguinte, às quinze horas e trinta minutos, tendo o Senhor Presidente encerrado os trabalhos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata, que depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial para dar parecer ao Projeto 1907 de 1954.
Diario do Congresso de 15 de Dezembro de 1954.
Ata da 4ª reunião, em 13/12/1954.

Comissões Especiais

Para dar Parecer ao Projeto n.º 1.907-52 "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências".

ATA DA 4.ª REUNIÃO, REALIZADA EM TREZE DE DEZEMBRO DE MIL NOVECENTOS E CINQUENTA E QUATRO.

Às quinze horas e trinta minutos do dia treze d omês de dezembro do ano de mil novecentos e cinqüenta e quatro, reuniu-se, sob a presidência do Senhor Saturnino Braga — Presidente, na Sala "Paulo de Frontin", a Comissão Especial para dar parecer ao projeto número 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Maurício Joppert — Relator, Brochado da Rocha e Daniel Faraco. Deixou de comparecer o Sr. Walter Sá. Verificada a existência de número regimental o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi aprovada sem restrições. A seguir, o Senhor Maurício Joppert iniciou a leitura do seu parecer, concluindo por apresentar substitutivo, tendo a Comissão deliberado discuti-lo, artigo por artigo. Assim, foi debatido demoradamente o artigo 1.º, ao qual foram sugeridas várias alterações. Tendo em vista o adiantado da hora, deliberou a Comissão reunir-se à noite, às vinte e trinta horas. O Senhor Presidente encerrou a reunião às dezessete horas e quinze minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL para dar parecer ao Projeto Nº 1 907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências".

Ata da 6ª reunião, realizada em 14 de dezembro de 1954.

Às quinze horas e trinta minutos do dia quatorze do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga -Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Maurício Joppert - Relator, Brochado da Rocha, Walter Sá e Daniel Faraco. Verificada a existência de número legal, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi, sem restrições, aprovada e assinada. O Senhor Maurício Joppert retomou a leitura de seu substitutivo. A Comissão examimou-o detidamente, tendo sido encerrada a discussão e designado o próprio relator para redigir o vencido. Nada mais havendo a tratar no momento, o Senhor Presidente encerrou a reunião às dezessete horas e cinquenta minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

Saturnino Braga

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL PARA DAR PARECER AO PROJETO Nº 1907/52

LISTA DE PRESENÇA - 14 de dezembro de 1954

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências".

Ata da 5ª reunião, realizada em 13 de dezembro de 1954, às vinte e uma horas.

Às vinte e uma horas do dia treze do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga - Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52 - Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Daniel Faraco, Maurício Joppert - Relator, Brochado da Rocha e Walter Sá. Verificada a existência de número regimental, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, tendo sido a mesma aprovada sem restrições e, a seguir, assinada. O Senhor Presidente deu a palavra ao Senhor Maurício Joppert que reiniciou a leitura do seu substitutivo, o qual foi discutido, emendado e aprovado até o artigo 8º, inclusive. Os debates se prolongaram até as vinte e quatro horas. Resolveu, pois, a Comissão fixar nova reunião para o dia seguinte, às quinze horas e trinta minutos, tendo o Senhor Presidente encerrado os trabalhos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

Saturnino Braga

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências".

LISTA DE PRESENÇA Em 13-12-54 (noturna)

Saturnino Braga

Daniel Faraco

Mauricio Joppert da Silva

Roberto Jorge

Wallace Paiva

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL PARA DAR PARECER AO PROJETO Nº 1.907/52

"Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências."

ATA da 4ª reunião, realizada em treze de dezembro de mil novecentos e cinqüenta e quatro.

Às quinze horas e trinta minutos do dia treze do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinqüenta e quatro, reuniu-se, sob a presidência do Senhor Saturnino Braga - Presidente, na Sala "Paulo de Frontin", a Comissão Especial para dar parecer ao projeto número 1.907/52-"Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Maurício Joppert - Relator, Brochado da Rocha e Daniel Faraco. Deixou de comparecer o Sr. Walter Sá. Verificada a existência de número regimental o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi aprovada sem restrições. A seguir, o Senhor Maurício Joppert iniciou a leitura do seu parecer, concluindo por apresentar substitutivo, tendo a Comissão deliberado discuti-lo, artigo por artigo. Assim, foi debatido demoradamente o art. 1º, ao qual foram sugeridas várias alterações. Tendo em vista o adiantado da hora, deliberou a Comissão reunir-se à noite, às vinte e trinta horas. O Senhor Presidente encerrou a reunião às dezessete horas e quinze minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.//////

Presidente.//////

Saturnino Braga

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL para dar parecer ao Projeto nº 1907/52, que dispõe sôbre a transformação das em prêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

LISTA DE PRESENÇA em 13/12/54.

Mauricio Joppert da Silva

Daniel Faraco

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissões Especiais

Para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências"

ATA DA 3.ª REUNIÃO, EM 4 DE NOVEMBRO DE 1954

Aos quatro dias do mês de novembro do ano de mil novecentos e cinqüenta e quatro, reuniu-se, às 15 horas e trinta minutos, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga — Presidente, a Comissão Especial para dar parecer ao projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providência". Compareceram os Senhores Maurício Joppert da Silva, Relator, Brochado da Rocha e Daniel Faraco. Verificada a existência de número legal, o Sr. Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi aprovada sem restrições, sendo assinada pelo Sr. Presidente. O Senhor Maurício Joppert informou à Comissão sôbre o entendimento havido com Sua Excelência o Sr. Ministro da Viação que os esperava hoje para uma conferência. Assim, o Sr. Presidente resolveu que a comissão fôsse incorporada ao Ministério da Viação, encerrando a reunião às dezesseis horas. E, para constar, eu Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

4 de Novembro de 1954.
Ata da 3ª reunião, ...
... dia 5 de Novembro de 1954.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial para dar Parecer ao Projeto nº 1.907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências".

Ata da 3a. reunião, em 4 de novembro de 1954.

Aos quatro dias do mês de novembro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se, às 15 horas e trinta minutos, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga - Presidente, a Comissão Especial para dar Parecer ao projeto nº 1.907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Maurício Joppert da Silva, Relator e Daniel Faraco. Verificada a existência de número legal, o Sr. Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior, a qual foi aprovada sem restrições, sendo assinada pelo Sr. Presidente. O Senhor Maurício Joppert informou a Comissão sôbre o entendimento havido com Sua Excelência o Sr. Ministro da Viação que os esperava hoje para uma conferência. Assim, o Sr. Presidente resolveu que a comissão fôsse incorporada ao Ministério da Viação, encerrando a reunião às dezesseis horas. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

Saturnino Braga

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial para dar parecer ao projeto nº 1.907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências".

ATA DA 2a. reunião, em 27 de outubro de 1954.

Aos vinte e sete dias do mês de outubro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se, às quinze horas e trinta minutos, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga, a Comissão Especial para dar parecer ao projeto nº 1.907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviá - rias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Maurício Joppert da Silva, Relator, Brochado da Rocha e Daniel Faraco, tendo deixado de comparecer o Sr. Walter Sá, por estar viajando. Verificada a existência de número legal, o Senhor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior a qual foi, sem restrições, aprovada. Foi amplamente debatido o assunto, tendo sido definido o ponto de vista geral da Comissão, ficando assentado que o Senhor Maurício Joppert entender-se-ia com o Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. Lucas Lopes, para então elaborar o seu parecer. Assim, o Senhor Presi - dente convocou uma reunião para a próxima quinta-feira, dia qua - tro de novembro, às quinze horas e trinta minutos. Nada mais ha - vendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a reunião às dezes - sete horas e quinze minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

Saturnino Braga

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO Nº 1907/51 - Comissão Especial

L I S T A D E P R E S E N Ç A

Em 27-10-1954.

Mauricio Joppert da Silva

Daniel Faraco

Sattamini Grego

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial

Para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências"

ATA DA 2.ª REUNIAO, EM 27 DE OUTUBRO DE 1954

Aos vinte e sete dias do mês de outubro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, reuniu-se, às quinze horas e trinta minutos, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga, a Comissão Especial, para dar parecer ao projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências". Compareceram os Senhores Mauricio Joppert da Silva, Relator, Brochado da Rocha e Daniel Faraco, tendo deixado de comparecer o Sr. Walter Sá, por estar viajando. Verificada a existência de número legal, o Sennor Presidente determinou fôsse feita a leitura da ata da reunião anterior a qual foi, sem restrições, aprovada. Foi amplamente debatido o assunto, tendo sido definido o ponto de vista geral da Comissão, ficando assentado que o Senhor Mauricio Joppert entender-se-ia com o Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. Lucas Lopes para então elaborar o seu parecer. Assim, o Senhor Presidente convocou uma reunião para a próxima quinta-feira, dia quatro de novembro, às quinze horas e trinta minutos. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a reunião às dezesseis horas e quinze minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

de outubro de 1954.

a 2ª Reunião, em 27 de outubro de 1954.

Quinta-feira do 29 de outubro

CÂMARA DOS DEPUTADOS

1953.

Comissão Especial para dar parecer ao Projeto n.º 1.907-52 — "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências"

ATA DA 1.ª REUNIÃO — INSTALAÇÃO — EM 5-11-53

Aos cinco dias do mês de novembro do ano de mil novecentos e cinquenta e três, reuniu-se, às dezesseis horas, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga — Presidente, a Comissão especial para dar parecer ao Projeto n.º 1.907, de 1952, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências. Compareceram os senhores Daniel Faraco, Maurício Joppert e Walter Sá. Deixou de comparecer, por motivo justificado, o Sr. Brochado da Rocha. O Senhor Presidente declarou instalada a Comissão e informou ter escolhido para Relator da matéria o Senhor Maurício Joppert a quem seriam enviados os documentos que serviriam de subsídios ao Relator para a organização de um esquema que seria debatido na Comissão. Ao relator será também encaminhado um substitutivo do Senhor Brochado da Rocha oferecido ao projeto em questão. Nada mais havendo a tratar no momento, o Senhor Presidente encerrou a reunião às dezessete horas e trinta minutos. E, para constar, eu, *Lucília Amarinho de Oliveira*, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL PARA DAR PARECER AO PROJETO Nº 1907/52 - "Determina a transformação das emprê - sas ferroviárias da União em sodiedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências."

Ata da 1a. reunião - INSTALAÇÃO - em 5.11.53.

Aos cinco dias do mês de novembro do ano de mil novecentos e cinquenta e três, reuniu-se, às dezesseis horas, na Sala "Paulo de Frontin", sob a presidência do Senhor Saturnino Braga - Presidente, a Comissão especial para dar parecer ao Projeto n. 1907, de 1952, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Fede - ral S.A. e dá outras providências. Compareceram os senhores Daniel Faraco, Maurício Joppert e Walter Sá. Deixou de comparecer, por motivo justificado, o sr. Brochado da Rocha. O Senhor Presidente declarou instalada a Comissão e informou ter escolhido para Relator da matéria o Senhor Maurício Joppert a quem seriam enviados os documentos que serviriam de subsídio ao Relator para a organização de um esquema que seria debatido na Comissão. Ao relator será também encaminhado um substitutivo do Senhor Brochado da Rocha oferecido ao projeto em questão. Nada mais havendo a tratar no momento, o Senhor Presidente encerrou a reunião às dezessete horas e trinta minutos. E, para constar, eu, Lucília Amarinho de Oliveira, Serretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo senhor Presidente.

Saturnino Braga

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL PARA DAR PARECER AO PROJETO Nº 1.907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências".

C O N V O C A Ç Ã O

De ordem do Senhor Presidente, Deputado Saturnino Braga, ficam convocados os Senhores membros da Comissão Especial para dar Parecer ao projeto nº 1.907/52 - "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências", para uma reunião, quarta-feira, dia 27, às 15 horas e 30 minutos, na Sala "Paulo de Frontin". Lucília Amarinho de Oliveira, Secretário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Projeto n. 1.907-C, de 1952

Emenda do Senado ao Projeto n.º 1.907-B-52, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A.; e dá outras providências.

(Às Comissões de Economia, de Finanças e de Transportes

PROJETO N.º 1 907-B-52 EMENDADO PELO SENADO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei,, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta lei.

§ 1.º Serão também incorporadas à R.F.F.S.A. outras estradas que venham a ser transferidas ao dominio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados ou rescindidos.

§ 2.º Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A., por ato do Poder Executivo, seções ferroviárias que, por conveniência dos interêsses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pelo Govêrno que delas necessite para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3.º As ferrovias incorporadas serão agrupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4.º Por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconômicos e substituidos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiários que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto.

§ 1.º Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no art. 6.º desta lei.

§ 2.º Na constituição da diretoria executiva das subsidiárias respeitar-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta lei.

Art. 3.º As disposições constantes dos arts. 23 e 27 desta lei são extensivos às subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A. os quais compreenderão:

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União;

b) aprovação dos estatutos da sociedade;

c) aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os estatutos aprovados bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º A constituição da sociedade será aprovada por decreto do Poder Executivo e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comércio.

§ 3.º Uma vez aprovada a comunicação da sociedade ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas.

Art. 5.º Nos estatutos da R. F. F. S. A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único. Os estatutos a que se refere êste artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6.º A R.F.F.S.A. bem como as sociedades que vier a organizar, só poderão admitir como acionistas:

I as pessoas jurídicas de direito público interno;

II o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do poder público.

Art. 7.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51 % (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do art. 6.º desta lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no rembôlso de capital e na distribuição de dividendo mínimo de 8 % (oito por cento).

§ 5.º As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em títulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento, de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6.º O capital da R.F.F.S.A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que forem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos mais acionistas.

§ 7.º Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua aplicação ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8.º Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das empresas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1.º Aos funcionários públicos e extranumerários amparados pelo artigo 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela Lei n.º 2.284, de 9 de agôsto de 1954 que servem nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A., ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta lei, sendo-lhes facultado optar dentro em 12 (doze) meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2.º A R.F.F.S.A. utilizará os funcionários públicos e os extranumerários referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

§ 3.º A R.F.F.S.A. recolherá, dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional, a quantia correspondente ao total dos pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do pargrafo anterior.

§ 4.º Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. em virtude da presente lei, ficam transformados em quadros suplementares extintos cujos cargos de carreira ou isolados e funções dos ex-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

tranumerários referidos no § 1.º serão suprimidos à medida que vagarem.

§ 5.º Aos funcionários públicos de carreira e os extranumerários referidos no § 1.º que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o § 4.º ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislação em vigor (Lei n. 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9.º E' vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

Art. 10. A administração da R.F.F.S.A. obedecerá a forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 11. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da maioria.

Pargrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei n. 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei n. 2.929, de 11 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12. A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um conselho constituído de dois (2) representantes de cada uma das confederações representativas do comércio, indústria e agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um (1) representante do pessoal, cabendo a êste conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1.º Os membros do conselho consultivo serão designados:

a) os representantes das confederações por êsses órgãos;

b) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela diretoria executiva;

c) o do pessoal pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2.º O conselho consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos diretores designado pela diretoria.

Art. 13. A rêde ferroviária que constitui a R.F.F.S.A. será agrupada em rêdes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14. As rêdes regionais serão administradas por uma diretoria de três (3) membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A., por três (3) anos.

§ 2.º A diretoria regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções da diretoria da R.F.F.S.A.

§ 3.º Na primeira diretoria de cada uma das redes regionais um dos seus membros terá mandato de dois (2) anos, o outro de um (1) e o superintendente de três (3).

Art. 15. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) da renda do tráfego e de outras indústrias;

c) da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 18 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 16. Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R.F.F.S.A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 18. O orçamento da União consignar no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros), que será entregue à sociedade em duodécimas para atender a situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco por cento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2.º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19. Todo aumento de salário imposto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 8.º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de Cr$ ..... 500.000.000,00 (quinhentos milhões), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22. Na data da constituição da R.F.F.S.A. ficam extintos todos os cargos em comissão constantes dos quadros das estradas de ferro federais que a ela forem incorporadas.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

Art. 23. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os financiamentos de qualquer para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros encargos fiscais compreendidos na competência da União, que se estenderá, com as mesmas vantagens, às demais entidades de direito público, subsistindo-lhe, na esfera de sua competência tributária, os direitos outorgados pela sociedade da qual poderão participar.

Art. 24. A R.F.F.S.A. poderá deixar de pagar direitos de importação para consumo e de impostos adicionais com relação aos medicamentos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias para os fins a que se destina.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto ao similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. e as emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional, diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Art. 27. A União poderá incumbir à R. F. F. S. A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R. F. F. S. A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 28. O relatório anual da diretoria executiva da R. F. F. S. A., os balanços, as contas de lucros e perdas da sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhadas do parecer do conselho fiscal, serão julgadas pelo conselho de administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacional, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R. F. F. S. A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29. A direção da R. F. F. S. A. será obrigada a prestar, dentro em trinta (30) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estas quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30. Os estatutos da R. F. F. S. A., prescreverão normas especiais para a participação de seus empregados nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31. Os militares e os funcionários civis da União dos Estados e dos Municípios, das entidades autárquicas, paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R. F. F. S. A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do decreto-lei nº 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32. As relações entre a R. F. F. S. A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo 1º Ficam assegurados aos servidores atuais das ferrovias, sob o regime autárquico ou sob administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidos pela legislação vigente.

§ 2º Dentro em 180 dias a contar da publicação desta lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 34. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara dos Deputados, em 29 de março de 1956. — *Carlos Luz.* — *Benjamim Farah.* — *Rui Santos.*

SUBSTITUTIVO DO SENADO AO PROJETO N. 1.917-B DE 1957

Que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências.

Ao projeto

(Emenda n. 33-C, substitutiva)

Substitua-se, o projeto, pelo seguinte:

"Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2º Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a

CÂMARA DOS DEPUTADOS

cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automaticamente, todas as dotações orçamentárias destinadas às estradas a ela incorporadas.

Art. 3.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observados, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4.º O capital inicial da R.F.F.S.A. será subscrito obrigatoriamente em 51% (cinqüenta e um por cento) de suas ações pela União, podendo esta subscrever a totalidade se não houver outros tomadores, sendo o capital integralizado com o valor:

a) dos bens e direitos que constituirem o patrimônio das empresas ferroviárias de propriedade da União incorporadas à R.F.F.S.A.;

b) de ações tomadas por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei;

c) de ações tomadas por pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento) do seu capital.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na fórmula do capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do Decreto-lei n. 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6.º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, nêste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n. 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsídios, que organizar, mediante prévia autorização do govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R. F. F. S. A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro a ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anônimas subsidiárias.

Art. 6.º A R. F. F. S. A., bem como as sociedades que vier a organizar, poderão admitir como acionistas:

I — As pessoas jurídicas de direito público interno;

II — O Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios que, por fôrça de lei, estejam sob contrôle permanente do Poder Público;

III — As pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento) do respectivo capital.

Parágrafo único. Os Estatutos da R. F. F. S. A. e o das sociedades que vier a organizar, estabelecerão que, quando no capital de qualquer delas as ações pertencentes a pessoas jurídicas de direito privado, brasileiras, alcançarem 7,5% (sete e meio por cento) do total, será assegurada a participação da minoria na Diretoria e no Conselho Fiscal da Emprêsa onde isso ocorrer.

Art. 7.º Compete à R. F. F. S. A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier e organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garante a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor as revisões e modificações de tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará as propostas, ouvindo os órgãos competentes e submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros de pessoal em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais, fixar o seu número nas emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

Art. 8.º E' vedado à R. F. F. S. A.:

a) alienar ou gravar as ações das sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar as ações das sociedades que vier a organizar, salvo quando se tratar de operação com estabelecimento bancário de propriedade ou sob o contrôle do Tesouro Nacional.

Art. 9.º A administração da R. F. F. S. A. obedecerá à forma colegiada e será exercida por uma Diretoria composta de 1 (um) Presidente e de 6 (seis) Diretores, pessoas de notória competência e reputação ilibada, todos solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas.

§ 1.º O Presidente será nomeado pelo Presidente da República, demissível "ad-nutum", com direito de veto sôbre as decisões da Diretoria.

§ 2.º Enquanto a União fôr detentora da totalidade das ações ordinárias da Sociedade, os diretores serão nomeados pelo Presidente da República.

§ 3.º Os Diretores terão mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução.

§ 4.º A Diretoria renovar-se-á anualmente, pelo têrço. Para êsse fim, inicialmente, 2 (dois) dos Diretores serão nomeados por 2 (dois) anos e 2 (dois) outros o serão por 1 (um) ano, constando dos decretos de nomeação os respectivos prazos.

§ 5.º Na hipótese do parágrafo anterior um dos Diretores com mandato de 3 (três) anos e um com mandato de 2 (dois) serão escolhidos pelo Presidente da República dentro de listas tríplices que lhe serão submetidas pelo partido de oposição de maior bancada no Congresso Nacional.

§ 6.º Quando a União deixar de ser detentora da totalidade das ações ordinárias, os Diretores serão eleitos pela Assembléia Geral dos Acionistas, com mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução e assegurada a conclusão do mandato dos anteriormente nomeados.

§ 7.º Na hipótese do parágrafo anterior, um têrço dos Diretores sufragados pelo representante da União para as vagas não reservadas à minoria dos acionistas, será indicado pela forma prescrita no parágrafo 5.º.

§ 8.º Dos vetos do Presidente haverá recurso *ex-officio* para o Ministro da Viação e Obras Públicas, ouvido o Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Art. 10. O Conselho Fiscal será constituido de 5 (cinco) membros, com mandato de um ano, eleitos pela Assembléia Geral, assegurado o direito de representação da minoria.

§ 1.º O Conselho Fiscal da R. F. F. S. A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei número 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

§ 2.º Enquanto a União fôr detentora da totalidade das ações ordinarias da sociedade, o Conselho Fiscal será provido pelo Presidente da República, escolhidos em listas tríplices de nomes fornecidos pelos Ministros da Fazenda e da Viação e Obras Públicas, pelas Confederações Nacionais da Indústria e do Comércio e pela Confederação Rural Brasileira.

Art. 11. A administração da R. F. F. S. A., será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de 2 (dois), representantes de cada uma das Confederações representativas do Comércio, da Indústria e da Agricultura, de 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos, de 1 (um) representante do pessoal, cabendo a êsse Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1.º Os membros do Conselho Consultivo serão assim designados:

a) os representantes das Confederações por estas;

b) os 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva;

c) o representante do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento.

§ 2.º O Conselho Consultivo reunir-se-á uma vez por mês pelo menos, e no máximo quatro vêzes, sendo presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria. Seus membros farão jús a um "quantum" por sessão a que comparecerem, fixado, cada ano, pela Assembléia Geral ou, enquanto esta não funcionar por ser a União a detentora da totalidade das ações, pelo Presidente da República.

Art. 12. A R. F. F. S. A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais, por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1.º Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R. F. F. S. A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2.º Até que as subsidiárias sejam organizadas, as rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros, um dos quais será o Superintendente, nomeados pela Diretoria do R. F. F. S. A. todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

Art. 13. Na Constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á, no que lhes fôr aplicável, o disposto nos artigos 9.º e 10.

§ 1.º Os Presidentes das subsidiárias serão de livre nomeação da Diretoria da R. F. F. S. A., demissíveis "ad-nutum", terão direito de veto sôbre as decisões da Diretoria a que cada um presidir, com recurso "ex-officio" para a Diretoria da R. F. S. A.

§ 2.º O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo, de 5 (cinco), e, no mínimo, de 3 (três), incluido o Presidente.

§ 3.º O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (tres).

§ 4.º Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituido à semelhança do disposto no art. 11, observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rede atravessar;

b) O represetante de cada Estado será escolhido pela Direção da R. F. F. S. A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Paragrafo único. Dentro de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá a aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15. Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade — funcionarios públicos e servidores autárquicos ou extranumerarios amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo paragrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas Leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954 — ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) meses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1.º Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.S.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contendo, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2.º Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas suplementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem. Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim, sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, só da carreira superior até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952),

CÂMARA DOS DEPUTADOS

revogada a legislação especial anterior);

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R.F.F.S.A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na Lei n.º 1.134, de 14 de junho de 1950.

§ 3.º A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado neste artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei — funcionário público, servidor autárquico ou extranumerário.

§ 4.º No prazo de 6 (seis) meses, contado da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos pelo Poder Executivo para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5.º As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou funções isolados ou de carreira correspondentes aos que os servidores ferroviários ocupavam quer quanto à remuneração, quer quanto à amplitude das carreiras.

§ 6.º Ficam extintos todos os cargos em comissão e funções gratificadas dos quadros e tabelas das estradas de ferro federais incorporadas, na data da constituição da R.F.F.S.A., assegurando-se aos seus ocupantes o direito à aposentadoria na forma do art. 180 da Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952.

Art. 16. Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão assegurados todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são garantidos pela legislação e pelas condições vigorantes na data da publicação desta lei, passando a integrar igualmente quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros do pessoal da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias.

Parágrafo único. Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão aplicados os dispositivos constantes do art. 15 e seus parágrafos.

Art. 17. Caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamentos que a União mantém com os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade, nêles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F.S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes forem assegurados pela legislação estadual em vigor na data da rescisão ou emancipação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar, igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

Parágrafo único. Aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, de que trata êste artigo, serão aplicados os dispositivos do artigo 15 e seus parágrafos não podendo ser removidos para as rêdes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados.

Art. 18. Mediante requisição do Presidente da R.F.F.S.A. e autorização do Presidente da República, poderão ser postos à disposição da emprêsa ou de suas subsidiárias, em funções de direção, militares, funcionários e servidores públicos federais, assim como empregados de sociedades de economia mista controladas pela União, não podendo, todavia, acumular vencimentos e gratificações, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Para funções de direção, poderá também a direção da R.F.F.S.A. ou a de suas subsidiárias solicitar aos Govêrnos dos Estados e às Prefeituras Municipais que lhes sejam postos à disposição servidores e funcionários civis ou militares, de seus respectivos quadros administrativos, nas mesmas condições e com as mesmas restrições prescritas neste artigo.

Art. 19. Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados, qualificados no art. 14, nos lucros da sociedade as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 20. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) renda do tráfego e de outras indústrias;

c) renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 22 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 21. Enquanto a União fôr detentora da totalidade do capital da R.F.F.S.A., os lucros líquidos da sociedade serão considerados reservas, e, quando atingirem ..... Cr$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros) anuais os lucros líquidos que ela apurar terão o destino fixado neste artigo, ainda quando a União não seja a detentora da totalidade do seu capital. Quando as dotações ou auxílios da União se tornarem inferiores a Cr$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) anuais será permitida a distribuição de dividendos, ficando retidos, em conta especial em poder da sociedade, sòmente os atribuídos às ações de propriedade da União para serem aplicados em aumento de capital, mantido quanto a êste, o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

Art. 22. O Orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º O Orçamento nos anos seguintes consignará dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de acôrdo com as possibilidades e em face dos resultados da operação da R.F.F.S.A. até o limite de ..... Cr$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros).

§ 2.º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados

em novas inversões com o correspondente aumento de capital.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Publicas, credito especial até o limite de ..... Cr$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessario à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24. Todo aumento de salário imposto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou as suas subsidiárias importe em aumento de tarifa nas proporções necessárias ao qual se procederá na forma da letra e do art. 7º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 26. Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus serviços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinquenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único. No exercício da autorização constante dêste artigo o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necessários ao referido fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compromisso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28. A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias na forma dêste artigo serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada, a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Publicas.

Art. 30. A União poderá incumbir a R.F.F.S.A. da execução de serviços conluzentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais frigoríficos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 31. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando os de autoridades que o mesmo indicados em lei e o dos Membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público, só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a esias, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 34. O Relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A., os balanços as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal serão encaminhados até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo que se manifestará sôbre o Relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre a gestão das emprêsas. Com ou sem parecer do Conselho Consultivo, o Relatório balanços e contas serão remetidos ao Tribunal de Contas da União até o dia 31 de março de cada ano.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas examinará e dará parecer sôbre as contas e balanços, considerando-os à luz dos princípios e normas da administração e contabilidades privadas e as enviará ao Congresso Nacional, para julgamento, até 30 de junho, impreterivelmente. Julgadas pelo Congresso Nacional, adotará êste medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas e balanços ao Poder Executivo para que êste promova imediatamente as providências necessárias contra os responsáveis pelas irregularidades e abusos verificados.

Art. 35. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário".

Senado Federal, em 7 de dezembro de 1956. — *Apolônio Salles.* — *Vivaldo Lima.* — *Kerginaldo Cavalcanti*

PROJETO Nº 1.907-C, de 1952

Emenda do Senado ao Prejeto nº 1.907-B/52, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rede Ferroviária Federal, S.A.; e dá outras providências.

Esta Comissão deve pronunciar-se sôbre a emenda que o Senado apresentou ao Projeto nº 1.907-B/52, referente à reorganização administrativa e financeira das estradas de ferro de propriedade da União, através de uma sociedade por ações --a Rede Ferroviária Federal, S.A.-- a ser incumbida de gerir os sistemas federais de ferrovias por meio de emprêsas subsidiárias de âmbito regional.

A matéria é amplamente conhecida dêste órgão técnico da Câmara, no que concerne aos seus aspectos gerais e mesmo específicos, já que nele foi debatida anteriormente e os nobres companheiros mais interessados no assunto o examinaram com o cuidado que sempre dedicam aos problemas de grande significação para o País, como o da reestruturação administrativa das nossas estradas de ferro. Além disso, trata-se de assunto há cêrca de cinco anos submetido ao pronunciamento do XXX Legislativo, pois XXXX o Projeto teve origem em Mensagem presidencial de abril de 1952.

Não obstante, e para reavivar os pontos que me parecem essenciais da matéria versada no projeto, desejo relembrar que a proposição do Executivo se destina a imprimir o cunho da gestão industrial na administração das estradas de ferro federais, ora submetidas ao regime da repartição pública comum, ou ao de autarquia, ou ainda a um regime não definido, como ocorre nos casos das ferrovias encampadas em fins da II Guerra Mundial Mundial. Esse propósito manifestado pelo Executivo, na Mensagem com que submeteu a questão ao pronunciamento do Congresso, permanece acatado, no essencial, conquanto o projeto original tenha sofrido profundas modificações, na sua tramitação pelas duas Casas do Legislativo. Está presente na emenda que o Senado ofere-

ceu ao trabalho da Câmara, no qual introduz vários e importantes aperfeiçoamentos, que a esta Comissão cumpre considerar, nesta oportunidade.

Caracteriza-se a profunda reorganização administrativa das ferrovias federais, que se pretende realizar, pela gestão do grande patrimônio ferroviário da União através de uma entidade de direito privado, a sociedade por ações a ser constituída, submetida a certas limitações especiais que o Projeto especifica, tendo em vista a origem daquele patrimônio. Como os serviços industriais a gerir nesse novo estilo são atualmente deficitários em alta escala e não parece previsível que os deficits possam ser eliminados em prazo curto, prevê o Projeto, desde a sua formulação inicial, vultosa subvenção orçamentária que, entretanto, deverá decrescer de ano para ano, à medida que os novos métodos administrativos a implantar surtam os efeitos desejados. Não se prevê que a subvenção seja totalmente extinta, pois constituirá, sempre, uma das obrigações da emprêsa manter em operação estradas de pequeno tráfego, fatalmente deficitárias.

Outro ponto em que a emprêsa a ser organizada, nos têrmos do projeto, se distingue grandemente não só das sociedades por ações de capital privado, mas mesmo de outras sociedades por ações em que a União é majoritária, consiste no regime jurídico a estará sujeito, durante muitos anos, parcela dominante do seu pessoal. De fato, conquanto o Projeto preveja, lògicamente, que a emprêsa organizará o seu quadro de pessoal conforme a legislação do trabalho privado, em verdade êsse quadro deverá ser diminuto em face da grande massa de funcionários públicos, servidores autárquicos e extranumerários a lhe serem cedidos pela União, nos têrmos do Projeto, ou seja, com todos os seus direitos assegurados. Até que essa massa de funcionários e servidores públicos extinga a sua carreira, a emprêsa terá o seu pessoal regido por dois sistemas de normas legais distintos -- o do serviço público, aplicável a um número decrescente

de peŝsoas, e o do trabalho privado, que, ao contrário, irá sendo aplicado a um número cada vez maior de empregados, conforme as necessidades do serviço a cargo da emprêsa. Como, ao que tudo indica, há pessoal em serviço na estradas de ferro federais excedente das necessidades normais do serviço, uma vez racionalizados, é de esperar que a nova gestão ferroviária se processe com quadros menores do que os atuais. Aí estará um dos meios de que deverá lançar mão a emprêsa para reduzir paulatinamente os seus deficits.

Relembrados êsses aspectos principais da questão em estudo, passemos a considerar a emenda oferecida pelo Senado ao Projeto. Preliminarmente, cabe assinalar que se trata, de fato, de um substitutivo, em que tôda a matéria foi disposta de maneira diferente daquela votada pela Câmara e em que questões outras foram consubstanciadas em dispositivos novos. Sob a sua nova roupagem, o Projeto se afigura um aperfeiçoamento considerável em confronto com o texto anteriormente aprovado pela Câmara, denunciando a atenção que lhe dedicou a outra Casa do Congresso.

Tratarei, apenas, da matéria nova, introduzida pelo Senado, detendo-me mais naqueles assuntos que me parecem dignos de maior atenção por parte dêste órgão técnico da Câmara. A emenda do Senado merece aprovação, a meu ver, com destaque de alguns dispositivos que deverão ser postos em confronto com o texto correspondente do Projeto da Câmara, para decisão do Plenário.

O Projeto da Câmara, no seu art. 18, fixava de quatro bilhões de cruzeiros (aproximadamente o deficit das ferrovias federais em 1954) o montante da subvenção a ser concedida à R. F.F.S.A., no primeiro ano de seu funcionamento; e, pelo § 1º dêsse artigo, dispunha que dotações orçamentárias para o mesmo fim seriam consignadas nos exercícios financeiros seguintes, reduzido porém aquele montante de 5 %, de ano para ano, até 50 % da dotação inicial. Na emenda do Senado, art. 22 e seu § 1º, a subvenção inicial é fixada em doze bilhões de cruzeiros (ao que

parece, o montante do deficit das ferrovias de propriedade da União, em 1956, oriundo em grande parte do aumento de salários concedido por lei); resultando, portanto, da emenda que a emprêsa poderá iniciar a sua gestão com recursos suficientes; mas, ao Senado não pareceu conveniente determinar que a dotação inicial se reduza regularmente de 5%, de ano para ano, e, sim, "de acôrdo com as possibilidades e em face dos resultados da operação da R.F.F.S.A.", fixando o mínimo da subvenção em cinco bilhões de cruzeiros, conforme a redação dada ao § 1º.

Ora, a norma constante do projeto da Câmara afigura-se grandemente salutar, pelos seus efeitos no sentido de, por um lado, alertar constantemente a direção da emprêsa de que as suas subvenções orçamentárias para custeio irão decrescendo de ano para ano, em quantitativos certos; por outro lado, permitir àquela direção programar os seus dispêndios com a segurança reclamada pela regularidade do serviço ferroviário. Prevalecendo, como proponho, a norma constante do § 1º do 18 do Projeto votado pela Câmara, a subvenção reduzir-se-á de seiscentos milhões de cruzeiros, cada ano, durante ~~vinte~~ dez exercícios financeiros, ao fim dos quais permanecerá em seis bilhões anuais. Se acaso a subvenção assim fixada exceder as necessidades de custeio, os saldos constituirão reservas da emprêsa, nos têrmos do art. 21 da emenda do Senado, para aplicação em aumento de capital quando as reservas totais tiverem atingido dez bilhões de cruzeiros.

Por êsses motivos sugiro que se destaque da emenda do Senado o § 1º do art. 22, para que prevaleça o dispositivo correspondente à matéria, no Projeto da Câmara (§ 1º do art. 18).

Entre outras modificações do Projeto da Câmara, na parte referente à direção da emprêsa, que me parecem convenientes (como diretoria das subsidiárias mais ou menos numerosa, conforme o vulto dos serviços a seus cargo, e conselhos consultivos regionais integrados por representantes dos Estados servidos pelas redes), a emenda do Senado introduz uma nova norma que não

13 / R.A.Cr.

me parece digna de acolhida por esta Comissão, nem pelo Plenário da Câmara. Refiro-me à "representação partidária" na Diretoria da emprêsa e de suas subsidiárias, prevista nos §§ 5º e 7º do art. 9º e no art. 13 da emenda do Senado.

Está no consenso geral que os postos de direção de emprêsas do tipo daquela de que ora nos ocupamos devem ser confiados a"pessoas de notória competência e reputação ilibada" (conforme, aliás, passa a ser prescrição legal nos têrmos do art. 9º da emenda), sem que esteja em jôgo a sua filiação partidária. A função da Diretoria da emprêsa consiste em administrar e administrar bem, mesmo que isso contrarie os interesses partidários do momento. Pelo Projeto da Câmara como pela emenda do Senado, os diretores terão mandatos fixos, devendo ocorrer ao longo da vida da emprêsa que homens filiados a um partido iniciem o seu mandato como situacionistas e o acabem na oposição, e vice-versa. Porque, então, introduzir na nova lei dispositivo que prescreva a escolha de membros da Diretoria da emprêsa sob o critério de filiação partidária? A prevalecer tal norma, nomeando-se um têrço dos diretores entre os indicados pelos partidos de oposição, implìcitamente ficaria assentado que os outros dois têrços o seriam indicados pelo situacionismo, com a consagração do princípio de que a direção da emprêsa deve ser tôda partidária... Tenho para mim que interêsse público não exige a adoção de tal norma; ao contrário, o aperfeiçoamento contínuo dos serviços governamentais reclama, por certo, que o provimento dos cargos de direção se processe sem subordinação explícita a critérios partidários, buscando-se os homens capazes, os administradores experientes e probos onde êles existirem, quaisquer que sejam os seus partidos, as suas convicções filosóficas ou religiosas, a côr de sua pele...

Com êsses fundamentos, sugiro que seja pedido destaque para os §§ 5º e 7º do art. 9º da emenda do Senado, afim de suprimi-las do projeto. Eliminada a norma do provimento partidário dos cargos da Diretoria da emprêsa central,

14-6.
L.A.G.

não prevalecerá, também, em relação às subsidiárias, conforme o disposto no art. 13 da emenda do Senado.

Quer no Projeto orinndo do Executivo, quer no que a Câmara encaminhou ao Senado, quer na emenda por êste sugerida e ora sob exame, o problema do pessoal das estradas de ferro foi encarado sob o critério justo de não se ferirem direitos adquiridos e, até, sob o critério liberal de não se prejudicarem interesses individuais, mesmo quando o interesse público reclama medidas previstas na legislação geral do servidor público. Assim, o diploma legal em elaboração não cogita de serem postos em disponibilidade remunerada os funcionários que, sabidamente, excedem as necessidades normais da administração ferroviária, no momento, e deverão exceder, ainda mais, as necessidades dos serviços cuja racionalização é um dos objetivos da nova lei. Em contrapartida a êsse critério justo e mesmo liberal, fugiu a Câmara, como o fizera o Executivo, a adotar qualquer dispositivo que implique em ampliação de direitos ~~já~~ adquiridos pelos atuais servidores das ferrovias federais, não só por parecer contraditório com o objetivo central em vista, no Projeto, qual seja o da melhoria dos serviços ferroviários como empreendimento industrial auto-custeável, mas também para evitar que se tumultue ainda mais a legislação do servidor público, criando direitos e prerrogativas para/determinado servidores de setor administrativo sem se cogitar, devidamente, das repercussões da medida, noutros setores.

A mesma atitude não guardou o Senado Federal, porém, em tôrno dessa matéria, e em dois pontos da sua emenda acrescenta direitos a numerosos servidores ou empregados de estradas de ferro pertencentes à União, com novos encargos consequentes para o Tesouro Nacional, que já vem xxxxxxxxxx respondendo por doze bilhões de cruzeiros de deficits, nesses serviços públicos, normalmente custeáveis com as suas receitas industrais.

Pelo parágrafo único do art. 16 da emenda do Senado, que contém a matéria constante dos §§ do art. 8º do Projeto da Câmara, são xxxx garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens assegurados

15 - 7. 1.A.G.

pela legislação em vigor aos servidores das ferrovias de propriedade da União e por ela administradas (as arrendadas são objeto de outro dispositivo), qualquer que seja a sua qualidade -- funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas Leis ns. 1.711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2.284, de 9 de agôsto de 1954. A emenda, como o Projeto da Câmara, faculta-lhes optarem pela transferência para os quadros da emprêsa, conservado o seu tempo de serviço, ou pela conservação da qualidade que possuam na data da publicação da nova Lei, passando a integrar quadros extintos à medida que vagarem. Para êste segundo caso é que a emenda do Senado introduz modificação no Projeto da Câmara, tendente a ampliar direitos e prerrogativas, ao dispor, no § 2º, letra c, do art. 15, que aos servidores que optarem pela conservação da qualidade atual será "aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior".

Ora, a legislação vigente estabelece distinções entre funcionários públicos e extranumerários e é imprecisa no que concerne aos servidores das autarquias federais (que, aliás, deveriam ter regime peculiar a cada entidade autárquica, já que por definição cada uma delas deveria ser financeiramente autossuficiente, inclusive quanto à sua despêsa de pessoal, é óbvio), não sendo oportuno, ao dispor a nova Lei sôbre o pessoal que ora serve nas estradas de ferro, revogar tôda essa legislação, no que se aplique a êsse pessoal, para aplicar-lhe, tout court, o Estatuto dos Funcionários Públicos, sem cogitar das consequências.

Por êsse motivo, sugiro que seja destacada, para eliminação da emenda do Senado, a letra c do § 2º do art. 15.

Disposição de efeito idêntico consta do parágrafo único do art. 16 e seu parágrafo da emenda do Senado, referente ao pessoal das estradas de ferro da União "em regime especial", ou seja, aos empregados dessas estradas, em grande parte regido pela legislação

do trabalho, já que só aos admitidos depois de incorporadas elas ao patrimônio da União se aplica a legislação do extranumerário. Pela emenda [illegible], todo êsse pessoal poderá optar entre permanecer na situação atual ou passar para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias. O dispositivo é, portanto, initiligível, pois parcela dominante dos empregados das estradas de ferro em regime especial já é regida pela legislação do trabalho, a que estarão sujeitos os empregados da nova emprêsa e de suas subsidiárias, nos têrmos do art. 14 da emenda do Senado, não havendo, assim, como optar. Demais, à parcela do pessoal a que se aplica a legislação do extranumerário da União nenhuma ameaça de perda de direitos existe, em face do disposto no parágrafo único do art. 15 da emenda.

O parágrafo único do art. 16 da emenda do Senado torna ~~ainda de~~ mais difícil compreensão a matéria contida no corpo do próprio artigo, já que determina que ao pessoal das estradas de ferro em regime especial se apliquem os dispositivos do art. 15 e seus parágrafos, ou sejam, os dispositivos que garantem os direitos prerrogativas e vantagens dos funcionários públicos e servidores autárquicos e extranumerários das estradas de ferro administradas como repartição pública comum e como autarquias. Ora, o projeto da Câmara, como a emenda do Senado, dispõe que os empregados da R.F.F.S.A. e suas subsidiárias, pessoas jurídicas de direito privado, "aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho" (art. 14), dando como transitória, por mais longo que seja o prazo a decorrer, a situação inicial da emprêsa, em que a quase totalidade do pessoal em serviço será constituída de funcionários públicos, extranumerários e servidores autárquicos (art. 15, § 2º, letra d). Como compreender que, sendo êsse o objetivo, traçado na Lei, disponha ela mesma que a parcela do pessoal já regida pela legislação do trabalho passe a integrar tabelas de extranumerários da União, numa evidente contradição com o espírito e a letra do novo diploma legal ?

Outro meio não vejo de corrigir essa grave falha da emenda do Senado senão o destaque do ~~seu art. 16~~ e parágrafo

14-2-957.

único, para que o Plenário da Câmara o elimine. A não ser isso, só o veto presidencial poderá evitar que da nova lei conste dispositivo tão inconveniente aos interesses da Administração Pública e contraditório com outras disposições dela própria.

Em resumo, penso que o substitutivo do Senado pode ser considerado como um conjunto de emendas ao projeto oriundo da Câmara, conjunto êsse que poderá ser aceito, porque a matéria está nele melhor ordenada e contém aperfeiçoamentos em determinados detalhes, a cujo exame individual não posso descer em virtude do regime de urgência. Do conjunto de emendas, manifesto-me entretanto contrário às seguintes:

EMENDA Nº 1 - Acrescenta matéria nova ao disposto no art. 10 do projeto aprovado pela Câmara, consubstanciada nos §§ 5º e 7º do art. 9º da redação apresentada pelo Senado. Opino pela sua regeição, ou seja, a supressão dêsses dois parágrafos.

Sim 7+9

EMENDA Nº 2 - Acrescenta matéria nova ao disposto no art. 8º do projeto aprovado pela Câmara, consubstanciada na letra c do § 2º do art. 15 da redação apresentada pelo Senado. Opino pela sua regeição, ou seja, a supressão da referida letra.

Sim 6x4

EMENDA Nº 3 - Acrescenta matéria nova ao disposto nos arts. 8º e 33 do projeto aprovado pela Câmara, consubstanciada no art. 16 ~~e seu parágrafo único~~ parágrafo único da redação apresentada pelo Senado. Opino pela sua regeição, ou seja a supressão do referido ~~artigo e seu~~ parágrafo único.

Sim 1x0

EMENDA Nº 4 - Substitue o § 1º do art. 18 do projeto aprovado pela Câmara pelo § 1º do art. 22 da redação apresentada pelo Senado. Opino pela sua regeição, ou seja, pela manutenção do § 1º do art. 18 do projeto da Câmara no lugar do § 1º do art. 22 do projeto do Senado.

Sim 1x0

Sala Paulo Frontin, em 13 de fevereiro de 1957

Saturnino Braga

Relator.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

24
R.A.G.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas em sua reunião extraordinária de 18/2/1957, resolveu aprovar o substitutivo apresentado pelo Senado ao Projeto nº 1.907/B/52 que "Determina a transformação das Emprêsas Ferroviárias da União em Sociedade por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências", salvo o destaque das seguintes emendas: emenda nº 1 que acrescenta matéria nova ao disposto no Artigo 10 do Projeto aprovado pela Câmara, consubstanciada nos §§ 5º e 7º do Artº 9º da redação apresentada pelo Senado. A Comissão, por sete (7) votos contra três (3), resolveu opinar pela rejeição da emenda, ou seja a supressão dos dois referidos parágrafos, votando a favor - o relator, Senhor Saturnino Braga, os Deputados Benedito Vaz, Milton Brandão, Armando Monteiro, Antônio Baby e Euclides Wicar e o presidente, Senhor Croacy de Oliveira e contra, os Senhores Ernesto Saboia, Corrêa da Costa e Marcos Parente. Emenda nº 2 que acrescenta matéria nova ao disposto no Artº 8º do Projeto aprovado pela Câmara, consubstanciada na letra c do § 2º do Artº 15 da redação apresentada pelo Senado. A Comissão por seis (6) votos contra quatro (4), opinou pela sua rejeição, ou seja a supressão da referida letra c, votando a favor da supressão os Senhores Saturnino Braga - Relator, Benedito Vaz, Corrêa da Costa, Armando Monteiro, Marcos Parente e Euclides Wicar e, pela manutenção, os Senhores Ernesto Saboia, Milton Brandão, Antônio Baby e Croacy de Oliveira - Presidente. Emenda nº 3 que acrescenta matéria nova ao disposto nos Arts. 8º e 33 do projeto aprovado pela Câmara, consubstanciado no parágrafo único do Art. 16 da redação aprovada pelo Senado, digo, apresentada pelo Senado. A Comissão, por unanimidade, opinou pela rejeição da emenda, ou seja, pela supressão do referido parágrafo único. Emenda nº 4 que substitui o § 1º do Art. 18 do projeto aprovado pela Câmara pelo § 1º do Art. 22 da redação apresentada pelo Senado. A Comissão, por unânimidade, opinou pela rejeição da emenda, ou seja, pela manutenção do § 1º do Art. 18 do projeto da Câmara no lugar do § 1º do Art. 22 do projeto do Senado. Sala "Paulo de Frontin", em 18/fevereiro/1957.

Croacy de Oliveira
Croacy de Oliveira -
Presidente.

Saturnino Braga
Saturnino Braga -
Relator.

República dos Estados Unidos do Brasil

1/5/53

Câmara dos Deputados

Do Poder Executivo)

ASSUNTO: PROTOCOLO N.º

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S/A e dá outras providências.

DESPACHO: Às Com. de Constituição e Justiça, Economia e de Finanças

em 7 de 5 de 19 52.

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Luiz Bittencourt 12/5/53, em 19

O Presidente da Comissão de Justiça

Ao Sr. Deputado Oswaldo Echeverria, em 6/5/1953

O Presidente da Comissão de Economia

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 1.DE 19

SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa: .....

.....

.....

Autor: .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19.....

Sancionado em ..... de ..... de 19.....

Promulgado em ..... de ..... de 19.....

Vetado em ..... de ..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19.....

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
129

JAN 1955
2791

Senado

1644

República dos Estados Unidos do Brasil

Câmara dos Deputados

(PODER EXECUTIVO)

ASSUNTO: PROTOCOLO N.º

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S/A e dá outras providências.

DESPACHO:

À Comissão Especial em 4 de setembro de 1953

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Dep. Lopo Coelho, em 30/V/1955

O Presidente da Comissão de Viação

Ao Sr. Dep. Edgar Brito, em 6/7/1955

O Presidente da Comissão de Legislação Social

Ao Sr. Deputado Aluisio Caiado, em 11/2/1957

Presidente da Comissão de Finanças

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Dª Luciola Amancio

SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19 .....

Ementa: .....

.....

.....

Autor : .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19 .....

Sancionado em ..... de ..... de 19 .....

Promulgado em ..... de ..... de 19 .....

Vetado em ..... de ..... de 19 .....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19 .....

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
130

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ex.mo Sr. Presidente da Comissão de Finanças

.....

Levo ao conhecimento de V. Ex.ª que, em sessão de hoje, foi aprovado requerimento de URGÊNCIA, para o Projeto n.º 1.907 *de 19*52*, que se acha em curso nessa Comissão.*

Sala das Sessões, em 8 *de* 2 *de 195*7

Esteves Rodrigues

1º Secretário

Adroaldo

CÂMARA DOS DEPUTADOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Diretoria de Arquivo

PROJETO

N.º 1.907 — 1952

Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências

(Do Poder Executivo)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O Poder Executivo fica autorizado a constituir, nos têrmos do Decreto-lei n.º 2.627, de 29 de setembro de 1940 e da presente lei, uma sociedade anônima por ações, sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S. A., para coordenação das emprêsas ferroviárias de propriedade da União.

Art. 2.º As emprêsas ferroviárias de propriedade da União, atualmente organizadas sob a forma de autarquias e repartições, serão transformadas, por iniciativa do Ministério da Viação e Obras Públicas, em sociedades anônimas, mediante a incorporação ao capital social dos bens e direitos, que hoje constituem o patrimônio das autarquias ou que se acham aplicados no serviço exclusivo das repartições.

§ 1.º Os bens e direitos a que se refere êste artigo serão incorporados pelos valores de avaliação, procedida na forma do art. 4.º e seguintes do Decreto-lei n.º 2.627, de 29 de setembro de 1940, servindo como peritos dois engenheiros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e um contador do Ministério da Fazenda, designados pelo Presidente da República.

§ 2.º O capital das sociedades anônimas, formado pelo valor dos bens e direitos incorporados na forma dêste artigo, poderá ser aumentado pela emissão de novas ações a serem subscritas pela Rêde Ferroviária Federal ou por particulares.

§ 3.º Sempre que a unidade regional dos serviços explorados o aconselhar, duas ou mais emprêsas ferroviárias poderão ser reunidas para constituição de uma única sociedade anônima.

Art. 3.º O Capital da Rêde Ferroviária Federal S.A. será inicialmente constituído:

a) pela incorporação das ações representativas do capital inicial das sociedades anônimas em que se transformarem as emprêsas ferroviárias da União atualmente organizadas sob a forma da autarquias ou repartições;

b) pela subscrição em dinheiro autorizada no art. 14 da presente lei.

§ 1º O capital da Rêde poderá ser aumentado pela emissão de novas ações, a serem subscritas pelo Tesouro Nacional ou pelo público.

§ 2º A subscrição pelo Tesouro Nacional dependerá de autorização legislativa, salvo quando feita mediante a reaplicação de lucros distribuídos como dividendos às ações pertencentes à União.

§ 3.º A subscrição ou compra de ações pelo público será limitada de modo que a União conserve na Rêde Ferroviária Federal, a maioria abso-

luta das ações representativas do capital social.

§ 4.º As ações representativas do capital da Rêde Ferroviária Federal sòmente poderão ser vendidas pelo Tesouro Nacional, em bolsa de títulos, pelo mais alto lance obtido e por valor não inferior ao nominal.

Art. 4.º O capital da Rêde Ferroviário Federal S A., como o das sociedades anônimas de que ela participar, será representado por ações nominativas, transferiveis a ordem, de igual categoria e do mesmo valor nominal.

Art 5.º Compete à Rêde Ferroviária Federal S A.:

a) lançar no mercado diretamente ou com o auxílio de bancos e sociedades financeiras, títulos sociais e obrigações de sua própria emissão ou de emissão das sociedades sob seu contrôle, observado, em ambos os casos, o disposto no art 3º § 4º.

b) financiar as sociedades sob seu contrôle, mediante empréstimos concessão de garantias ou subscrição de capital;

c) distribuir empréstimos obtidos no mercado externo ou interno fiscalizar a sua aplicação, e garantir seu serviço e amortização;

d) sistematizar e aprovar a organização administrativa das ferrovias e seus métodos e processos de operação;

e) aprovar, rever e modificar as tarifas ferroviárias;

f) elaborar o plano das atividades e aprovar os orçamentos anuais das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução e promovendo a destituição dos administradores que a comprometerem por incúria ou incompetência;

g) reestrutura e fixar os quadros de pessoal das estradas e estabelecer normas gerais de seleção, admissão, promoção e aperfeiçoamento de técnicos e empregados;

h) promover a constituição de novas emprêsas, com a autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto executivo, fornecendo-lhes a assistência e financiamento e subscrevendo-lhes o capital.

Parágrafo único — E' vedado à Rêde Ferroviária Federal, salvo com autorização legislativa:

a) vender ações de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos da metade a sua própria participação no capital das mesmas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamento, sob qualquer modalidade, a particulares ou a emprêsas que não estejam sob o seu contrôle

Art. 6º A administração da Rêde Ferroviária Federal, bem como a das sociedades sob seu contrôle obedecerá à forma colegial e será exercida por um Conselho de Administração, de cujas decisões o Superintendentes será o órgão executivo.

§ 1.º Os estatutos sociais assegurarão:

a) a renovação alternada dos mandatos, no Conselho de Administração, de modo a assegurar a continuidade administrativa;

b) a nomeação do Superintendente pelo Conselho e de Administração, dentre engenheiros ferroviários experimentados nas ferrovias do País;

c) a representação no Conselho da minoria de acionistas sempre que a participação do público se elevar a mais de 10% do capital social;

d) — a instituição de um Conselho Fiscal, com as funções previstas no Decreto-lei 2.627 de 29 de setembro de 1940, cabendo à minoria de acionistas a eleição de um fiscal, desde que a participação do público se eleve a mais de 10% do capital social.

§ 2.º — Compete ao Ministro da Viação e Obras Públicas a presidência do Conselho da Rêde Ferroviária Federal.

Art. 7º Compete ao Conselho de Administração da Rêde Feroviária Federal:

a) — discutir, aprovar e pôr em execução o plano regulador e os orçamentos anuais das sociedades sob seu contrôle;

b) — exercer o direito de voto nas Assembléias Gerais das sociedades sob seu contrôle, elegendo e destituindo administradores, tomando e aprovando contas e relatórios;

c) — decidir sôbre o aumento, a redução, a subscrição e a transferência do capital social das emprêsas sob contrôle da sociedade;

d) — decidir sôbre o aumneto ou redução do capital da própria sociedade, propondo ao Govêrno Federal a subscrição de ações novas, ou oferecendo-as, na forma do decreto-lei nº 2.627, de 29 de setembro de 1940, à subscrição pública;

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
132

e) — praticar os atos necessários à consecução dos fins sociais previstos no artigo 5.º;

— prestar anualmente contas de sua gestão ao Presidente da República.

Artigo 8.º — As receitas da Rêde Ferroviária Federal provirão:

a) — dos dividendos (lucros distribuídos pelas emprêsas sob seu contrôle;

b) — dos lucros obtidos na venda de títulos;

c) — de juros e comissões;

d) — de subvenções do Tesouro, na forma do art. 11.

Art. 9.º — Os lucros anuais da Rêde Ferroviária Federal apuardos em balanço a 31 de dezembro, serão aplicados:

a) — no pagamento de um dividendo de 5 a 10%;

b) — em gratificações não superiores a 10% dos lucros ao Conselho de Administração;

c) — no resgate eventual de ações ou obrigações da própria Rêde;

d) — o saldo existente será imediatamente incorporado ao capital e distribuído sob a forma de novas ações, passando o resíduo indivisível para o exercício seguinte sob a rubrica "capital a distribuir".

Parágrafo único — O Poder Executivo fica autorizado a garantir temporàriamente as ações da Rede tomadas por particulares, em dividendo mínimo de 5% e um preço de resgate, pelo qual as ações serão readquiridas pela Rêde ao fim do prazo estabelecido no ato de concessão da garantia.

Art. 10 — Os dividendos pagos pela Rede Ferroviária Federal às ações do Tesouro poderão, a critério do Presidente da República, ser aplicados em aumento do capital da própria Rêde ou arrecadados como Receita da União.

Art. 11 — As diminuições de receitas oriundas de atividades e tarifas anti-econômicas, que forem, por motivo de interêsse público, solicitadas de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde Ferroviária Federal, pelo Poder Executivo ou por lei, serão subvencionadas pela União para cobertura do *deficit* específico.

Parágrafo único — O Conselho de Administração encaminhará o pedido de subvenção ao Presidente da República com a demonstração do *deficit*.

Art. 12 — Qualquer sociedade anônima de que a União faça parte como acionista, diretamente ou através de outras sociedades, independe, para os fins de constituição ou de dissolução, do número de sócios mínimo, exigido no artigo 38, 1.º, do Decreto-lei n.º 2.627, de 29 de setembro de 1940.

Art. 13 — Na reorganização ou transformação de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde Ferroviária Federal será observado o princípio de readaptação dos quadros, conservando-se em serviço o pessoal estritamente necessário ao melhor rendimento dêste, respeitados os direitos de cada empregado na data da reorganização ou transformação.

Art. 14. — Fica o Tesouro Nacional autorizado a subscrever ações do capital da Rêde Ferroviária Federal S. A., no valor de Cr$ 20.000.000.00, correndo a despesa por conta do Fundo especial constituído pela arrecadação dos adicionais sôbre o impôsto de renda, instituídos pelo artigo 3.º da Lei n.º 1.474, de 26 de novembro de 1951.

Art. 15 — Compete ao Poder Executivo, mediante decreto, a constituição e a aprovação dos Estatutos da Rêde Ferroviária Federal, bem como das sociedades anônimas em que se transformarem as emprêsas ferroviárias de propriedade da União, respeitadas as normas do Decreto-lei nº 2.627, de 29 de setembro de 1940, no que não forem modificadas pela presente lei.

Art. 16 — Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Art. 17 — Revogam-se as disposições em contrário.

MENSAGEM N.º 130-52

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Logo ao assumir o govêrno voltei às vistas para o problema da administração e do financiamento dos empreendimentos de caráter industrial do Estado.

Seja qual fôr o regime, a inversão estatal se faz sentir crescentemente sob várias formas, no processo da produção e distribuição dos bens. Procura o Estado adotar métodos os mais variados e flexíveis, conforme a natureza de cada empreendimento, fugindo às normas mais ou menos uniformes dos serviços regulares e tradicio-

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
133

nais que lhe são clàssicamente afetos. Organizar a iniciativa estatal, e pois, um dos objetivos fundamentais da administração e da finança pública, nos tempos modernos

No Brasil por deficiência de organização administrativa e financeira, agravada pela ausência de uma política comum e de um sistema adequado de contrôle de gestão, muitos serviços industriais do Estado apresentam condições insatisfatórias. Essa situação dificulta a ação do Govêrno em novos campos a que é chamado a atuar.

Acresce a isso a completa balbúrdia nas contas entre as próprias entidades do Estado.

Nos seus vários aspectos, procurei atacar o problema e nesse sentido já algumas providências têm sido solicitadas ao Congresso ou tomadas pela administração. Assim é que estão em curso medidas de liquidação das dívidas e saneamento financeiro de autarquias e sociedades mistas, e já estão prontos os estudos que visam a um acêrto de contas da União com as autarquias de previdências social de ção financeira do meu govêrno, mas uma etapa do programa de organização financeira domeu govêrno mas ainda a permitir aos institutos e caixas de aposentadoria e pensões o pleno desempenho de seus plano de benefícios.

No que se refere às instituições bancárias da União, já propuz o sistema próprio de contrôle de gestao que permita inclusive a coordenação das políticas financeiras, através da Superintendência da Moeda e do Crédito. Quanto aos empreendimentos petrolíferos o Projeto n.º 1.516, de 1951, propôs um sistema no qual estão previstos a flexibilidade e a coordenação e unidade necessárias, além da mobilização de recursos especiais.

Em vários outros campos a iniciativa pública se estende e requer organização conveniente. Assim, no tocante à administração e à organização financeira das atuais autarquias e serviços industriais do Estado, colhi várias sugestões, que foram submetidas a estudos, resolvendo afinal criar uma comissão especial, para examinar a situação dos serviços industriais do Estado, organizados sob a forma de autarquias e repartições e propor as medidas adequadas para sua maior eficiência e melhor coordenação. Para ela foram designados os ministros de Estado diretamente relacionados com o problema o Diretor Geral do Departamento Administrativo do Serviço Público, ao lado de outras ilustres e experimentadas personalidades.

Como primeiro ponto do seu trabalho, de acôrdo com a orientação do Govêrno, apresentou-me a Comissão especial o relatório anexo, com o projeto de lei que ora tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, criando a sociedade mista Rêde Ferroviária Nacional S. A. e provendo sôbre a transformação das estradas de ferro em sociedades anônimas, estas dirigidas por aquela. O sistema permanecerá naturalmente sob estrito contrôle do Estado mas favorecido por novas condições administrativas e financeiras conducentes — não tenho dúvida — à maior eficiência da rêde ferroviária nacional.

A Exposição de Motivos da Comissão Especial explica perfeitamente a razão de ser dos vários dispositivos propostos, depois de longos e acurados estudos. Dessa maneira, peço para ela a atenção de Vossas Excelências, esperando o concurso do Congresso Nacional na elaboração de uma lei de particular alcance para a reorganização dos serviços de utilidade pública a cargo da União Federal

Rio de Janeiro 28 de abril de 1952 — *Getúlio Vargas*.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

A Comissão Especial nomeada por Vossa Excelência para examinar a situação dosserviços industriais do Estado, organizados sob a forma de autarquias e repartições e propor as medidas adequadas para sua maior eficiência e melhor coordenação tem a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência o primeiro resultado de seus trabalhos, articulados sob a forma de um anteprojeto de lei dispondo sôbre a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedade anônimas e sôbre a constituição de uma entidade coordenadora de tôdas elas, sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S. A.

2. A Comissão realizou até a presente data numerosos reuniões tendo assentado, sôbre a matéria em estudo, as seguintes teses fundamentais:

I — Os serviços industriais do Estado, atualmente organizados sob a forma de autarquias ou repartições, estão exigindo medidas de reorganização interna e de sistematização, que os conduzam a trabalhar em moldes administrativos e tecnicos de maior eficiência, em obediência a uma política econômica comum.

II — Essa reorganização exige, em primeiro lugar, que se altere a estrutura juridica e administrativa das emprêsas assegurando-lhes de um lado maior estabilidade econtinuidade de direção, e aproximando, de outro lado, os seus métodos de trabalhos dos seguidos pela iniciativa privada da qual são as emprêsas do Estado, algumas vêzes concorrentes e outras vêzes complementares; em segundo lugar exige queos empreendimentos públicos tenham a sua orientação unificada por processo mais eficaz do que o seguido até agora, uma vez que os laços burocráticos e a hierarquia administrativa não se têm mostrado suficientes para submetê-las a observância de uma política comum.

III — Êsses objetivos parecem poder ser alcançados mediante duas medidas principais:

a) transformação das emprêsas atualmente organizadas sob a forma de autarquias ou repartições em sociedades anônimas;

b) criação de uma sociedade coordenadora, à qual serão transferidas as ações representantivas do capital das demais sociedade.

Dêsse modo, ficariam as emprêsas do Estado sob o contrôle de uma emprêsa de nível superior que exerceria, através das Assembléias Gerais e de medidas especiais adiante indicadas, o contrôle de suas atividades, inclusive e especialmente no que diz respeito à escolha de administradores e à fiscalização das administrações.

IV — Embora os empreendimentos do Estado sejam todos relacionados entre si, e exista uma finalidade geral da iniciativa pública pela qual se devem orientar as atividades das diferentes emprêsas não pareceu aconselhável à Comissão submeter todas as emprêsas do Estado a uma sociedade coordenadora única, pela excessiva centralização em que essa orientação importaria. A Comissão julgou preferível classificar em três grupos as emprêsas do Estado: o primeiro grupo constituído pelas emprêsas ferroviárias, que são atualmente as seguintes:

I Emprêsas Ferroviárias.

a) sob administração direta da União.

Estrada de Ferro Bahia-Minas.
Estrada de Ferro Bragança.
Estrada de Ferro Central do Piauí.
Estrada de Ferro Sampaio Correia.
Estrada de Ferro D. Teresa Cristina.
Estrada de Ferro de Goiás.
Estrada de Ferro São Luis-Teresina.
Rêde de Viação Cearense.
Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro.
Estrada de Ferro Madeira-Mamore.
Estrada de Ferro Tocantins.
Estrada de Ferro Mossoro-Sousa

b) autárquicas.

Estrada de Ferro Central do Brasil.
-Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.
Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina.

c) em regime especial.

Leopoldina.
Great Vestern.
Ilheus-Conquista.
Santos-Jundiaí.

O segundo grupo constituído pelas empresas de navegação, que são atualmente as seguintes:

II — Emprêsas de Navegação e portos:

a) sob administração direta da União.

Porto de Laguna.

b) autárquicas.

Administração do Pôrto do Rio de Janeiro.
Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Pôrto do Pará.
Serviço de Navegação da Bacia do Prata.
Lóide Brasileiro

c) empresas em regime especial

Companhia Nacional de Navegação Costeira.

O terceiro grupo constituído pelas indústrias que se tem constituido em sua maior parte, sob a forma de sociedades de economia mista e que são atualmente as seguintes:

III Indústrias, etc.

a) Sociedades de economia mista.

Companhia Siderúrgica Nacional.
Companhia Nacional de Alcalis.
Fábrica Nacional de Motores.
Companhia Vale do Rio Dôce
Companhia Hidroelétrica de São Francisco.

b) empresas em regime especial — empresas do grupo "A Noite, empresas do grupo "Lage".

V — Cada um desses grupos de empresas merece um tratamento próprio, consentâneo com a natureza de seus problemas. A Comissão estudou em primeiro lugar os problemas do setor ferroviário, que disputavam incontestàvelmente a primasia de tratamento, não só pela gravidade da situação técnica e administrativa em que se encontra o sistema ferroviário do país operado pela União, como por estar o Govêrno de Vossa Excelência empenhado em importantes projetos de reequipamento das ferrovias, os quais tem sua preliminar indispensável no estabelecimento de bases administrativas novas, que permitam o aproveitamento racional dos recursos materiais e assegurem o êxito econômico dos empreendimentos planejados. Daí nasceu o anteprojeto que a Comissão tem a honra de submeter a alta consideração de Vossa Excelência, vasado nos principios expostos acima, e nas necessidades peculiares a este setor da iniciativa pública.

3. O projeto contém dispositivos relacionados com a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades anônimas e dispositivos visando a criação da entidade coordenadora de nivel superior, para a qual propõe a denominação de Rêde Ferroviária Federal.

Não seria possivel, entretanto, dar execução pleno aos sistemas de coordenação das diferentes sociedades por uma sociedade superior, sem introduzir algumas normas peculiares ao caso que abrem exceção a regras gerais contidas na Lei de Sociedades por Ações (Decreto-lei nº 2.627 de 19-9-40). Na verdade, esta lei concebendo as sociedades anônimas como entidades isoladas e estanques, não permite que uma sociedade exerça sôbre a outra contrôle efetivo senão através do exercicio do voto nas Assembléias Gerais. Na prática, as empresas privadas corrigem esta dificuldade através de expedientes indiretos, como sejam os contratos de administração em virtude dos quais determinados serviços técnicos daquelas que pode e deseja manter sob contrôle. Mas, em se tratando de sociedades cujo principal acionista é a União Federal e sendo êste o tipo de contrôle reputado indispensável, julgou-se preferivel introduzir na lei as normas de exceção, que permitem, entre a sociedade coordenadora e as sociedades coordenadas, a articulação indispensável.

Outras exceções abertas no anteprojeto ao sistema da Lei de Sociedades por Ações antecipam reformas hoje reclamadas pelo direito das sociedades. É sabido que a Lei de Sociedades por Ações, embora promulgada em 29-9-40, teve em grande parte o caráter de uma consolidação do direito vigente e da prática observada nas sociedades anônimas entre nós. Justamente as ultimas decadas tem representado um periodo de transformação rapida da economia brasileira, que tende para formas mais complexas de iniciativa e requer, no campo das sociedades, um instrumento mais livre e mais plastico aproximando-se do que existe na legislação dos países de maior maturidade econômica.

Algumas das normas em que o anteprojeto se afasta da Lei de Sociedades por Ações, introduzem, pois, em caráter de exceção, reformas que se aprovadas pela prática, tenderão a substituir, no futuro as normas gerais hoje vigentes. É esse, como é sabido, um dos melhores e mais prudentes modos de transformar o direito positivo, introduzindo e aclimatando exceções no campo particular onde elas melhor se justificam e deixando que desse campo se estendam, em reformas subsequentes, ao direito geral.

4. O art. 1º do anteprojeto autoriza o poder executivo a constituir sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S. A., a sociedade anônima, coordenadora das empresas ferroviárias de propriedades da União. A constituição dessa sociedade dependerá de ato do Poder Executivo, que aprovará os estatutos da Rêde, nos quais serão respeitadas as linhas gerais já estabelecidas na lei em que se transformar o anteprojeto.

5. O art. 2.º e seus parágrafos determniam a transformação, que se tornara efetiva também por atos subsequentes do Poder Executivo, das empresas ferroviárias de propriedade da União, atualmente organizadas sob a forma de autarquias e repartições, em sociedades anônimas, e dispõem sôbre o modo por que se constituirá o capital dessas futuras sociedades. Esse capital será inicialmente constituido mediante a incor-

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
134

poração dos bens e direitos, que hoje formam o patrimonio das autarquias ou que se acham aplicados no serviço exclusivo das empresas organizadas sob a forma de repartições, procedendo-se a avaliação deles, como manda a Lei de Sociedades por Ações, mediante pericia, em que servirão como avaliadores dois engenheiros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e um contador do Ministério da Fazenda, designados pelo Presidente da República. O capital assim formado poderá ser aumentado, em momento ulterior, mediante a emissão de novas ações a serem subscritas, em dinheiro, desde que pareça necessário ao Poder Executivo, aumentar os recursos postos a disposição da empresa em caráter inexigivel. A essa subscrição não concorrerá o Tesouro Nacional mas a Rêde Ferroviária Federal, que, como sociedade coordenadora, será em vez do Tesouro, a detentora das ações das sociedades submetidas a seu contrôle Também o público poderá ser admitido a subscrição do capital, observadas as normas constantes de outro artigo sôbre a proporção das participações particulares.

Não seria sempre conveniente que cada uma das empresas ferroviárias da União se transformasse em sociedade anônima. Algumas delas não comportam, sem prejuizo da eficiência de seus serviços, o tipo de organização complexa, em que essa transformação implica, e assim sendo o § 3º do art. 2º previu a possibilidade de duas ou mais empresas ferroviárias serem reunidas para constituição de uma única sociedade anônima, sempre que essa reunião for aconselhada pela unidade regional dos serviços explorados. O Ministério da Viação e Obras Públicas vem examinando a conveniência e a possibilidade dessas reuniões, que em vez de criarem, abaixo da sociedade coordenadora, um número desnecessário de sociedades coordenadas, dividirão o sistema ferroviário do país num certo número de sociedades de âmbito regional, algumas constituidas pela transformação de uma só estrada e outras constituidas pela unificação de duas ou mais.

7. O art. 3º do anteprojeto ocupa-se da constituição do capital da Rêde Ferroviária Federal S. A. Transformadas as atuais empresas ferroviárias em sociedades anônima pelo processo indicado no artigo anterior o Tesouro Nacional se terá tornado titular das ações representativas do capital das novas sociedades formado pela incorporação dos bens e direitos das autarquias e repartições. São essas ações que passarão a propriedade da Rêde Ferroviária Federal, integrando o seu capital.

Além destes recursos a Rêde necessitará de um capital que, em dinheiro permita a imediata organização dos serviços tecnicos e administrativos a seu cargo, os quais são indispensaveis a obtenção do maior grau de eficiência operativa visado pelo anteprojeto. Por esse motivo o art. 3º alinea b, e o art. 14 prevem a subscrição pelo Tesouro Nacional de ações no valor de Cr$ 20 000.000.00, correndo a despesa por conta do Fundo Especial constituido pela arrecadação dos adicionais sôbre o imposto de renda, previsto pelo art. 3º da Lei nº 1 474 de 26-11-51. A constituição da Rêde Ferroviária Federal é parte integrante e indispensável do plano de reaparelhamento econômico do país, estando assim plenamente justificada a imputação ao capital da nova entidade dessa parcela de recurso do Fundo

8. Os parágrafos do art. 3º dão normas especiais a subscrição de ações da Rêde pelo Tesouro Nacional ou pelo público. A subscrição ou compra de ações pelo público ficará sempre sujeita ao principio de que a União conserve na Rêde Ferroviária Federal, como nas sociedades de que participar através dela (art. 5º alinea a), a maioria absoluta das ações representativas do capital social É provável que numa primeira fase, consecutiva a transformação das empresas em sociedades anônimas, não se encontrem receptividade no mercado de capitais privados para uma colocação ampla de titulos dessas sociedades Com o tempo, entretanto, e com os resultados positivos esperados da nova estruturação juridica, bem como do reequipamento material com que ela se completa, é de esperar que o capital privado encontre colocação proveitosa em títulos da Rêde e das sociedades sob seu contrôle, aligeirando o Estado dos pesados investimentos ferroviários que tem suportado sem perda das vantagens que a maioria absoluta assegura no govêrno das sociedades.

Para encorajar a tomada de ações pelo público, na fase em que os títulos das entidades ferroviárias não

tenham ainda alcançado plena receptividade, dispõe o art. 9.º parágrafo único, que o govêrno poderá garantir as ações da Rêde, tomadas por particular, um dividendo mínimo de 5% e um preço de resgate pelo qual as ações serão readquiridas ao fim do prazo de garantia.

A subscrição de ações pelo Tesouro Nacional dependerá sempre de autorização legislativa, salvo quando feita mediante a reaplicação de lucros distribuidos como dividendos as ações pertencentes a própria União.

Medida complementar da proteção da União, no que diz respeito, a venda de títulos ao público é a contida no § 3.º do art. 4.º. A venda deverá ser feita em bolsa de títulos, pelo mais alto lance obtido e por valor não inferior ao nominal. Esta garantia é suficiente, dado o regime de sociedade de capital variável, instituido para a Rêde, uma vez que o capital exprime, nessas sociedades exatamente o valor do patrimônio. E' o que resulta do art. 9.º em que se explica que, uma vez distribuido o dividendo e pagas as gratificações do Conselho de Administração, o saldo existente será imediatamente incorporado ao capital e distribuido sob a forma de novas ações passando o resíduo indivisível para o exercício seguinte sob a rúbrica "capital a distribuir". Dêsse modo, na Rêde Ferroviária Federal, o capital exprime permanentemente o patrimônio, o que permite autorizar as vendas de títulos em bôlsa pelo valor nominal, resguardado o interêsse do Estado e do público pela obrigação de atender ao maior lance obtido.

9. O art. 4.º dispõe sôbre as ações da Rêde e das sociedades anônimas sob seu contrôle. Duas importantes inovações se contêm nesse artigo, que abrem exceção às normas da Lei de Sociedades por Ações na forma acima declarada. A primeira diz respeito ao tipo das ações que serão nominativas e transferíveis a ordem, isto é, mediante endôsso em preto lançado no próprio título. A segunda diz respeito aos aumentos ou diminuições do capital que podem ser deliberados pelo Conselho de Administração da sociedade, sem necessidade do pronunciamento da Assembléia Geral em deliberação de reforma de estatutos.

10. O restabelecimento no direito das sociedades dos títulos *à ordem* parece ser a fórmula que concilia, no momento presente, as exigências do anonimato com as exigências de identificação do portador do título pelo Fisco. Por ocasião do debate, que se travou dentro e fóra do Parlamento, a propósito de um projeto que extinguia as ações ao portador, tornou-se bem claro que o Fisco não tem o menor interesse em que os títulos sociais sejam nominativos, isto é, inscritos em nome de seus proprietários nos livros das Companhias, e por conseguinte de identificação mediata por qualquer interessado. O interêsse do Fisco se limita ao conhecimento da pessoa a quem foram pagos os dividendos ou bonificações correspondentes a um título, e essa identificação é feita no momento do pagamento pela exibição do título à fonte pagadora.

Os títulos nominativos à ordem, em que o nome do proprietário consta obrigatòriamente do próprio título, sem necessidade de qualquer registro nos livros sociais, satisfazem plenamente o requisito fiscal, e não tolhem ao público as vantagens plausíveis do anonimato. A adoção dos títulos à ordem nas sociedades a que se refere o anteprojeto é particularmente recomendável, não só por atender ao interêsse fiscal, como por permitir que o Estado identifique periodicamente aquêles que participam de emprêsas tão diretamente relacionadas com o interêsse público, como são as ferrovias.

11. Quanto ao capital variável, constitui também reforma que não tardará a ser incorporada ao direito geral das sociedades. As grandes emprêsas modernas têm frequentemente necessidade de recorrer ao mercado de capitais, colocando, no momento oportuno emissões novas que lhes permitem ampliar seus recursos para fazer frente a novas iniciativas. Do mesmo modo a redução de capital pelo resgate de parte das ações e medida de administração financeira exigida muitas vêzes numa organização econômica de escala superior.

A Lei de Sociedades por Ações ainda conceitua o aumento ou diminuição do capital social como reforma estatutária, o que obriga as administrações, tôdas as vêzes que necessitam de novos recursos, a apelarem para financiamentos ou a pedirem o pronunciamento das Assembléias Gerais. O art. .º completado pelo art. 5.º, alínea *a* e pelo art. 6.º, alíneas *c* e *d*, confere ao Conselho de Administração os poderes necessários para exe-

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
135

cutar o ato de maior importância na administração financeira das emprêsas, que é o que diz respeito à dilatação ou redução de seus recursos de capital.

12. O art. 5.º define a competência da Rêde Ferroviária Federal. E' neste artigo que se encontram as principais exceções ao direito geral das sociedades, visando assegurar a coordenação das ferrovias pela Rêde em todos os pontos, onde se deve alcançar e manter unidade.

Em primeiro lugar, o artigo autoriza a Rêde a lançar no mercado os títulos e obrigações de sua própria emissão ou de emissão das sociedades sob seu contrôle. Essa faculdade faz parte da competência financeira da Rêde, que tambem funciona em relação às sociedades sob seu contrôle como sociedade financiadora, concedendo creditos ou distribuindo emprestimos obtidos no mercado externo ou interno. Dêsse modo terão as ferrovias na sociedade coordenadora um orgão de nivel administrativo mais alto e de maior poder de intervenção nos diferentes mercados de capitais, que lhes proporcionará recursos na medida de suas necessidades, hauridos em diferentes fontes.

Outro grupo de medidas (itens *d*, *e*, *f* e *g*) diz respeito à unificação da administração das sociedades coordenadoras, quer quanto à sistematização de sua organização administrativa, métodos e processos de operação, quer quanto às tarifas ferroviárias, quer quanto ao plano das atividades e aprovação dos orçamentos anuais das sociedades, quer quanto à reestruturação e fixação dos seus quadros de pessoal e ao estabelecimento de normas gerais de seleção, admissão promoção e aperfeiçoamento de técnicos e empregados.

Um último dispositivo (ítem *h*) prevê a competência da Rêde para constituição de novas emprêsas, com a autorização prévia do govêrno expressa em decreto executivo, subscrevendo a própria Rêde, no todo ou em parte, o capital. Desde que sejam necessários recursos do próprio Tesouro, a constituição de novas emprêsas dependerá de autorização legislativa.

O parágrafo único do art. 5.º restringe a competência da Rêde vedando-lhe, de modo absoluto, vender ações de sociedades além do limite autorizado em artigo anterior, funcionar como banco, aceitando depósitos irregulares, isto é, depósitos bancários, ou concedendo empréstimos a particulares ou a emprêsas que não estejam sob seu contrôle.

13. Outro ponto fundamental do ante projeto reside no art. 6.º, que dispõe sôbre a administração da Rêde Ferroviária e das sociedades sob seu contrôle, estabelecendo-lhe os principios fundamentais. Entendeu a Comissão, depois de acurado exame, que nenhuma fórmula corresponde melhor a necessidade de assegurar continuidade a administração ferroviária, despersonalisando-a e dando-lhe estabilidade, do que a chamada *administração colegial* em que a função de commando é exercida por um Conselho de Administração, de cujas decisões o Superintendente da emprêsa é apenas o órgão executivo. Dêsse modo, tôda a organização da administração ferroviária do país assume o anteprojeto uma forma que tem sido experimentada com êxito na administração privada, tanto nacional como estrangeira, e que parece representar o mais apurado produto da experiência administrativa nas sociedades altamente desenvolvidas. Projetada no sistema da Rêde Ferroviária e das sociedades por ela coordenadas, essa formula oferece uma solução satisfatória para o difícil problema da melhor articulação entre a administração dos serviços de natureza tecnica e econômica e a direção politica do país, que lhes deve dar a orientação suprema, sem interferir, entretanto, no desempenho de suas tarefas de execução.

De fato, o sistema ferroviário da União ficará administrativamente estruturado do seguinte modo: a Rêde Ferroviária será administrada por um Conselho de Administração, cujos membros serão escolhidos pelo Presidente da República, e eleitos nas Assembléias Gerais daquela entidade; êsse Conselho, emanação direta da politica superior que orienta a economia do país, escolherá o Superintendente da Rêde, órgão executivo de suas decisões. As emprêsas ferroviárias organizadas como sociedades anônimas serão, por seu turno, governadas por um Conselho de Administração eleito pelo Conselho da Rêde Ferroviária, através do voto nas Assembléias Gerais, em que a Rêde detem a maioria; êsses Conselhos de Administrações das sociedades escolhem, por sua vez, os Superintendente executivos de suas decisões.

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
136

Cessa, dêsse modo, o contacto direto entre a superior Administração do país e as funções deliberativas e executivas de nível inferior, cuja produtividade técnica e administrativa aumenta à medida que se isolam dos altos centros de orientação. E êstes conservam plenamente o poder de imprimirem às atividades ferroviárias a orientação de sua política econômica, e de transportes, através do contacto imediato com o órgão de nível superior. E' desnecessário encarecer a substancial modificação de sistema que esta fórmula traz à administração ferroviária do país. Um primeiro esfôrço para vencer o caráter fragmentário da administração referida fôra feito, anos atrás, com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, órgão de coordenação e de sistematização, cujo funcionamento trouxe incontestáveis benefícios aos transportes ferroviários em nosso país. A experiência demonstrou, entretanto, que a simples criação de um órgão coordenador não era suficiente para vencer, em país de tão grandes espaços e de tanta complexidade burocrática a tendência para o isolamento recíproco das administrações, tornando claro que o único meio de enfeixá-las sob uma coordenação única era fazer com que a administração de cada emprêsa derivasse seus poderes e auferisse seus recursos diretamente da entidade coordenadora, como propõe o anteprojeto.

A forma colegial permitirá que se veicule a administração das ferrovias o pôrto de vista de homens representativos de atividades econômicas e especialidades diferentes, captando-se a experiência de cada um dêles e despersonalisando-se a administração. Um traço fundamental da reforma proposta resulta da alínea *a* do parágrafo único: os Conselhos de Administração em vez de serem substituídos em bloco, devem ficar sujeitos a um princípio de rotação ou renovação alternada dos mandatos, de modo a assegurar a continuidade da administração.

Teve o anteprojeto a preocupação de fixar apenas as linhas gerais do tipo de administração proposta, deixando ao Poder Executivo o encargo de reduzir as fórmulas concretas, nos estatutos da Rêde e das sociedades, os princípios gerais enunciados. Êsses princípios constam do art. 6º e seu parágrafo único; são êles: a forma colegial a instituição de um Conselho de Administração, de cujas decisões é Superintendente e o órgão executivo; a renovação alternada dos mandatos do Conselho; a nomeação do Superintendente pelo Conselho; a representação no Conselho da minoria de acionistas, sempre que a participação do público ultrapasse 10% do capital social; a instituição de um Conselho Fiscal; e a eleição de um dos seus membros pela minoria, sempre que a participação do público se elevar acima daquele limite.

14. O art. 7º define a competência do Conselho de Administração da Rêde. Ao contrário do que sucede com as diretorias de sociedades, cujos poderes se limitam à esfera de administração da própria entidade que governam, o Conselho da Rêde tem a competência dilatada a certas matérias que dizem respeito a sociedades na coordenação daquela entidade. Além disso, dado o sistema de sociedade de capital variável, consagrado no anteprojeto, tem o Conselho atribuições que no direito geral das sociedades pertencem à Assembléia Geral.

Em primeiro lugar o Conselho é competente para discutir, aprovar e pôr em execução o plano regulador e os orçamentos anuais das sociedades sob seu contrôle. Esta função envolve o planejamento das atividades ferroviárias, e assegura a introdução de um ponto de vista unitário em todos os programas estabelecidos anualmente.

O Conselho é quem exerce, através de seu órgão executivo o direito de voto nas Assembléias das sociedades por êle coordenadas, elegendo por conseguinte os administradores dessas sociedades.

Também é êle quem decide, não só sôbre o aumento ou redução do capital da própria Rêde, mas também sôbre o aumento, a redução, a subscrição e a transferência do capital das sociedades ferroviárias por êle coordenadas.

A prestação de contas do Conselho será feita anualmente ao Presidente de República.

15. Os arts. 8.º 9.º do anteprojeto dispõem respectivamente sôbre as receitas da Rêde e sôbre a aplicação dos seus lucros anuais.

As receitas da Rêde devem provir essencialmente dos dividendos e lucros, que forem distribuídos pelas

sociedades coordenadas às ações pertencentes a ela. Mas, pode provir ainda dos lucros obtidos na venda, em bôlsa de títulos de sua propriedade, de juros e comissões percebidas no desempenho de suas funções de financiamento e de subvenções a dotações do Tesouro, votadas pelo Congresso como verba orçamentária ou abertura de créditos especiais.

Para distribuição dos lucros anuais apurados em balanço a 31 de dezembro, o anteprojeto propõe um sistema simples condizente com o objetivo puramente financeiro da emprêsa e com a sua característica de sociedade de capital variável: uma vez pago o dividendo de 5 a 10%, que fôr aprovado pela Assembléia, uma vez pagas as contribuições do Conselho de Administração limitadas ao máximo de 10% dos lucros uma vez separada a importância necessária ao resgate eventual de ações ou obrigações da própria Rêde será o saldo imediatamente incorporado ao capital e distribuido sob a forma de novas ações. Dêste modo, o capital social exprimirá sempre o patrimônio da Rêde.

Quanto aos dividendos pagos pela Rêde às ações do Tesouro, admitiu o anteprojeto que possam ser a critério do Presidente da República, aplicados em aumento do capital da própria Rêde ou arrecadados como receita da União.

16. O art. 11 do anteprojeto consagra um princípio de grande importância, através do qual se procura assegurar o funcionamento das emprêsas ferroviárias da União em bases econômicamente sãs e em condições semelhantes àquelas em que operam as emprêsas privadas. E' sabido que os resultados negativos de muitos serviços industriais do Estado especialmente no campo de transporte provêm de estarem êles onerados por tarifas e atividades deficitárias, impostas por considerações superiores de interêsse coletivo. Não é possível eximir as emprêsas do Estado da prestação de tais serviços deficitários mas é indispensável que a União Federal subra o deficit específico, a fim de que se mantenham as condições normais de operção econômica do serviço dentro do tipo geral da economia do país.

Por sse motivo determinou o anteprojeto que as atividades anti-econômicas solicitadas de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde pela Administração Publica ou por lei, deverão ser subvencionadas pelo Tesouro Nacional até o limite de cobertura do deficit específico.

17. O art. 12 do anteprojeto consagra uma norma de caráter amplo, que não deveria ficar restrita à Rêde Ferroviária Federal e às sociedades sob seu contrôle mas estender-se a tôdas as sociedades anônimas de que a União faça parte como acionista.

Perdura ainda, em nosso direito das sociedades, a norma puramente convencional de que as Companhias devem ter o número mínimo de sete acionistas para se constituirem dissolvendo-se quando os acionistas caem abaixo daquele número. A norma está largamente superada pelos fatos e não tem fundamento lógico que a legitime. A organização sob a forma de sociedade anônima é uma técnica de estruturação jurídica das emprêsas, para a qual é inteiramente irrelevante o número de sócios. Se a seródia exigência ainda não foi suprimida da legislação vigente, deve-se à facilidade com que os interessados logram disfarçar a falta de número mínimo legal de acionistas, tornando o dispositivo inteiramente ilusório.

No tocante às sociedades de que o Estado participa dêsses artifícios em fraude à lei não são, entretanto, recomendáveis. E por isso o art. 12 do anteprojeto elimino destas sociedades a exigência de número mínimo, dando à sociedade anônima o seu verdadeiro caráter de estrutura jurídica da emprêsa a que é indiferente o número de sócios. Mesmo que a sociedade tenha um único sócio, preenche os requisitos legais para a sua constituição e funcionamento, o que apenas contraria o sentido literal do vocábulo sociedade, mas não a natureza jurídica e a função econômica do Instituto no presente.

18. O art. 13 contém uma regra de grande alcance prático para a reorganização das emprêsas sob contrôle da Rêde. E' sabido que os quadros de pessoal das ferrovias federais cresceram sob a influncia de fatores vários, que desajustaram o pessoal existente das funções a serem desempenhadas. Os quadros oferecem excesso de pessoal em determinados serviços e falta de pessoal em outros. Tôda a reorganização envolve a necessidade de uma reestruturação

dos quadros, conservando-se em serviço o pessoal estritamente necessario ao melhor rendimento dêste. O art. 13 mandou respeitar entretanto, os direitos de cada empregado, preservando dêsse modo, as necessidades superiores do serviço e ao mesmo tempo não sacrificando as situacões individuais.

19. A constituição e aprovação dos estatuto da Rêde, bem como das sociedades sob seu contrôle, ficam na dependência de decreto do Poder Executivo. O anteprojeto consagra, assim, os quadros gerais de estabilidade maior, que dependem de pronunciamento do Poder Legislativo, deixando á Administração Federal o encargo de prover a execucão da lei e a prática dos atos regulamentares que a completam.

20. Pois são as características do anteprojeto elaborado pela Comissão ,special para atender aos problemas de reestruturação das emprêsas do Estado no setor ferroviário, onde mais prementes se manifestam as necessidades do país.

A Comissão está certa de que os princípios vazados no anteprojeto representam um importante passo no sentido de vencer o fragmentarismo da admnistração dos serviços industriais do Estado, impondo-lhes uma uniformizacão e uma sistematizacão, que aumentarão consideravelmente o rendimento técnico e econômico das emprêsas. Êsses mesmos princípios conciliam a necessidade de isolar a admnistracão ferroviária, em seus escalões de execucão, da influência politica, e a necessidade de submeter todo o sistema ferroviário à política de transportes do Govêrno Federal.

A Comissão Especial continua trabalhando dentro dos objetivos traçados por V. Ex.ª esperando apresentar em curto prazo, o relatório geral de seus estudos e os anteprojetos isolados sôbre a matéria dos transportes marítimos e das emprêsas industriais.

A Comissão Especial aproveita a oportunidade para renovar a V. Ex.ª os protestos de sua mais elevada estima e distinta consideração. — *Horácio Lafer.* — *Arizio de Viana.* — *Alvaro de Souza Lima* — *Jayme de Ulhôa Cintra.* — *M. Celestino.* — *Luiz Augusto de Silva Vieira* — *Assinatura ilegível.*

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
137

Departamento de Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — Brasil — 1952

Ouça:
Peço-lhe a distribuição destas emendas, com pedido de pressa
a Relator. de Redação 30/3/55

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emendas oferecidas ao Projeto n.º 1.907-A, de 1952, em segunda discussão, para serem encaminhadas à Comissão de Finanças.

N. 1

Acrescente-se ao art. 33:

Parágrafo 1.º. Ficam assegurados aos servidores atuais das Ferrovias sob o regime autárquico ou sob a administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidas pela legislação vigente.

S. S., 31-3-55. — *Arruda Camara.*

N. 2

Acrescente-se no parágrafo 1.º do artigo 8.º, do substitutivo entre as palavras "públicos" e "que servem o seguinte: — *e extranumerários amparados pelo Artigo 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela Lei n. 2.284-54.*

Acrescente-se no parágrafo 2.º do mesmo artigo entre as palavras "funcionários públicos" e "referidos" o seguinte: — e os *extranumerários.*

Acrescente-se no parágrafo 4.º do mesmo artigo entre as palavras "de carreira ou isolados" e "serão" os seguintes: — e funções dos extranumerários referidos no parágrafo 1.º".

Acrescente-se na letra *a* do parágrafo 4.º, do mesmo artigo entre as palavras "de carreira" e "que forem", o seguinte: — e os extranumerários referidos no parágrafo 1.º.

S. Sessões, 13 de abril de 1955. — *Benjamim Farah.*

Justificação:

A presente emenda tem por objetivo resguardar os direitos dos servidores extranumerários das Estradas de Ferro vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas, quer sob a Administração direta, quer indireta sob Administração Autárquica, que estão equiparados aos funcionários públicos, consequentemente com os mesmos direitos e deveres, pelo artigo 23 do A.D.C.T. e pela Lei 2.284, de 1954.

A aprovação do projeto como está virá prejudicar esses servidores com direitos liquidos e certos garantidos não so pela Constituição como por Legislação especial expressa.

Asim, submetemos à alta consideração da Casa a presente emenda que nos parece justa e sobretudo humana.

S. Sessões, 13 de abril de 1955. — *Benjamim Jarah — Benedito Vaz — Carlos Pinto — Uriel Alvim — Artur Audrá — Olavo Costa — Vitorino Corrêa — Moura Santos — Armando Falcão — Martins Rodrigues — Otacilio Negrão — Vasconcelos Costa — Campos Vergal — Heraclio Rêgo — Taciano de Melo — Philadelpho Garcia — Rondon Pacheco — Wanderley Júnior — José Esteves Rodrigues — Guilhermino de Oliveira — Bias Fortes — José Guiomard — Pedro Firman Neto.*

Departamento de Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — Brasil — 1955

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
138

Emendado
Aprovado em segunda discussão o projeto vai à Comissão de Finanças
vai à redação final.

Em 13 de abril de 1953

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 1.907-A — 1952

Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A., e dá outras providências

(Substituto da Comissão Especial)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente Lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R. F. F. S. A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta Lei.

§ 1.º Serão também incorporadas à R.F.F.SA outras estradas que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados, ou rescindidos.

§ 2.º Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A. por ato do Poder Executivo, seções ferroviárias que, por conveniência dos interêsses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pelo Govêrno que delas necessitem para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3.º As ferrovias incorporadas serão grupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4.º Por proposta do D.N.E.F. e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconômicos e substituídos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto.

§ 1.º Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no art. 6.º desta Lei.

§ 2.º Na constituição da Diretoria Executiva das subsidiárias respeitar-se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta Lei.

Art. 3.º Os dispositivos constantes dos artigos 23 e 27 desta Lei são extensivos às subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da Rêde Ferroviária Federal S.A. os quais compreenderão:

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) aprovação dos Estatutos da sociedade;

c) a aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
139

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os Estatutos aprovados, bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º A constituição da Sociedade será aprovada por decreto do Poder Executiva e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comércio.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas.

Art. 5.º Nos Estatutos da Rêde Ferroviária Federal S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único — Os Estatutos a que se refere êste artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, sòmente poderão admitir como acionistas:

I — as pessoas jurídicas de direito público interno;

II — o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do Poder Público.

Art. 7.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e a integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente Lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capítulo II (Arts. 4, 5, 6, 7 e 8) do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R. F. F. S. A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do art. 6.º desta Lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso de capital e na distribuição de dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

§ 5.º As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em títulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos Estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento, de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6.º O capital da R. F. F. S. A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que fôrem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

§ 7.º Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua inversão ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8.º Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que

garanta a essas emprêsas assistência técnica, contabil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução.

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres.

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de fero que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1.º. Aos funcionários públicos que servem nas estradas de ferro incorporadas à R. F. F. S. A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta Lei, sendo-lhes facultado optar dentro de doze meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2.º A R. F. F. S. A. utilizará os funcionários públicos referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

§ 3.º A R. F. F. S. A. recolherá dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional a quantia correspondente ao total dos pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do parágrafo anterior.

§ 4.º. Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R. F. F. S. A. em virtude da presente Lei, ficam transformados em quadros *suplementares* extintos cujos cargos de carreira ou isolados serão suprimidos à medida que vagarem.

a) aos funcionários públicos de carreira que forem transferidos para os *quadros suplementares extintos* de que trata o parágrafo ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislaçã em vigor (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9.º. E' verado à R. F. F. S. A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

Art. 10. A Administração da R. F. F. S. A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma Diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela Assembléia Geral que indicará, dentre êles, o Presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o Presidente e um Diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da Assembléia Geral no ato da eleição.

Art. 11. O Conselho Fiscal será constituído de três membros, com mandato de um ano, eleitos pela Assembléia Geral assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O Conselho Fiscal da R. F. F. S. A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei n.º 2.267, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12. A Administração da R. F. F. S. A. será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de dois representantes de cada uma das confederações representativas do Comércio, Indústria e Agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um representante do pessoal, cabendo a êste Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela Administração.

§ 1.º. Os membros do Conselho Consultivo serão designados: *a)* os

representantes das Confederações por êsses órgãos *b*) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva; *c*) o do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2.º. O Conselho Consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria.

Art. 13. A rêde ferroviária que constitui a R. F. F. S. A. será grupada em rêdes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14. As rêdes regionais serão administradas por uma Diretoria de três membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1.º. Os Diretores Regionais, inclusive o Superintendente, serão nomeados pela Diretoria da R. F. F. S. A. por três anos.

§ 2.º A Diretoria Regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções e decisões da Diretoria da R. F. F. S. A.

§ 3.º. Na primeira Diretoria de cada uma das rêdes regionais um dos seus membros terá mandato de dois anos, o outro de um e o Superintendente de três.

Art. 15. A Receita da R. F. F. S. A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) da renda do tráfego e de outras indústrias;

c) da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 14 e outros recursos concedidos pela União.

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósito bancários.

h) renda eventual.

Art. 16. Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R. F. F. S. A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria Sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17. A R. F. F. S. A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício do funcionamento da R. F. F. S. A.

Art. 18. O orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R. F. F. uma dotação de Cr$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º. Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% até o limte de 50% da lotação inicial.

§ 2.º. Na hipótese dessas dotações serem superiores aos *deficits* verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros) a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R. F. F. S. A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias ao qual se procederá na forma da letra *e* do art. 8.º desta Lei.

Parágrafo único. Se a nião não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R. F. F. S. A., em duodécimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de ... . Cr$ 500.000.000,00, que será entregue a R. F. F. S. A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21. A R. F. F. S. A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22. Na data da constituição da R. F. F. S. A. ficam extintos

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
140

todos os cargos em comissão constantes dos quadros das Estradas de Ferro federais que a ela forem incorporadas.

Art. 23. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas Assembléias Gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhe, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a Sociedade da qual poderão participar.

Art. 24. A R.F.F.S.A. gozará de isenção de direitos de importação para consumo e de impostos adicionais em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias, para os fins a que se destina.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto aos similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25. À R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens e desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no Exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Art. 27. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com a sua finalidade, para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R. F. F. S. A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos que regulariza o escoamento da produção.

Art. 28. O relatório anual da Diretoria Executiva da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhadas do parecer do Conselho Fiscal, serão julgadas pelo Conselho de Administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacional, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29. A direção da R. F. F. S. A. será obrigada a prestar, dentro de trinta dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30. Os Estatutos da R. F. F. S. A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados nos lucros da Sociedade, as quais deverão prevalecer até que de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31. Os militares e os funcionários civis da União, dos Estados e dos Municípios, das entidades autárquicas paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R.F.F.S.A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do Decreto-lei n.º 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gra-

tificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32. As relações entre a R. F. F. S. A. e o D.N.E.F. serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. Aos empregados da R. F. F. S. A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a Sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Dentro de 180 dias a contar da publicação desta Lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 34. Esta Lei entrará em vigor na data de sua aprovação, revogadas as disposições em contrário. — *Saturnino Braga*, Presidente. — *Mauricio Joppert da Silva*, Relator. — *Brochado da Rocha*.

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
141

Departamento de Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — Brasil — 1955

1.907
1.896/52

Secretaria da
N.º 36246
1952
Presidência da República

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

SECRETARIA

A IMPRIMIR

Em 5/5/1952

RIO DE JANEIRO, D. F.

Em 28 de abril de 1952.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Diretoria dos Serviços Legislativos
MAI 2 1952
PROTOCOLO GERAL
N.º 1152

Senhor 1º Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para os devidos fins, a inclusa mensagem do Senhor Presidente da República, nº /30, desta data.

Aproveito a oportunidade para renovar-lhe os protestos de minha elevada estima e mais distinta consideração.

LOURIVAL FONTES
Secretário da Presidência
da República

A Sua Excelência o Senhor Doutor Ruy Almeida
1º Secretário da Câmara dos Deputados.

/RM.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA

PROJETO Nº 1907/52

RELATÓRIO E PARECER

O projeto nº 1907/52, de origem do Poder Executivo, tem por objetivo transformar as emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas e autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S/A e dá outras providências.

A Comissão de Constituição e Justiça opina pela sua constitucionalidade, "salvo quanto à alínea e do art. 5º, cuja supressão se impõe." O seu relator, o nobre deputado Lúcio Bittencourt, de passagem se declara contrário ao Projeto, quanto ao mérito, anexando longo trabalho elaborado pela Comissão de Estudos do Partido Trabalhista Brasileiro, cujo parecer é manifestamente pela sua não aprovação, por entender que é prejudicial aos interesses do país.

Examinando detidamente o longo relatório do deputado Lúcio Bittencourt adotei o seu substancioso conteúdo, já que esgota a matéria e corresponde, no que tange à economia nacional, ao meu ponto de vista, que se opõe a sua transformação em lei.

Assim, afirmando o meu voto contrário à sua aprovação, ouso recomendar aos Senhores membros desta Comissão de Economia a leitura e exame do magnífico estudo do nobre deputado Lucio Bittencourt, anexado ao processo do Projeto nº 1 907/52, do Poder Executivo.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 8 de maio de 1953.

SYLVIO ECHENIQUE - Relator

Projeto n. 1907/52

PARECER DO RELATOR

Embora, no mérito, contrário ao Projeto, por considerá-lo inconveniente aos interêsses nacionais, na conformidade do parecer anexo ao presente, elaborado para a Comissão de Estudos do Partido Trabalhista Brasileiro, entendo que à Comissão de Constituição e Justiça cabe tão somente o exame da matéria sob os aspectos constitucional e jurídico.

Em relação a êste último, o Projeto apresenta graves falhas, uma das quais concerne à criação de "ações à ordem" sem correlativa disciplinação jurídica do instituto, inconciliavel com a legislação vigente sôbre sociedades anônimas (Dec.lei n. 2627, de 26 de setembro de 1940). Sugiro, porem, que a êsse ~~respeito~~ prospecto, isto é, no que tange à juricidade do Projeto, a Comissão se reserve para opinar depois do pronunciamento das demais orgãos técnicos, que certamente elaborarão substitutivos à respeito.

Quanto à constitucionalidade, afigura-se-me ela inatacavel, salvo quanto à prescrição da alínea e do art. 5º que delega à Rede Ferroviária Federal S.A. poderes tipicamente normativos para "aprovar, rever e modificar as tarifas ferroviárias".

Sala Afrânio de Melo Franco, 20 de Abril de 1953

Lucio Bittencourt

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça opina pela constitucionalidade do Projeto, salvo quanto à al. e do art. 5º, cuja supressão se impõe.

Aceita, tambem, em principio, a juricidade do Projeto,

do Projeto, para permitir sua tramitação pelas demais Comissões, embora tenha várias reservas a êsse respeito, que serão feitas ao ensejo do exame das emendas de primeira discussão.

Sala Afrânio de Melo Franco, 20 de Abril de 1953

Augusto Meira

Lucio Bittencourt

Lucio Bittencourt, Relator

Dgutay Mirança

Attaide

Tarso Dutra

Attaide Dutra

Alvaro Adolfo, pela conclusão

Ivan Luz

Bias Fortes

Filinto Müller

Vivaldo Lima

Samuel Duarte

Benedito Valadares

Benedito Valladares

Jose Maria

Clemente Mariani

Jose Maria Alkmim

Clemente Mariani

Antonio Balbino

Antonio Balbino - pela conclusão e com o esclarecimento de que, preliminarmente, considera o projeto em análise em choque com as teses do chamado ante-projeto de "reforma administrativa", e chega a extranhar que se peça sua tramitação em regime de urgência, em tais circunstâncias.

Joaquim Pedro

Joaquim Pedro - pela conclusão -

Lourival Fontes

Lourival Fontes

Francisco Gallotti

Francisco Gallotti

Ivo d'Aquino

Ivo d'Aquino

Vicente Ferreira

Vicente Ferreira

Mathias Olympio

Mathias Olympio

Ary Vianna

Ary Vianna

Hamilton Nogueira

Hamilton Nogueira

Fernandes Tavora

Fernandes Tavora

Gomes de Oliveira

Gomes de Oliveira

Ismar Goulart

Ismar Goulart

Nelson Maculan

Nelson Maculan

Mozart Lago

Mozart Lago

Ezequias Paes Mendonça

Ezequias Paes Mendonça

Ernesto Dornelles

Ernesto Dornelles

Ruy Carneiro

Ruy Carneiro

Alfredo Nasser

Alfredo Nasser

Lima Guimarães

Lima Guimarães

Fernandes Tavora

Fernandes Tavora

Gomes de Oliveira

Gomes de Oliveira

Ismar Goulart

Ismar Goulart

Nelson Maculan

Nelson Maculan

Mozart Lago

Mozart Lago

Ezequias Paes Mendonça

Ezequias Paes Mendonça

Ernesto Dornelles

Ernesto Dornelles

Ruy Carneiro

Ruy Carneiro

Alfredo Nasser

Alfredo Nasser

Lima Guimarães

Lima Guimarães

A IMPRIMIR
Em 7/6/955

600

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO
Nº 1.907-A-1952

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Farroviária Federal S/A e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de finanças sôbre emendas de 2a. discussão: favorável à de nº 2 e contrária à de nº 1.

PROJETO Nº 1.907-1952 EMENDADO EM 2a. DISCUSSÃO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO Nº 1.907/A, de 1952

(Substitutivo da Comissão Especial)

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta lei.

§ 1º - Serão tambem incorporadas à R.F.F.S.A. outras estradas que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados, ou rescindidos.

§ 2º - Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A. por ato do Poder Executivo, secções ferroviárias que, por conveniência dos interêsses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pelo Govêrno que delas necessitem para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3º - As ferrovias incorporadas serão grupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4º - Por proposta do D.N.E.F. e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconômicos e substituídos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2º - A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto.

§ 1º - Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no Art. 6º desta Lei.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

CJ 302

138

§ 2º - Na constituição da Diretoria Executiva das subsidiárias respeitar-se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta lei.

Art. 3º - Os dispositivos constantes dos artsi Artigos 23 e 27 desta lei são extensivos às subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4º - O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da Rêde Ferroviária Federal S.A. os quais compreenderão:

R.F.F.S.A.

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União;
b) aprovação dos Estatutos da sociedade;
c) a aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A..

§ 1º - A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os Estatutos aprovados, bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2º - A constituição da Sociedade será aprovada por decreto do Poder Executivo e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comércio.

§ 3º - Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas.

Art. 5º - Nos Estatutos da Rêde Ferroviária Federal R.F.F.S.A
S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes for aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único - Os Estatutos a que se refere êste

artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, sòmente poderão admitir como acionistas:

I - as pessoas jurídicas de direito público interno;

II - o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do Poder Público.

Art. 7º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A..

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6º da presente lei.

§ 1º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capítulo II (Arts. 4, 5, 6, 7 e 8) do Decreto-lei 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do Artigo 6º desta lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9º do Decreto-lei n.... 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4º - As ações preferenciais terão prioridade no reembolso de capital e na distribuição de dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

§ 5º - As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em títulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos Estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento , de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6º - O capital da R.F.F.S.A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que forem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

§ 7º - Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua inversão ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8º - Compete à R.F.F.S.A.:

a) - administrar, explorar, conservar, reequipar , ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) - lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) - subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) - sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1º - Aos funcionários públicos que servem nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta Lei, sendo-lhes facultado optar dentro de doze meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2º - A R.F.F.S.A. utilizará os funcionários públicos referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

§ 3º - A R.F.F.S.A. recolherá dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional, a quantia correspondente ao total dos

pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do parágrafo anterior.

§ 4º - Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. em virtude da presente lei, ficam transformados em quadros suplementares extintos cujos cargos de carreira ou isolados serão suprimidos à medida que vagarem.

Art. 5º - a) Aos funcionários públicos de carreira que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o parágrafo, ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislação em vigor (Lei n. 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9º - É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51% (cinquenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

(9307

833

Art. 10 - A Administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma Diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela Assembléia Geral que indicará, dentre êles, o Presidente.

Parágrafo único - Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o Presidente e um Diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da Assembléia Geral no ato da eleição.

Art. 11 - O Conselho Fiscal será constituído de três membros, com mandato de um ano, eleitos pela Assembléia Geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único - O Conselho Fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do Art. 127 do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei nº 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12 - A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de dois representantes de cada uma das confederações representativas do Comércio, Indústria e Agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um representante do pessoal, cabendo a êste Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela Administração.

§ 1º - Os membros do Conselho Consultivo serão designados: a) os representantes das Confederações por êsses órgãos; b) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva; c) o do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2º - O Conselho Consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria.

Art. 13 - A rêde ferroviária que constitui a R.F.F.S.A. será grupada em redes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14 - As redes regionais serão administradas por uma Diretoria de três membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1º - Os Diretores Regionais, inclusive o Superintendente, serão nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A., por três anos.

§ 2º - À Diretoria Regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções e decisões da Diretoria da R.F.F.S.A.

§ 3º - Na primeira Diretoria de cada uma das redes regionais um dos seus membros terá mandato de dois anos, o outro de um e o Superintendente de três.

Art. 15 - A Receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) - dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;
b) - da renda do tráfego e de outras indústrias;
c) - da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;
d) - alugueres ou arrendamentos de imóveis;
e) - prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;
f) - subvenções do Tesouro, na forma do art. 14 e outros recursos concedidos pela União.
g) - juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários.
h) - renda eventual.

Art. 16 - Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R.F.F.S.A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria Sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17 - A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único - Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

participar.

Art. 24 - A R.F.F.S.A. gozará de isenção de direitos de importação para consumo e de impostos adicionais em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias, para os fins a que se destina.

Parágrafo único - Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto aos similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25 - À R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 26 - O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no Exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional, diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Art. 27 - A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com a sua finalidade, para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único - Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 28 - O relatório anual da Diretoria Executiva da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhadas do parecer do Conselho Fiscal, serão julgadas pelo Conselho de Administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único - O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacio-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 18 - O orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros), que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1º - Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% até o limite de 50% da dotação inicial.

§ 2º - Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19 - Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 8º desta lei.

Parágrafo único - Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20 - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de Cr$ 500.000.000,00, que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21 - A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22 - Na data da constituição da R.F.F.S.A. ficam extintos todos os cargos em comissão constantes dos quadros das Estradas de Ferro federais que a ela forem incorporadas.

Art. 23 - Os atos da constitu ição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas Assembléias Gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhe, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a Sociedade da qual poderão

nal, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29 - A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de trinta dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30 - Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados nos lucros da Sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31 - Os militares e os funcionários civis da União, dos Estados e dos Municípios, das entidades autárquicas, paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R.F.F.S.A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do Decreto-lei nº. 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32 - As relações entre a R.F.F.S.A. e o D.N.E.F. serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33 - Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a Sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

§ 2º Parágrafo único - Dentro de 180 dias a contar da publicação desta Lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legisl ação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Parágrafo 1º. Ficam assegurados aos servidores atuais das Ferrovias sob o regime estatutário ou sob o regime celetista, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidas pela legislação vigente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

CD 312+

38

Art. 34 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua aprovação, revogadas as disposições em contrário.

A Comissão aprovou o Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 1990

Deputado Saturnino Braga
Presidente

Deputado Maurício Joppert da Silva
Relator

Deputado Saturnino Braga

Deputado Maurício Joppert da Silva

Deputado Rocha da Rocha

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO Nº 1907, DE 1952

Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde de Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

(Do Poder Executivo)

RELATÓRIO DA COMISSÃO ESPECIAL

Em abril de 1952, o Chefe do Poder Executivo enviou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 130, propondo a criação de uma sociedade mista por ações, nos têrmos do Decreto-lei 2.627, de 26 de setembro de 1940, sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. para coordenação e administração das emprêsas ferroviárias de propriedade da União.

O Projeto de Lei que acompanhou a referida Mensagem tomou o nº 1907 daquêle ano e, por êle, as atuais estradas de ferro de propriedade da União, exploradas diretamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro ou sob a forma de autarquias, seriam transformadas em sociedades anônimas de economia mista, sendo a R.F.F.S.A. uma espécie de sociedade "holding" que as incorporava com o objetivo de prover a sua administração, assistí-las ténica, contábil e financeiramente, amparando-as de modo a fazê-las progredir e tirá-las do regime deficitário em que se encontra atualmente a sua quase totalidade.

Não é o momento de discutir a possibilidade de remover o "deficit" que atinge a maioria das estradas de ferro no mundo, mas é forçoso reconhecer que nosso atual sistema administrativo cria uma burocracia infernal que entrava a direção de qualquer serviço, principalmente os de natureza industrial. Daí as justas razões que fizeram o Govêrno apelar para um sistema de sociedades mistas por ações para explorar as estradas de ferro de sua propriedade, permitindo que a seu lado figurassem como acionistas pessoas físicas de direito privado, embora êle mantivesse sempre 51% das ações, no mínimo. As administrações das estradas incorporadas e da R.F.F.S.A.

teriam a forma colegial, sendo constituídas na base de um Conselho de Administração e de uma Diretoria Executiva.

O Projeto 1907, de 1952, despertou, como era de esperar, grande animação, tanto nos meios políticos como no ambiente técnico-administrativo. É assim que o Partido Trabalhista Brasileiro o discutiu amplamente, em mesa redonda, ouviu diversos especialistas em assuntos ferroviários e condensou suas idéias em um brilhante parecer do deputado Lúcio Bittencourt, parecer que faz parte dos documentos que hoje acompanham o projeto, concluindo ser desaconselhável a medida proposta pelo Executivo de transformação das ferrovias de propriedade da União em sociedades de economia mista, preferindo a exploração em regime autárquico, em vista da tendência notada em todo o mundo de considerar as estradas de ferro como executoras de um serviço público, não passível de fornecer lucros diretos. Excepcionalmente, admitiu o relator citado, que, assegurado o respeito à situação jurídica de seus atuais servidores, poder-se-ia aceitar a transformação das ferrovias em sociedades anônimas de que sòmente participassem pessoas de direito público interno, mantida, entretanto, de qualquer modo, a fiscalização à posteriori do Tribunal de Contas.

Por outro lado, o falecido deputado Edison Passos promoveu no Clube de Engenharia desta Capital uma série de conferências pronunciadas pelos nossos mais notáveis engenheiros ferroviários e economistas, achando-se as mesmas publicadas em um folheto anexo, por iniciativa da Comissão de Transportes e Obras Públicas. O falecido engenheiro Ernani Bittencourt Cotrim, fazendo algumas críticas justas ao projeto governamental, aceitava com modificações a exploração sob a forma de sociedades anônimas, mas os engenheiros Arthur Castilhos, também já falecido, e Francisco Bonifácio Lafayette de Andrade, em trabalhos bem argumentados, preferiram a forma da exploração sob o regime de autarquias.

A Contadoria Geral dos Transportes, por intermédio de seu Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-Econômicas, apresentou também valiosa contribuição, útil, sobretudo, na fase de regulamentação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Observando que depois de algum sucesso inicial as autarquias começaram a ser envolvidas pelas mesmas dificuldades que assaltam o restante do serviço público e que a maioria se comprometeu em abusos financeiros e administrativos que as desacreditaram sobretudo no seio do próprio Congresso, onde a sua impopularidade se acentua, entramos em contacto com o Ministério da Viação, cujo Ministro, antigo ferroviário militante e membro da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, onde estudou a recuperação das nossas estradas, manifestou a preferência do Executivo pela forma da exploração por sociedades anônimas que melhor atenderiam à natureza industrial do problema.

Nessas condições encarregou S.Exa. a uma comissão de engenheiros e economistas - que funcionou sob a sua presidência - de organizar um anteprojeto de lei que respeitasse as idéias fundamentais defendidas pelo Partido Trabalhista Brasileiro e pelos conferencistas do Clube de Engenharia. Tomando como ponto de partida êsse anteprojeto e introduzindo nêle poucas modificações que nos pareciam consubstanciar as opiniões manifestadas em debates anteriores da Comissão Especial, elaboramos um substitutivo ao Projeto 1907, de 1952, cujos característicos resguardam as qualidades de uma sociedade anônima só admitindo como acionistas o Tesouro Nacional ou pessoas jurídicas de direito público interno, fiscalizada pelo Tribunal de Contas e pelo Congresso, aproveitando o pessoal funcionário público de forma a garantir-lhe os direitos de que gozam, sem novos encargos à Nação. A administração obedecerá à forma colegial, garantindo o Govêrno da União a sua participação eficiente nos negócios e na direção da emprêsa como se justifica pela sua qualidade de maior acionista.

Sala Paulo de Frontin, 10 de dezembro de 1954

Presidente

Relator

Maurício Joppert da Silva

/JA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1954.

Comissão Especial para dar parecer ao Projeto nº 1 907/52, que dispõe sôbre a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S. A. e dá outras providências.

Ofício nº 2/54.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência acompanhado do parecer e do substitutivo apresentado pelo seu relator, Senhor Maurício Joppert, o Projeto nº 1 907/52 que "Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências", a fim de ser submetido ao plenário desta Casa do Congresso.

Encerrando os trabalhos desta Comissão, aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de alta estima e distinta consideração.

Saturnino Braga,
Presidente.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Nereu Ramos,
DD. Presidente da Câmara dos Deputados.

Câmara dos Deputados

EMENDA AO PROJÉTO Nº 1 907, de 1 952

Nº 2 e 40

Acrescente-se no paragrafo 1º do artigo 8º, do substitutivo entre ás palavras " públicos" e " que servem" o seguinte: - e extranumerários amparados pelo Artigo 23 do Áto das Disposições Constitucionais Transitórias e pela Lei nº 2 284/54.-

Acrescente-se no paragrafo 2º do mesmo artigo entre as palavras " funcionários públicos" e " referidos" o seguinte: - e os extranumerários,

Acrescente-se no paragrafo 4º do mesmo artigo entre as palavras " de carreira ou isolados" e " serão" os seguinte: - e funções dos extranumerários referidos no paragrafo 1º".

Acrescente-se na letra a - do paragrafo 4º, do mesmo artigo - entre as palavras " de carreira" e " que forem", o seguinte: - e os extranumerários referidos no paragrafo 1º.

S.Sessões, 13 de abril de 1 955

BENJAMIN FARAH

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda tem po objetivo resguardar os direitos dos servidôres extranumerários das Estradas de Ferro vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas, quer sôb a Administração diréta, quer indiréta sôb Administração Autarquica, que estão equiparados aos funcionários públicos, consequentemente com os mesmos direitos e deveres, pelo artigo 23 do A.D.C.T. e pela Lei 2 284, de 1 954.-

A aprovação do projéto como está virá prejudicar êsses servidôres com direitos liquidos e certos garantidos não só pela Constituição como Legislação especial expressa.-

Assim, submetemos a alta consideração da Casa a presente emenda que nos parece justa e sobretudo humana.-

S.Sessões, 13 de abril de 1 955

BENJAMIN FARAH

641

2362

Benedicto Vaz
Carlos Pinto
Uriel Alvim
Artur Andrá
Olavo Costa
Vitorino Corrêa
Moura Santos
Armando Falcão
Martins Rodrigues
Otacílio Negrão
Vasconcellos Costa
Campos Vergal
Bertachi dos Reis
Tarciano de Miranda
Rondon Pacheco
Wanderley Junior
José Feliciano Rodrigues
Guaraci Silveira
Heitor Dias Fortes
José Fiorvanti
Pedro Ludovico

Lote: 29
Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
163

Emenda aos Projetos

Emenda ao Projeto nº 1.907-A

Nº 1

Acrescente-se ao art. 33:

Parágrafo 1º. Ficam asseguradas aos servidores atuais das Ferrovias sob o regime autárquico ou sob a administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidas pela legislação vigente.

S. S. [redacted] 31-3-55

Arruda Câmara

Câmara dos Deputados

239

240

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto nº 1.907-A-1952

Relatório e Parecer sôbre emendas oferecidas.

Oriundo de Mensagem do Poder Executivo, o projeto nº 1.907-A, de 1952, tem por objetivo transformar as empresas ferroviárias da União, em sociedade mista por ações, sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A., para coordenação e administração das mesmas empresas ferroviárias de propriedade da União.

Pelo projeto as referidas ferrovias seriam exploradas diretamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro ou sob forma de autarquias, seriam transformadas em sociedades anônimas de aconomia mista, com o objetivo de fazê-las progredir tirando-as do regime deficitário em que se encontra a sua quase totalidade.

Para o estudo do assunto foi nomeada uma Comissão Especial, que teve como Presidente o Deputado Saturnino Braga e como relator o Deputado Mauricio Joppert. Esta comissão especial concluiu o seu trabalho pela aprovação de um substitutivo que indo a segunda discussão, em plenário, recebeu as seguintes emendas:

Ao art. 33 acrescente-se:

"Parágrafo 1º Ficam assegurados aos servidores atuais das Ferrovias sob o regime autárquico ou sob a administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidas pela legislação vigente."

Ao §1º do art. 8º, do mencionado substitutivo foi ainda apresentada a seguinte emenda:

"Acrescente-se ao §1º do art. 8º do substitutivo entre as palavras "públicos" e "que servem" o seguinte: - e extranumerários amparados pelo art. 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela Lei nº 2.284.

Acrescente-se ao §2º do mesmo artigo entre as palavras "funcionário público" e "referidos" o seguinte:- e os extranumerários.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Acrescente-se ao §4º do mesmo artigo entre as palavras "de carreira ou isolados" e "serão" os seguintes: - e funções dos extranumerários referidos no parágrafo 1º.

Acrescente-se na letra a do mesmo artigo entre as palavras "de carreira" e "que foram", o seguinte: - e os extranumerários referidos no §1º."

Em relação a primeira emenda, de autoria do ilustre Dep. Arruda Camara, na qual ele procura assegurar aos servidores todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidas pela legislação vigente e, queremos chamar a atenção para o determinado no §1º, e alínea a do §4º do art. 8º do Projeto:

Art. 8º §1º

"Aos funcionários públicos que servem nas Estradas de Ferro incorporadas à R.F.F.S.A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta lei, sendo-lhes facultado optar dentro de 12 meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gozo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor." (o grifo é nosso).

O §4º do mesmo artigo prevê a transformação dos atuais quadros dos funcionários públicos em quadros suplementares extintos, a medida que vagarem, e a alínea a do mesmo parágrafo declara:

"Aos funcionários públicos de carreira que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o parágrafo ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas....."
(o grifo é nosso).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Cremos que a simples transcrição dos trechos acima são o bastante para demonstrar que o pretendido pelo ilustre autor da emenda já está atendido, razão pela qual julgamos a emenda prejudicada.

No que diz respeito a segunda emenda, se nos afigura a mesma de inteira procedência, uma vez que vem resguardar o direito aos extranumerários no goso de estabilidade, quer a assegurada pelo art. 23, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, quer pela assegurada pela lei nº 2.284, de 1954.

A emenda inclui os referidos extranumerários, com estabilidade, entre os funcionários públicos, aos quais "ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido..."

Nenhuma repercursão financeira trará a aceitação da emenda. Parecer favoravel.

Rio, em 31 de maio de 1955.

Lopo Coelho, Relator.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "A", realizada em 15/6/55, aprovou, por unanimidade, o parecer do Relator, favorável à emenda nº 2 e contrário à de nº 1, oferecidas em segunda discussão ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omegna - Presidente, Lopo Coelho - Relator, Monteiro de Barros, Odilon Braga, Mario Gomes, Nelson Monteiro, Walter Franco, Milton Brandão, Pereira Diniz, Edgar Schneider e José Fragelli.

Salão Nobre, em 15 de junho de 1 955.

, Presidente

, Relator

A IMPRIMIR

Em 13/8/55

aprovado a Senado
18.8.55

REDAÇÃO FINAL

Projeto n.º 1.907-B — 1952

Redação Final do Projeto n.º 1.907-A, de 1952, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A., e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta lei.

§ 1.º Serão tambem incorporadas à R.F.F.S.A. outra estradas que venham a ser transferidas ao dominio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados ou rescindidos.

§ 2.º Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A., por ato do Poder Executivo, seções ferroviárias que, por conveniência dos interésses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pe o Govêrno que delas necessitem para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3.º As ferrovias incorporadas serão agrupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4.º Por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconomicos e substituidos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto

§ 1.º Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no art: 6.º desta lei.

§ 2.º Na constituição da Diretoria Executiva das subsidiárias respeitar-se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta lei.

Art. 3.º As disposições constantes dos arts. 23 e 27 desta lei são extensivos às subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A. os quais compreenderão:

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União:

b) aprovação dos Estatutos da sociedade;

c) aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituida em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os Estatutos aprovados, bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º A constituição da Sociedade será aprovada por decreto do Poder Executivo e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comércio.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas .

Art. 5.º Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único. Os Estatutos a que se refere êste artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, só poderão admitir como acionistas:

I as pessoas juridicas de direito público interno;

II o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do Poder Público.

Art. 7.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do art. 6.º desta lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso de capital e na distribuição de dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

§ 5.º As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em títulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos Estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento, de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6.º O capital da R.F.F.S.A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que forem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos mais acionistas.

§ 7.º Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua ~~deverão~~ ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8.º Compete à R.F.F.S.A.

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus metodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) ealborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1.º Aos funcionários públicos e extranumerários amparados pelo art. 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela lei n.º 2.284, de 9 de agôsto de 1954 que servem nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta lei, sendo-lhes facultado optar dentro em 12 (doze) meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2.º A R.F.F.S.A. utilizará os funcionários públicos e os extranumerários referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

§ 3.º A R.F.F.S.A. recolherá dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional, a quantia correspondente ao total dos pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do parágrafo anterior.

§ 4.º Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. em virtude da presente lei, ficam transformados em quadros suplementares extintos cujos cargos de carreira ou isolados e funções dos extranumerários referidos no § 1.º serão suprimidos à medida que vagarem.

§ 5.º Aos funcionários públicos de carreira e os extranumerários referidos no § 1.º que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o parágrafo, ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislação em vigor (Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9.º É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51 % (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

Art. 10. A Administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma Diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela Assembléia Geral que indicará, dentre êles, o Presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o Presidente e um Diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da Assembléia Geral no ato da eleição.

Art. 11. O Conselho Fiscal será constituido de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela Assembléia Geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O Conselho Fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12. A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um Conselho Consultivo, constituido de dois (2) representantes de cada uma das confederações representativas do Comércio, Indústria e Agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um (1) representante do pessoal, cabendo a êste Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela Administração.

§ 1.º Os membros do Conselho Consultivo serão designados:

a) os representantes das Confederações por êsses órgãos;

b) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva;

c) o do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2.º O Conselho Consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos Diretores, designado pela Diretoria.

Art. 13. A rêde ferroviária que constitui a R.F.F.S.A. será agrupada em rêdes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14. As rêdes regionais serão administradas por uma Diretoria de três (3) membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1.º Os Diretores Regionais, inclusive o Superintendente, serão nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A., por três (3) anos.

§ 2.º A Diretoria Regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções e decisões da Diretoria da R.F.F.S.A.

§ 3.º Na primeira Diretoria de cada uma das rêdes regionais um dos seus membros será mandato de dois (2) anos, o outro de um (1) e o Superintendente de três (3).

Art. 15. A Receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) da renda do tráfego e de outras indústrias;

c) da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 18 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 16. Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R.F.F.S.A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria Sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17. A R.F.F S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas juridicas de direito publico só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercicio de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 18. O Orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros), que será entregue à sociedade em duodécimos para atender a situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco porcento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2.º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R.F.F.S.A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 8.º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de Cr$ ..... 500.000.000,00 (quinhentos milhões), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22. Na data da constituição da R.F.F.S.A. ficam extintos todos os cargos em comissão constantes dos quadros das Estradas de Ferro federais que a ela forem incorporadas.

Art. 23. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercicio do direito de voto nas Assembléias Gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhe, na esfera de sua competência tributaria, os mesmos favores para a Sociedade da qual poderão participar.

Art. 24. A R.F.F.S.A. gozará de isenção de direitos de importação para consumo e de impostos adicionais em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias para os fins a que se destina.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto aos similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministéiro da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no Exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional, diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Art. 27. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazens gerais, frigoríficos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 28. O relatório anual da Diretoria Executiva da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercicio, acompanhadas do parecer do Conselho Fiscal, serão julgadas pelo Conselho de Administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacional, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro em trinta (30) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30. Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas especificas para a participação de seus empregados nos lucros da Sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31. Os militares e os funcionários civis da União, dos Estados e dos Municipios, das entidades autárquicas, paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R.F.F.S.A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do Decreto-lei n.º 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo pirmitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquele Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a Sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo 1.º Ficam assegurados aos servidores atuais das Ferrovias, sob o regime autárquico ou sob administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidos pela legislação vigente.

§ 2.º Dentro em 180 dias a contar da publicação desta Lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 34. Esta Lei entrará em vigor na data de sua aprovação, revogadas as disposições em contrário.

Comissão de Redação, em 17 de ~~julho~~ de 1955.

11 agôsto

Presidente em exercício.
Virginio Saenz Rosa.

Relator
Abguar Bastos.

Cardoso de Menezes

Afonso Arinos

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES POR AÇÕES; AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.; E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta lei.

§ 1.º Serão também incorporadas à R.F.F.S.A. outra estradas que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados ou rescindidos.

§ 2.º Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A., por ato do Poder Executivo, seções ferroviárias que, por conveniência dos interêsses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pelo Govêrno que delas necessite para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3.º As ferrovias incorporadas serão agrupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4.º Por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconomicos e substituidos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto.

§ 1.º Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no art. 6.º desta lei.

§ 2.º Na constituição da diretoria executiva das subsidiárias respeitar-se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta lei.

Art. 3.º As disposições constantes dos arts. 23 e 27 desta lei são extensivos às subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A. os quais compreenderão:

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União;

b) aprovação dos estatutos da sociedade;

c) aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituida em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os estatutos aprovados bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º A constituição da sociedade será aprovada por decreto do Poder Executivo e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comercio.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da sociedade, ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas.

Art. 5.º Nos estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único. Os estatutos a que se refere êste artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, só poderão admitir como acionistas:

I as pessoas juridicas de direito público interno;

II o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municipios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do poder público.

Art. 7.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capitulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51 % (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do art. 6.º desta lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso de capital e na distribuição de dividendo minimo de 8 % (oito por cento).

§ 5.º As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em titulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento, de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6.º O capital da R.F.F.S.A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que forem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos mais acionistas.

§ 7.º Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua aplicação ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8.º Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos da ssociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1.º Aos funcionários públicos e extranumerários amparados pelo art. 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela lei n.º 2.284, de 9 de agôsto de 1954 que servem nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta lei, sendo-lhes facultado optar dentro em 12 (doze) meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2.º A R.F.F.S.A. utilizará os funcionários públicos e os extranumerários referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
174

§ 3.º A R.F.F.S.A. recolherá, dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional, a quantia correspondente ao total dos pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do parágrafo anterior.

§ 4.º Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. em virtude da presente lei, ficam transformados em quadros suplementares extintos cujos cargos de carreira ou isolados e funções dos extranumerários referidos no § 1.º serão suprimidos à medida que vagarem.

§ 5.º Aos funcionários públicos de carreira e os extranumerários referidos no § 1.º que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o § 4.º ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislação em vigor (lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9.º É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51 % (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

Art. 10. A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 11. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do decreto-lei n|º 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12. A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um conselho consultivo, constituído de dois (2) representantes de cada uma das confederações representativas do comércio, indústria e agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um (1) representante do pessoal, cabendo a êste conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1.º Os membros do conselho consultivo serão designados:

a) os representantes das confederações por êsses órgãos;

b) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela diretoria executiva;

c) o do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2.º O conselho consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos diretores, designado pela diretoria.

Art. 13. A rêde ferroviária que constitui a R.F.F.S.A. será agrupada em rêdes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14. As rêdes regionais serão administradas por uma diretoria de três (3) membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A., por três (3) anos.

§ 2.º A diretoria regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções e decisões da diretoria da R.F.F.S.A.

§ 3.º Na primeira diretoria de cada uma das rêdes regionais um dos seus membros terá mandato de dois (2) anos, o outro de um (1) e o superintendente de três (3).

Art. 15. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) da renda do tráfego e de outras indústrias;

c) da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 18 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 16. Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R F F S.A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17. A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito publico só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R F F S.A.

Art. 18. O orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$ 4 000 000 000,00 (quatro bilhões de cruzeiros), que será entregue à sociedade em duodécimos para atender a situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco porcento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2.º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19. Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R F F S A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 8.º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R.F F S.A., em duodecimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de Cr$ ..... 500.000.000,00 (quinhentos milhões), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22. Na data da constituição da R F F S A. ficam extintos todos os cargos em comissão constantes dos quadros das estradas de ferro federais que a ela forem incorporadas.

Art. 23. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhe, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 24. A R.F.F.S.A. gozará de isenção de direitos de importação para consumo e de impostos adicionais em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias para os fins a que se destina.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto aos similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministéiro da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional, diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
175

Art. 27. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazens gerais, frigorificos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 28. O relatório anual da diretoria executiva da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercicio, acompanhadas do parecer do conselho fiscal, serão julgadas pelo conselho de administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacional, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F S A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro em trinta (30) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30. Os estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas especificas para a participação de seus empregados nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer ate que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31. Os militares e os funcionários civis da União, dos Estados e dos Municipios, das entidades autárquicas, paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R.F.F.S.A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do decreto-lei n.º 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo pirmitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo 1.º Ficam assegurados aos servidores atuais das ferrovias, sob o regime autárquico ou sob administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidos pela legislação vigente.

§ 2.º Dentro em 180 dias a contar da publicação desta lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 34. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara dos Deputados, em 29 de agôsto de 1955.

Carlos Luz

Benjamin Farah

Roy Sandes

Rio de Janeiro, 29 de agôsto de 1955

Nº 1887

Encaminha o Projeto de Lei nº 1.907-B, de 1952.

SEÇÃO DO EXPEDIENTE,
Expedido em 6/9/55

Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, Projeto de Lei nº 1.907-B, de 1952, da Câmara dos Deputados, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A., e dá outras providências.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

Anexos :
Mens.n.l30-28-4-52 c/proj.;
Relatório da Co.Esp.F.R.
n.36246-1952;
Y.de ninopas;
Avulsos do proj.n.l.907-52
até letra - B.

BENJAMIM FARAH
2º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Carlos Gomes de Oliveira,
Primeiro Secretário do Senado Federal

CA*

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO 1º SECRETÁRIO
Em 7 de 12 de 1956

1.080

7 de dezembro de 1956

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, a fim de que se digne levar ao conhecimento da Câmara dos Deputados que, em sessão de 6 do corrente, o Senado Federal aprovou, com Substitutivo, o Projeto de Lei de números 1.907-B/52 dessa Câmara e 171/55 no Senado, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A.; e dá outras providências, cujo autógrafo remeto a Vossa Excelência.

2. Para acompanhar o estudo do referido Substitutivo nas Comissões competentes dessa Casa foi, na forma do art. 39, § 1º, do Regimento Comum, designado o Senhor Senador Remy Archer, relator da matéria na Comissão de Serviço Público Civil e de Economia.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha distinta consideração.

Senador Kerginaldo Cavalcanti
4º Secretário, no exercício
do 1º

ANOTADO

Excelentíssimo Senhor Deputado Divonsir Côrtes
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
AVB/

Rio de Janeiro, 29 de agôsto de 1955

Nº 1887

Encaminha o Projeto de Lei nº 1.907-B, de 1952.

DISTRIBUIÇÃO DO EXPEDIENTE
Expedido em 6/9/55

Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, Projeto de Lei nº 1.907-B, de 1952, da Câmara dos Deputados, que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A., e dá outras providências.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

Anexos :
Mens.n.130-28-4-52 c/proj.;
Relatório da Co.Esp.F.R.
n.36246-1952;
Ficha sinopse;
Avulsos do proj.n.1.907-52
até letra - B.

BENJAMIN FARAH
2º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Carlos Gomes de Oliveira,
Primeiro Secretário do Senado Federal

CA*

Comissão de Inquérito sôbre operações da Carteira de Importação e Exportação do Banco do Brasil (CEXIM)

(PRAZO ATE' 15-12-1954)

Antônio Balbino — PSD — *Presidente*
Brochado da Rocha — PTB — *Vice-Presidente*
Aliomar Baleeiro — UDN — *Relator*.

Daniel Faraco — PSD.
João Agripino — UDN.
Wilson Cunha — PSP
Viana Ribeiro dos Santos — PR
Secretário — Sílvia Evelyn Knapp

Comissão de Inquérito sôbre responsabilidade da autoridade policia em fatos ocorridos no presidio naval e outros locais

RESOLUÇÃO N.º 250, DE 15-12-1952

Brigido Tinoco.
Celso Peçanha — PTB
Tenorio Cavalcanti — UDN.

Comissão de Inquérito sôbre Instituto do Álcool e do Açúcar

(Prazo até 6-7-1953)

Leite Neto — PSD — *Presidente*
João Agripino — UDN — *Relator*.
Hilac Pinto — UDN.
Leoberto Leal — PSD.
Manhães Barreto — PSP.
Napoleão Fontenele — PSD.
Severino Mariz — PTB.

Comissão de Inquérito sôbre o Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas

(Prazo até 7-7-1953)

Mauricio Joppert — UDN — *Presidente*.
[illegible]uio Ramos — PTB — *Vice-Presidente*.
[illegible]omir Millet — PSP.
[illegible]eira Brito — PSD — *Relator*
[illegible]cisco Aguiar — PSD.
[illegible]u Carneiro — PSD.
[illegible]ro Maciel — UDN.
[illegible] Carneiro — PSD.
[illegible]el Novais — PR.

[illegible]são de Inquérito sôbre Empresas Incorporadas ao [illegible]rimônio Nacional

[illegible]OLUÇÃO N.º 299, DE 5-5-1953

[illegible]liomar Baleeiro — UDN.
Lopo Coelho — PSD.
[illegible]auricio Joppert — UDN.
[illegible]uz Falcão — PSP.
[illegible]a Roguski — UDN.
[illegible] Fonseca — PTB.
[illegible]tra — PSD.
[illegible]ins — PSD.
[illegible]ins — PTB.

[illegible]ão de Inquérito sôbre os Jogos de Azar

[illegible]OLUÇÃO N.º 302, DE 6-5-53

[illegible]aiete Coutinho — Presidente.
[illegible]valdo Fonseca — Vice-Presidente.
[illegible]rso Dutra — Relator.
Adail Barreto.
Clodomir Millet.
Hélio Cabal.
Mendonça Braga.
Menezes Pimentel.
Napoleão Fontenelle.
Rodrigues Seabra.
Secretário — Matheus Octavio Mandarino.

Atas das Comissões

Comissão de Educação e Cultura

TÊRMO DE ATA

Aos doze dias do mês de maio de mil novecentos e cinquenta e três, as quatorze horas, na sala "Carlos Peixoto Filho", compareceram a 7.ª reunião ordinária desta Comissão os Senhores Mário Palmério, Vice-Presidente, Adahil Barreto, Carlos Valadares, Coelho de Sousa, Jorge Lacerda, Lauro da Cruz, Paulo Maranhão e Ponciano dos Santos. Deixaram de comparecer os Senhores Eurico Salles, Presidente, Firman Neto, Joel Presídio, Nélsor. Omegna, Nestor Jost, Otávio Lobo, Paulo Lauro e Pinheiro Chagas. O Senhor Vice-Presidente comunicou aos presentes que, por motivo de doença, deixou de comparecer o Senhor Eurico Salles, Presidente. As 15 horas, como não houvesse número regimental para dar início aos trabalhos, foi lavrado o presente têrmo, por determinação do Senhor Vice-Presidente. E, para constar, eu Dhylo Guardia de Carvalho, Secretário, lavrei a presente.

TÊRMO DE ATA

Aos onze dias do mês de maio de mil novecentos e cinquenta e três, as quatorze horas, na sala Carlos Peixoto Filho, compareceram à 1.ª reunião extraordinária, especial convocada para tratar do projeto de Bases e Diretrizes da Educação Nacional, os Senhores Coelho de Sousa, João d'Abreu, Jorge Lacerda e Carlos Valadores. Deixaram de comparecer os Senhores Eurico Salles, Presidente, Mário Palmério, Vice-Presidente, Adahil Barreto, Firman Neto, Joel Presídio, Lauro da Cruz, Nélson Omegna, Nestor Jost, Otávio Lobo, Paulo Lauro, Paulo Maranhão, Ponciano dos Santos, Pinheiro Chagas. Por motivo de doença, deixou de comparecer o Senhor Presidente Eurico Salles. Por falta de quorum, deixou de reunir-se a Comissão. E, para constar, eu Dhylo Guardia de Carvalho, Secretário, lavrei o presente têrmo.

Comissão de Economia

RELATÓRIO

Vieram às minhas mãos três projetos: 312, 440 e 1.154 todos de 1951.

O primeiro é de autoria do deputado Samuel Duarte.

O Segundo é do deputado Severino Maris e o terceiro, do deputado Mauricio Joppert.

Todos êles tem uma única finalidade: estabelecer normas e meios de assistência econômica e social à região atingida pela sêca.

II. O projeto Samuel Duarte autoriza o Poder Executivo a promover acôrdos com os govêrnos dos Estados da área das sêcas periódicas, para execução de um plano que abrangerá:

a) acudagem e perfuração de poços tubulares;
b) ferrovias e rodovias;
c) reflorestamento;
d) aproveitamento do potencial hidráulico das barragens;
e) colônias agrícolas;
f) postos agro-pecuários;
g) cooperativas de produção, crédito e consumo;
h) aprendizados rurais;
i) serviços ampliantes de assistência médica e social;
j) desapropriação de latifundios;
k) financiamento;
l) centros de pesquisas e estudos da flora.

Manda transformar em autarquia, para o fim de executar a sua lei, o Departamento de obras contra a sêca. Financia a execução com o produto da arrecadação da renda, prevista no art. 198 da Constituição. Manda aplicar em empréstimos a agricultores e criadores o depósito previsto no § 1.º do referido art. 198, empréstimos êsses a juros de 4% em 6 anos, por intermédio da cooperativa ou sob penhor.

E prescreve, afinal, que, declarado o fenômeno da sêca, as familias dos retirantes ficam sob a mediata proteção do Poder Público, podendo, para o fim de abrigá-las, ser utilizada a propriedade privada.

O deputado Otávio Lobo apresentou emendas.

a) admitindo, para organização do Plano uma comissão de técnicos dos Ministérios da Viação e Agricultura bem como dos governadores dos Estados da Sêca;

b) novas atribuições no plano, como continuidade do ritmo de serviço, modernização dos métodos de lavoura, execução e desenvolvimento da lavoura sêca, intensificação da cultura de algodão mocó, carnaubeira, oiticica, agave, espécies oleaginosas e fibras texteis, pastos arbóreos e espécies xerofitas, construção de barragens subterrâneas e a formação de uma mentalidade rural das massas.

Na Comissão do Poligono das Sêcas o projeto foi relatado pelo deputado André Fernandes.

Havia dado S. Exª um parecer. Mas, diante de um substitutivo apresentado pelo Sr. Oliveira Brito, o relator e, com êle, a Comissão, aceitou o trabalho do deputado pernambucano.

O substitutivo aceita e inova o Plano do projeto.

Faz, entretanto, modificações profundas. Cria a Comissão de Planejamento da Nordeste (C. P. N. E.) subordinada ao Ministério da Viação, composta de Diretor de Departamento de Obras contra a sêca e mais quatro membros escolhidos, pelo Presidente da República, entre os servidores da União, com representantes informativos dos Governadores dos Estados, atingidos pelas sêcas.

O plano não será mais discriminativo, mas compreenderá "obras e serviços que visem ao desenvolvimento da região sêca e assegurem aos seus habitantes o mínimo de condições de assistência e bem estar". Enumera, então entre êsses, os do projeto e os da emenda, com outros detalhes, como a irrigação, a piscicultura, a regularização e derivação de rios, combate à erosão, etc.

Submete, entretanto, o Plano à aprovação do Congresso e será executo competência especifica do Departamento das Sêcas ou, quando houver conveniência, por outros órgãos da administração federal.

Em relação ao financiamento, o substitutivo inova a fundo. O custeio das despesas normais de pessoal equipamento, estudos, serviços e obras da competência especifica do Departamento de obras será feito com dois por cento da renda tributária.

Autoriza, afinal, o Poder Executivo a abrir os créditos adiocionais que se fizerem necessários, até o limite de um milhão de cruzeiros para atender as despesas com a execução da lei.

Este o projeto Samuel Duarte com o substitutivo Oliveira Brito, que não teve parecer de outra comissão, a não ser da nossa, do ilustre deputado Adolfo Gentil favorável ao substitutivo.

III — O projeto acima foi do dia 10 de maio de 1951. No dia seguinte, o deputado pernambucano Severino Mariz apresentou outro projeto, que traz o número 440.

Dispõe, no fundo, sôbre a mesma finalidade do projeto 312.

O ilustre deputado Severino Mariz, manda empregar compulsòriamente, em cada exercício financeiro, 1% dos 3 reservados pela Constituição, ao plano de defesa contra os efeitos da sêca do nordeste, às obras de irrigação das terras situadas à jusante das barragens e em vias de construção na área poligonal das sêcas.

Dispõe sôbre a desapropriação dessas terras, manda dividí-las em lotes de dez hectares, no máximo e revendê-las pelo conto da desapropriação aos agricultores, preferentemente os nascidos na área das sêcas, que os pagarão em 15 anos sem juros. Não serão beneficiados os que explorarem terras da sua propriedade. Só não serão desapropriadas as terras cultivadas com variedades de algodão arbóreo. Proíbe a construção de açude com capacidade igual ou superior a um milhão de metros cúbicos de água sem, ao mesmo tempo, serem feitas as obras de irrigação.

IV — A Comissão de Constituição e Justiça achou constitucional o projeto, sugerindo, entretanto, o regime de concessão a longo prazo para os lotes em vez da venda.

A Comissão do Poligono das Sêcas, pelo relator deputado Joaquim Viegas, votou pela aprovação dos projeto com as seguintes emendas:

Ao Artigo 1.º, onde se diz "1", diga-se: "0,02".

O artigo 2.º deverá ter a seguinte redação:

"As terras compreendidas nas disposições do artigo anterior, salvo as que disserem respeito aos açúdes construidos por cooperação, cuja capacidade não exceda de 10 milhões de metros cúbicos, serão desapropriadas, sendo o processo de desapropriação regulado pela legislação em vigôr".

Ao artigo 3.º, onde se diz "15 anos" diga-se "20 anos".

Ao artigo 5.º onde se diz "um milhão de metros cúbicos", diga-se "dez milhões de metros cúbicos de água".

Acrescente-se a êsse artigo o

"Parágrafo único — O dispositivo dêste artigo só se aplica aos açúdes públicos".

Já havia dado meu voto favorável a êsse projeto.

O projeto Joppert

Afinal, a 17 de setembro de 1951, o ilustre deputado Maurício Joppert apresentou o projeto 1.154, estabelecendo normas definitivas para colonização de terras nos sistemas públicos de irrigação no Polígono das Sêcas.

Esse projeto consta de 28 artigos, com uma clara e admirável justificação.

Passou pela Comissão de Justiça, tendo como relator o Dr. Alencar Araripe, e, apenas lhe propôs uma modificação no Artigo 2.º, § 4.º, de ordem constitucional.

Si nas matérias em aprêço, tratadas nêsses três projetos, que agora apensos no mesmo volume, o órgão especifico é a Comissão do Polígono das Sêcas, compete a nós, desta Comissão, apreciar essas proposições, no sentido da economia nacional. A Comissão de Polígono ainda não se manifestou sôbre o projeto Joppert, já se havendo, entretanto, manifestado sôbre os outros dois. Mas nenhuma comissão fez apreciação englobada dos três. Aprovado cada um deles, teríamos um verdadeiro cáos legislativo, pois os três projetos tratam do mesmíssimo assunto, têm a mesma finalidade. Só os detalhes diferem. Seria uma verdadeira balbúrdia. E mais: vêm, por aí, outros projetos sôbre a mesmo matéria.

II — Na verdade, o projeto Samuel Duarte estabelece um Plano de Assistência Econômica e Social à região atingida pelas Sêcas. O Sr. Severino Mariz propõe a irrigação e a desapropriação das terras situadas à jusante dos açúdes. O Sr. Maurício Joppert estabelece normas para a sua colonização e a sua irrigação. É tudo a mesma coisa. Os recursos financeiros proporcionados pelos três projetos são os mesmos, os do Art. 198, da Constituição. Por isso, teremos que escolher um dos três projetos e mandar arquivar os outros dois.

III — Opino para aceitação do projeto Joppert. Engenheiro dos mais famosos do país, ex-ministro da Viação, ninguém melhor que S. Exª. conhece o problema dramático do nordeste. Os seus planos, a sua ação, o que tem falado e escrito sôbre o assunto, o põem na vanguarda dos pioneiros do estudo desses problemas.

IV — No seu projeto, êle não abrange, apenas, as terras à jusante dos

agúdes — estabelece um sistema geral de irrigação em todo polígono das sécas, abrangendo os rios Acaraú e Jaguaribe, no Ceará; o Alto Piranha, na Paraíba e o Baixo Piranha ou Açú, no Rio Grande do Norte. Dispõe sôbre a desapropriação e divisas de lotes, classificando-os. Distribue-os. Vai buscar os recursos financeiros onde êles já existem e nas taxas e contribuições dos novos possúiro e proprietário dos lotes. Cria um ótimo sistema cooperativo de Regantes. Tudo prevê e resolve sem criar complicações, com a maior objetividade.

V — É um projeto que carece de urgência. Desde 1931 que formulamos o programa de socorro às regiões flageladas e só pequena parte realisamos. Dos 200.000 hectares de terras irrigáveis, nada chegamos a irrigar 4.000. O que temos feito não passa de paliativo. A resolução do problema não é, apenas, o de enriquecimento da economia nacional: é um ato de humanidade. Todos nós sabemos isso. Há mais de trinta anos, entretanto, estamos de braços cruzados.

Remetemos à Comissão do Polígono das Sêcas os três projetos, com o nosso parecer, mandando arquivar dois e prosseguir o do deputado Mauricio Joppert.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 6 de maio de 1953. — *Alberto Deodato*, Relator.

ANEXO AO PARECER DO RELATOR

Comissão de Estudos do Partido Trabalhista Brasileiro

Relatório sôbre o Projeto que transforma em sociedades anônimas as Estradas de Ferro da União.

Relator: Lúcio Bittencourt.

O atual govêrno, preocupado com a deficiência de organização administrativa e financeira dos serviços industriais do Estado, cujo funcionamento, em sua maior parte, apresenta condições insatisfatórias, houve por bem criar uma Comissão Especial para estudar o assunto e propor as medidas adequadas ao interesse público, designando para constitui-la os ministros de Estado diretamente interessados no problema, o Diretor Geral do Departameto Administrativo do Serviço Público e várias outras personalidades ilustres, de justa projeção nos meios intelectuais e técnicos do País.

Desincumbindo-se da função cometida, essa Comissão, após numerosas reuniões, apresentou, como primeiro resultado de seu trabalho, circunstanciado relatório, acompanhado de um ante-projeto de lei, com o propósito de transformar as emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas, tendo como entidade coordenadora de tôdas elas uma outra sociedade anônima, a Rêde Ferroviária Federal S. A.

Justificando-se esse ante projeto, esclarece a Comissão, que, após os estudos que realizou sôbre a matéria assentou as seguintes teses fundamentais:

I — Os serviços industriais do Estado, atualmente organizados sob a forma de autarquias ou repartições, estão exigindo medidas de reorganização interna e de sistematização, que os conduzam a trabalhar em moldes administrativos e técnicos a trabalhar em moldes administrativos e des administrativos e técnicos de maior eficiência, e em comum.

II. Essa reorganização exige, em primeiro lugar, que se altere a estrutura jurídica e administrativa das emprêsas, assegurando-lhes, de um lado maior estabilidade e continuidade de direção, e aproximando, de outro lado os seus métodos de trabalho dos seguidos pela iniciativa privada, da qual são as empresas do Estado algumas vezes concorrentes e outras vezes complementares; em segundo lugar, exige que os empreendimentos públicos tenham a sua orientação unificada por processo mais eficaz do que o seguido até agora, uma vez que os laços burocráticos e a hierarquia administrativa não se tem mostrado suficientes para submetê-las a observância de uma política comum.

III Esses objetivos parecem poder ser alcançados mediante duas medidas principais:

a) transformação das emprêsas atualmente organizadas sob a forma de autarquias ou repartições em sociedade anônimas;

b) criação de uma sociedade coordenadora, à qual serão transferidas as ações representativas do capital das demais sociedades. Dêsse modo, ficariam as emprêsas do Estado sob o contrôle de uma emprêsa de nível superior que exerceria, através das Assembléias Gerais e de medidas especiais, adiante indicadas, o contrôle de suas atividades inclusive e especialmente no que diz respeito à escolha de administradores e a fiscalização das administrações.

IV. Embora os empreendimentos do Estado sejam todos relacionados entre si, e exista uma finalidade geral da iniciativa pública, pela qual se devem orientar as atividades das diferentes emprêsas, não pareceu aconselhável a Comissão submeter tôdas as emprêsas do Estado a uma sociedade coordenadora única, pela excessiva centralização em que essa orientação importaria. A Comissão julgou preferível classificar em três grupos as emprêsas do Estado: o primeiro grupo constituido pelas emprêsas ferroviárias; o segundo pelas emprêsas de navegação; o terceiro pelas indústrias que se teem constituido, em sua maior parte sob a forma de sociedade de economia mista, bem como pelas chamadas emprêsas incorporadas".

Como se vê, as razões justificativas do projeto, segundo as próprias expressões de seus elaboradores, são a necessidade de assegurar "maior estabilidade e continuidade de direção, a fim de aproximar os seus métodos de trabalho do seguidos pela iniciativa privada, obtendo, por outro lado, que os empreendimentos públicos tenham a sua orientação unificada por processos mais eficazes, de vez que os laços burocráticos e a hierarquia administrativa não se tem mostrado suficientes para submetê-las a observância de uma política comum.

Antes de prosseguir, não é possível deixar sem reparo imediato essa conclusão do Relatório, que envolve, sem sombra de dúvida, um perfeito paradoxo: não tendo sido possível conseguir a observância de uma política comum pelas várias entidades que, integradas na Administração Pública submetem-se a um mesmo centro hierárquico, pretende-se dar-lhes maior autonomia, quebrando os laços da tutela e do contrôle administrativo, para assegurar esta observância de uma política comum.

Os Estudos do P. T. B.

Atendendo a relevância da matéria de grande interêsse nacional e de profundas repercussões na economia do País a Comissão de Estudos do Partido Trabalhista Brasileiro dedicou várias sessões ao seu exame, procurando não só reunir o farto material existente sôbre o assunto como os magníficos estudos realizados no Club de Engenharia do Distrito Federal e na Sociedade Mineira de Engenheiros onde os mais renomados especialistas expenderam suas opiniões, mas igualmente, ouviu, para complementar esses estudos e aproveitar as luzes de seu saber e experiência, o Professor Roberto Campos e os Engenheiros Lafaiete de Andrada, da Estrada de Ferro Central do Brasil, Renato Feio, Diretor da Estrada de Ferro Santos Jundiaí e General Brochado da Rocha ex-diretor da Rêde de Viação do Rio Grande do Sul.

O presente relatório é, precisamente, o resultado de tais pesquizas e estudos, decorrendo suas conclusões de quatro premissas fundamentais, aceitas pela maioria da Comissão de Estudos e que podem, em síntese, ser enunciadas da seguinte forma:

1.ª) O transporte ferroviário, num país de economia sub-desenvolvida como o Brasil, é um serviço de natureza eminentemente pública, não devendo ser explorado com finalidade de lucro.

2.ª) A sociedade de economia mista é um instrumento administrativo inadequado para a realização dos fins do Estado, pela impossibilidade de se conciliar o interêsse fundamental do bem público com os objetivos de lucro que justificam a inversão de capitais privados.

3.ª) A sociedade de economia mista, constituindo uma etapa para a socialização dos serviços públicos (GRECCA), não tem razão de ser para os serviços já integrados no Estado. Há, no caso, uma diferença de base entre a solução que se pretende dar ao problema das ferrovias e a que se advoga para a exploração do petróleo brasileiro. Aquelas já se encontram geridas pelo Estado, ao passo que o petróleo vem sendo explorado no regime da livre concorrência.

4.ª) Na organização dos serviços públicos há mister garantir, paralelamente à sua maior eficiência e flexibilidade, meios que possibilitem o perfeito exercício dos contrôles democráticos. E' sabido — como salienta Pendleton Herring (Public Administration and the Public Interest, New York 1936 pg. 21) — que o grande problema da democracia é a conciliação do contrôle público com a eficiência da administração, mas, evidentemente, êste não se pode sobrepor àquele para transformar as entidades que exercem a função administrativa em órgãos libertos de qualquer responsabilidade perante a opinião pública. O que tem gerado a criação de sociedades para a exploração de serviços públicos — em todos os meridianos políticos do mundo — é êsse desejo de se furtarem os administradores aos contrôles democráticos e à ação das côrtes ou tribunais de contas, justificando a afirmação feita em 18 de fevereiro de 1933, no Parlamento francês pelo Senador M. Caillaux, à respeito da multiplicação dos "estabelecimentos públicos": "est la pépiniére de tous les abus" (Cfr. Marcel Waline, Manuel Élémentaire de Droit Administratif, Paris, 1945 pag. 225).

A Idéia da Holding Company

Vale salientar que a idéia de "utilizar nos serviços públicos o esquema das "holdings" não constitui, propriamente, nenhuma novidade no campo da ciência da administração. Já em 1917, um dos mais destacados técnicos no assunto, W. F. Willoughby, defendia a tese de que se deveria atribuir a cada serviço governamental de certo vulto a forma de uma sociedade autônoma subsidiária — "distinct subsidiary corporation" — ficando o govêrno na posição de uma "holding", coordenando em linhas gerais, as atividades dos demais órgãos:

"Essentially this means that each service will be given a legal administrative and financial autonomy. Each will have its organic act or charter providing for its creation and defining its jurisdiction, powers and duties; its board of directors; its directing staff and subordinate personnel; its own plant, equipment and other property which it will possess in its own name; its own revenue and expenditure system, separate from that of the general government; its own budget; its own annual report; its own system of accounts, which will be audited by the general auditing officers of the government; its own legal status, with power to sue and be sued in its own name; and, finally, its own clearly defined sphere of activities. Each, in a word, have all the caracteristices of a public corporation". (W. F. Willoughby, The National Government as a Holding Corporation, in Political Science Quarterly, 1917, vol. 32 pg. 507).

Essa idéia, aliás, ganhou grande número de adeptos nos Estados Unidos da América, merecendo especial referência, no conhecido "paper" do Prof. Luther Gulick, The Theory of Organization", que embora a considere útil sob certos aspectos, tem-na inacentável como sadia base teórica — *Sound theoretical foundation* — para solucionar os problemas de organização do govêrno. *There is in government* — diz o Professor da *Columbia University* — *no simple, final measure of successful operation of subsidiaries like the profit and loss statement in business. Superviory relations must be intimate and complet, not distant and limited* (Gulick and Urwick, Papers on the Science of Administration, New York, 1937, pág. 351).

Sem a extensão preconizada por Willoughby, o sistema tem sido tentado e posto em prática nos Estados Unidos onde, em certa ocasião, a transformação de serviços, particularmente os de natureza industrial, em sociedades anônimas, esteve em grande voga, — aliás, perfeitamente explicável, porque naquele país é desconhecido o instituto da *autarquia*, com as características que lhe imprimem o direito continental europeu. A descentralização, com a outorga de personalidade distinta a um serviço público se faz, sempre, com o recurso à *corporation*, desde as famosas criações do *Bank of North America*, pelo Congresso Continental, em 1871 e do *United States Bank*, já depois da vigência da Constituição de 1789 por deliberação do Congresso, em 1791.

Durante a primeira guerra mundial, foi criado grande número dêsses órgãos, cabendo ao Presidente Hoover [illegible] por em prática a idéia da "*holding*" com a criação da *Reconstruction Finance Corporation*, que, possuindo parte do capital de outras entidades e provendo ao seu financiamento atuava no esquema das "*holdings*". Em estudo sôbre o assunto Arthur Brecht mostra, no entanto, que não foi realizado integralmente o [illegible] ma, tendo se conseguido, apenas simples aproximação da idéia *holding*: "*the idea of a government holding corporation has been [illegible] mated but fully realized*" (*Topics in Comparative Administration in Public Policy*, A Yearbook of the Graduate School of Public Administration, Harvard University, Cambridge, Mass., 1941, pág. 29[illegible]).

Particularmente, para enfrentar a depressão de 1929, o President[illegible] klin Roosevelt recorreu a [illegible] trumento de administração [illegible] grande número de "*corporations*". Emmerich, a quem coube [illegible] destas no famoso relatório elaborado em 1937, para reorganização dos serviços administrativos do govêrno federal americano, mostra que [illegible] depressão de 1929, o *corporation* [illegible] "*has been an unprecedented [illegible] in its use*". Ao ser elaborado o relatório, havia 93 *government corporations* (maioria do capital da [illegible] dade da União, ausência de representação dos acionistas na Diretoria [illegible] nada menos de 13.925 *business corporations* (com a participação de capitais públicos não majoritários e participação nos órgãos de direção).

Apesar disso, porém, sem falar na apaixonada crítica de James Burk em seu livro que constitui um libêlo contra os serviços públicos americanos (*Our Wanderland of Bureaucracy*, New York, 1932), os autores que se têm ocupado do assunto revelam que as crescentes restrições impostas a êsses órgãos principalmente no que tange à gestão financeira e à interferência política em suas atividades, têm, praticamente, anulado as vantagens que determinaram sua criação

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
180

pitadamiente, sin la cautela que aconseja la experiência, suelen llevarlo al más ruidoso fracaso" (Tese apresentada ao 2.º Congresso Interamericano de Municípios).

Aceita, portanto, a fórmula da economia mista como *tapa útil* do regime de livre concorrência para a exploração estatal, não será possível admiti-la quando as emprêsas de cujai administração se cogita já se encontrem sob a gestão direta do Estado. Haveria um *flagrante retrocesso*, um recuo, um encaminhamento para a exploração privada, em contravenção à tendência universal já assinalada e que com o crescimento da intervenção do Estado no domínio econômico se faz sentir nos mais variados setores da atividade nacional.

Vantagens e Desvantagens da Sociedade de Economia Mista

Antes do exame, propriamente, do projeto, vale estudar as considerações expendidas pelos autores em favor da sociedade de economia mista, analisando-as especialmente em face da experiência de outros povos em cujo conceito a instituição, recebida sob os melhores auspícios, vem, pouco a pouco, perdendo o seu antigo prestígio.

Não queremos chegar ao exagêro de Fadda e Bensa quando estudando a pessoa jurídica de direito público, sustentam que a forma societária introduzida no organismo administrativo constitui um elemento eterogêneo — *"inrusa nello organismo am ministrativo sareble proprio un elemento eterogeno*, fazendo lembrar os apêndices artificiais que se podem apôr ao corpo humano, como uma perna de pau, uma peruca, ou uma dentadura — *"sarebbe lo stesso come battezzare per parti del corno humano una gamba artificiale, una parrucca, un dentiera"* (Carlo Fadda e Paolo E. Bensa, Diritto delle Pandette, de Windscheid. Notas à rad. Ital., urmi, 1930, vol. IV, págs. 321-2).

Entendemos que a sociedade — especialmente a de que sòmente participam pessoas de direito público interno — constitui ao lado dos órgãos centralizados e das autarquias, um *instrumento* de administração, uma *forma* de exercício das funções administrativas, perfeitamente aceitável, em certos casos para que o Estado moderno se desincumba das funções que lhe são cometidas.

O monstruoso Leviatan de nossos dias, em que se transformou o minúsculo Estado da era agrícola, principalmente pelas exigências decorrentes da resolução industrial, não pode ficar preso às galés das velhas fórmulas administrativas, mas há de buscar na descentralização, em suas diferentes formas, o remédio indispensável para evitar a congestão e o colapso de suas atividades.

A descentralização, porém, com o outorgar personalidade jurídica ao ente criado, seja autarquia seja sociedade anônima, não altera, em sua essência, o caráter estatal do órgão criado, que no dizer do Zachariae constitui uma analogia do Estado — *ein Analogon des Staats*. A lei — como diz Thurston — mantem a personalidade privada das emprêsas por questões de pura conveniência, porque *"the public interest is best served by regarding them as private"*, mas isso não modifica, subverte ou altera sua verdadeira situação jurídica (John Thurston, *Government Proprietary Corporations*, Londres, 1940).

Na escolha, porém, do *processo* a ser utilizado para a descentralização, é mister que se considere em primeiro plano o caráter da atividade a cuja realização se pretende prover. Quando se tratar de um serviço público pròpriamente dito, relacionado com os próprios *fins* do Estado, ou de um serviço de utilidade pública que deve ser executado *sem o intuito de lucro*, não será possível aceitar a fórmula da economia mista. Esta é flagrantemente incompatível com a natureza mesma do serviço a que se propõe o Estado.

Partindo dêsse ponto de vista, cumpre analizar as vantagens apontadas pelos autores que se inclinam pelo uso dêsse instrumento. As principais são as seguintes:

1.ª) maior flexibilidade administrativa;

2.ª) possibilidade de uso de métodos de trabalho seguidos nas atividades privadas;

3.ª) maior estabilidade e continuidade de direção;

4.ª) imunidade à interferência política;

5.ª) eficiência maior do serviço, pela fiscalização do usuário acionista;

6.ª) maior atenção para a rentabilidade da emprêsa;

7.ª) possibilidade do emprêgo do sistema das "holdings", assegurando orientação unificada, por processo mais eficaz;

8.ª) alívio da pressão inflacionária pelo desvio de capitais privados de inversões de maior especulação.

Maior Flexibilidade Administrativa

A razão precípua da outorga de personalidade a órgãos de serviço público é, sem sombra de dúvida, a conveniência de assegurar-lhes certa liberdade de ação, permitindo-lhes maior flexibilidade administrativa. Êsse objetivo pode ser alcançado não apenas por meio das *sociedades de economia mista*, mas, da mesma sorte, por meio das *autarquias* ou de *sociedades anônimas* de que sòmente participem capitais públicos. Em relação a estas, aliás, a flexibilidade é bem *maior* porque não existem interêsses privados em jôgo, que obriguem a certas e determinadas providências.

Alega-se, no entanto, que as autarquias, entre nós, vêem sendo progressivamente submetidas a um tal contrôle que as vantagens decorrentes da autonomia pràticamente se encontram anuladas. Aceito como em grande parte exata essa afirmação, por isso que as autarquias estão desfiguradas na atual prática administrativa, nem por isso devemos considerar preferível ao regime autárquico o da sociedade de economia mista, pois muito mais racional seria examinar-mos os defeitos daquele e procurar corrigi-los, em vez de recorrer-mos a uma fórmula algo exótica, e de difícil conciliação com os interêsses públicos que devem orientar a ação do govêrno.

O relatório, já por nós citado, do *President's Comittee on Administrative Management*, depois de apontar a sociedade como um instrumento útil e eficiente — a *useful and efficient means* — de execução dos poderes do govêrno, mostra que o seu peculiar valor — *its peculiar value* — reposa, precisamente, na liberdade de operação, flexibilidade, eficiência e oportunidade para experimentação — *freedom of operation, flexibility, business efficiency and oportunity for experimentation*. Todavia, êsse mesmo Relatório mostra as deficiências verificadas nesse particular, em relação às *"corporations"* americanas e ainda advoga a criação de *órgãos supervisores*, nos ministérios (departments), para exercer um *contrôle mais intenso sôbre o seu pessoal e suas finanças*. Tal é o que se lê na 2.ª recomendação a êsse respeito, constante do aludido Relatório:

> "Each 'governmental corporation' chould be placed under a supervisery agency in an appropriate department. In addition, there should be continuing authority in the President to place such corporatiers under civil service, under other rules regarding personnel, and to apply such overall governmental controls as may be found advisable in each in the fields of budgeting, accounting, audit, and the issuance of obligationsé" (Cit. President' Committee on Administrative Management, Report with Special Studies, Wash., 1937, pg. 45).

Na verdade, o que se verifica é que as aprovadas independência e flexibilidade, com o correr do tempo, tornam-se muito limitadas. Ocorreu nos Estados Unidos da América, com as *corporations*, mesmo que se verificou no Brasil com as autarquias, que à proporção que cresciam em número, tinham progressivamente coaretada a sua autonomia, que passou a ficar sujeita a um grande número de controles burocráticos, gelando o que o Professor Pritchett, em trecho já por nós transcrito, denomina o *"paradoxo da corporação governamental"*, as quais tão pouco diferem das repartições comuns que perderam grande parte do seu sentido — *"differ se little in many cases from ordinary government departments thar the term 'government corporation' has been drained of its meaning"* (cit. Public Administration Review, vol. I, pag. 281).

Em monografia, onde coligiu preciosos dados sôbre o assunto, *Delos F. Wilcox* examinando os efeitos práticos da operação dos serviços públicos no regime de sociedade privada, mostra que as vantagens da flexibilidade perdem muito quando passam da teoria à prática, porque elas dependem, em grande parte, das *condições de competição*, que não se verificam no caso dos serviços de utilidade pública, normalmente operados no *regime de monopólio*.

> "Beyond a doubt, under certain conditions, this freedem is of immense advantage as compared with the restrictions, limitations and temptations that baset public operation under a bad system But this theoretical advantage of private operation is, in some measure, dependent upon the conditions of competition, which has a tendency to weed out the family drones that infest any business protected by mononoly and equipped with "soft berths" for the offspring and relations of the managers, diretores and chief stockholders. In other words, the conditions of monopoly that ordinarily prevail in public utility operation tend to dull the edge of the motive for efficiency in the personnel which, theoretically, seems to count so heavily in favor of private operation" (DELOS F. WILCOX, The Administration of Municipaly Owned Utilities, — New York, 1931, pag. 39).

Êsses exemplos demonstram, de modo superior a qualquer dúvida, que a maior flexibilidade, apontada *teòricamente* como uma das grandes vantagens da fórmula mista, não encontra ressonância na *prática*, onde, progressivamente as sociedades em aprêço veem assumindo o caráter de *repartições públicas* integradas nos departamentos regulares do govêrno.

MÉTODOS DA ATIVIDADE PRIVADA

A propósito desse item, é mister inicialmente, opôr dúvidas àqueles que atribuem à atividade privada, na gestão de um empreendimento, indiscutível superioridade sôbre os métodos e processos da atividade pública. Harvey Walker, Professor da Universidade de Ohio, dedica algumas páginas à apreciação da matéria, mostrando o êrro dessa afirmação. Em primeiro lugar, diz o renomado técnico americano, é preciso não perder de vista que o objetivo da atividade privada é o *lucro*, enquanto o objetivo do govêrno é o *serviço*. Mas o fato de algumas organizações privadas serem operadas mais eficientemente do que entidades governamentais, não justifica a *errônea asserção*:

> It should be noted first that the claims made by the advocates of "more business in government" rest upon the assumption that private enterprise is more efficient than public enterprise.

No one would deny that some private businesses are operated more efficiently than some governments, but to say that, as a class, business is more efficient than government calls for a categorical denial. The disclosures as to waste in business made by the Federated American Engineering Societies in 1921 are quite as revealing as the reports of any legislative committee er grand jury investigatin the efficiency of government. In several industries falf of the money spent was found to have been wasted owing to lack of planning, to cuthroat competition, to inefficient distribution, and other simila factors. Then, too, John T. Flynn has show in a most striking manner that graft and spoils practices are not absent from private business enterprises. Indeed, government suffers little when compared with private business" (HARVEY WALKER, Public Administration in the United States, New York, 1937, pg. 9).

Entre nós muito se critica o govêrno, mas vários serviços são operados em condições de eficiência iguuais ou superiores às de qualquer organizacão privada. Grande número de hospitais públicos nada ficam a dever às melhores casas de saúde de propriedade privada. A Estrada de Ferro Central do Brasil não fornecia serviços inferiores aos da Leopoldina Railway, sob a gestão de técnicos ingleses. Ao contrário, essa emprêsa ganhou em eficiência depois que foi incorporada ao patrimônio nacional. A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, que apresentava *deficit* sob a direção privada, passou a dar elevado lucro após ser entregue à direção governamental. Os exemplos poderiam ser invocados em grande número. Por outro lado, avolumam-se nos tribunais da República os processos de falência e concordatas, institutos jurídicos que somente atingem as organizacões privadas.

A ideia de *more business in government"*, muito louvável, pressupõe necessariamente um elevado gráu de racionalização nas atividades privadas, fato que não se verifica no Brasil, onde os estudos sôbre a racionalização dos métodos, para maior eficiência com maior economia, teem sido fomentados pelos órgãos governamentais, não podendo ser esquecido, nesse particular, o grande papel do Departamento Administrativo do Serviço Público, e da Fundacão Getúlio Vargas, criada sob seus auspícios, na divulgação dos princípios da administração científica. Coube ao serviço público, e não à atividade privada, trazer ao Brasil os técnicos e especialistas estrangeiros que se têm ocupado dos problemas da administracão.

Restaria, apenas como vantagem da atuação privada a mentalidade do lucro, mas ninguém de bom senso pretenderá implantá-la na gestão de serviços que devem ser operados com o fim precípuo do bem coletivo.

Em síntese, o que está provado entre nós é que a eficiência dos serviços públicos depende muito menos da forma de organização que apresentem do que, mais propriamente, do homem que os dirige. Onde o dirigente é capaz tudo corre bem e tudo anda certo. Onde é incapaz, negligente ou improbo não há sistema que funcione com proficiência.

Já citamos os casos da Lopoldina Railway e da Estrada de Ferro Santos—Jundiaí mas não é possível deixar de ter em conta o exemplo da Cia. Vale do Rio Doce, que, em um ano com a mudança de sua direção passou do regime de deficit permanente para o de razoável superavit.

Continuidade de direção

A maior estabilidade e continuidade de direção não é como pode parecer, um consectário da sociedade de eco-

como serviços descentralizados. Daí o dizer o Professor Pritchett, da Universidade de Chicago, que as "*corporations*" existentes diferem tão pouco dos departamentos ordinários do govêrno que o tempo "*government corporatin*" tem perdido muito do seu sentido. O número dêsses órgãos aumenta, mas a verdade "*corporation*" vai desapareceendo:

> "*Guited by no coherent administrative pattern, the existing corporatins follow such a variety of programms, and differ so litle in many cases from ordinary government departments thats the term "government corporation" has bean drained of much of its meaning. The parador is that government corporations remain and even increase in number while the government corporatins is passing away*" (*Herman Pritchett The Parador of the Government Corporatin, in Public Administration Review, Chicago, vol. I, pg.* 381)."

O EXEMPLO ALEMÃO

Na Alemanha, o esquema da "holding" foi usado em ampla escala, com a criação, em 1921, da "Emprêsas Industriais Unidas Sociedade Anônima" — *Vereiinigte Industrie — Unternehmun.gen Aktiengesellschaft* — conhecida pela Sigla VIAG, constituida com o propósito de nacionalizar e facilitar as operações das várias emprêsas de propriedade do govêrno. Em alguns casos, a VIAG possuia a totalidade de capital das emprêsas subsidiárias, em outros a maioria e, em alguns outros, uma pequena parcela, cabendo a propriedade do restante a outras entidades públicas ou a acionistas privados. Algumas das subsidiárias, por seu turno — como por exêmplo a *Elektrowerke AG*, Berlim; a *Alpen Elektrowerke AG*; a *Bayerische Kraftwerke AG* e a *Vereinnigte Aluminium-Werke AG* — possuiam parte de capital de outras subsidiárias. A primeira citada controlava lotes substanciais de ações de 18 usinas eletricas regionais, algumas constituidas com a participação dos poderes públicos locais, com exclusão de capitais privados.

Embora inicialmente o esquema tenha funcionado com eficiência e conseguido-se que a ação governamental nessas entidades se exercesse não com o caráter de autoridades soberana, mas, indiretamente, como acionista, através das assembléias gerais, a verdade é que, pouco a pouco foram-se avolumando as críticas, particularmente no que tange às emprêsas constituidas sob a forma de economia mista com a participação de capitais privados. O esquema, fracionado e submetido a sucessivas modificações, foi alterado prevalecendo, principalmente a idéia de que não era possivel operar com o propósito de lucro entidades destinadas a reproduzir no interêsse público.

AS FERROVIAS BELGAS

Na Bélgica, a transformação das ferrovias em sociedades anônimas teve lugar após o término da primeira guerra mundial, quando os fenômenos da inflação angustiavam a população daquele País, exigindo providências drásticas por parte do govêrno.

Dentre estas providências e com o propósito de liberar parte de capital que tinha invertido nas ferrovias, o govêrno resolveu efetuar a transformação em apréço, obedecendo a um plano de reforma administrativa que, pela premência da situação foi iniciada antes mesmo da aprovação por parte do Parlamento.

Ao patrimônio da Sociedade Nacional de Estrada de Ferro foi atribuido o valor de 11 bilhões de francos retendo o govêrno um bilhão em ações ordinárias inalienáveis e entregando à subscrição pública dez bilhões, em ações preferenciais ao portador. A estas últimas — além da isenção tributária e garantia de resgate — foram asseguradas, para torná-las mais atrativas e facilitar sua colocação, as seguintes vantagens:

1.ª — Um dividendo fixo, determinado expressamente para cada emissão e que, na 1ª série, correspondia a 6% sôbre o valor nominal;

2.ª — Um "superdividendo", correspondente à participação em 5% dos lucros liquidos anuais da Sociedade.

O contrôle governamental foi assegurado pelo chamado sistema de *voto plural*, atribuindo-se às ações ordinárias — conservadas em mãos do Estado — um poder de voto correspondente a 10 vezes e das ações preferenciais. Enquanto cada uma daquelas dava direito a um voto nas assembléias gerais, tal direito somente era concedido a um grupo de 10 ações da outra categoria.

O Conselho de Administração era composto de 21 membros: 10 de livre escolha do Rei, 5 indicados pelo Conselho da Caixa de Amortizações, 3 escolhidos pelos empregados da Estrada de Ferro e 3 escolhidos pelas seguintes entidades: Conselho Superior de Indústria e Comércio Conselho Superior de Oficios e Negócios Conselho Superior do Trabalho e Conselho Superior da Agricultura.

Ficou, porém, estabelecido que, embora as tarifas pudessem ser fixadas pelo Conselho Diretor, caberia ao Govêrno revê-las determinando sua diminuição ou impedindo seu aumento. Qualquer acréscimo nas linhas ferroviárias ou empréstimos que se tornassem necessários dependeriam de autorização legislativa. As contas da sociedade, depois de aprovadas pela Assembléia Geral, ficavam sujeitas ao exame do Parlamento.

A Sociedade foi constituida com bastante êxito e, inicialmente, operou com assinalada eficiência mas, pouco a pouco, a forma adotada foi deixando de fazer jus aos aplausos primitivamente alcançados.

A SITUAÇÃO NA FRANÇA

A nacionalização dos grandes meios de produção já preconizada no início da 3.ª Republica por Jules Guesde e que, em 1896, constituia o *leit motiv* do famoso discurso de Saint Mandé, proferido por M. Millerand, defendendo a fórmula da "*nationalisation progressive*," sòmente começa a ganhar impulso e a se afirmar como um grande movimento de opinião, a partir de 1914 quando se tornou o tema obrigatorio de todos os congressos obreiros levados a efeito posteriormente àquela data.

Medida de caráter anti-capitalista a *nacionalização*, inicialmente — como salienta René Gendarme — não se confunda com a *estatização*, idéia à qual era, até certo ponto, hostil por isso que a advogaram os adeptos do socialismo pre-marxista, quasi tão contrário à influência estatal quanto o liberalismo clássico. Proud'Hon, verberando a doutrina daqueles que defendiam a entrega dos meios de produção ao Estado, afirmava, em frase repetida entre um *slogan*: "*L'étatisme est la negre de l'esprit français*".

Da idéia da *nacionalização*, todavia, nasceu a da *estatização*, que chegou a ser em prática em várias setores da economia francêsa, constituindo uma experiência de grande valor para os estudiosos dos problemas da ciência da administração e da economia politica.

No que tange ao setor ferroviário existiam, em 1937, na França, nada menos de 7 grandes organizações das quais 5 eram de propriedade privada exploradas no regime da concessão, e 2 da propriedade do Estado. Vigorava, então, ainda, uma Convenção firmada, em 1921, entre o Estado e as Companhias particulares, em que se estabelecera um *fundo comum* de interêsses, devendo o Tesouro contribuir com a importância correspondente ao *deficit* verificado. Daí — como salienta Waline — desaparecer completamente o interêsse das emprêsas privadas em uma boa gestão pois que os seus benefícios seriam levados ao *fundo comum* para alimentar a má gestão dos outros organismos. Com o fim de estimular a boa administração criaram-se prêmios, mas êstes foram calculados de tal sorte que mesmo a exploração deficitária determinava o seu pagamento. Tal sistema, irônicamente denominado "*regie desinteressé*", não poderia durar muito (Marcel Waline, Manuel Elémentaire de Droit Administratif, Paris 1946, pág. 346).

Pela convenção de 7 de agôsto de 1937, aprovada por Decreto-lei do mesmo dia, as 5 organizações privadas foram reunidas às 2 do Estado para formarem uma única emprêsa ferroviária sob a denominação "Société Nationale des Chemins de Fer" (S.N.C.F.), que, nos têrmos do artigo 1.º da convenção e do Decreto-lei que a aprovou, "*est juridiquement une societé anonyme soumise au droit commercial*". Seu capital social foi fixado em um bilhão e 419 milhões de francos, atribuindo-se às companhias privadas pela incorporação de seus bens ao patrimônio da nova emprêsa, pouco menos da metade, ou seja 695 milhões de francos. O restante foi atribuido ao Estado quer em pagamento do ativo das duas estradas incorporadas quer em pagamento dos adiantamentos feitos ao fundo comum.

A gestão do novo organismo foi entregue a um Conselho Diretor, "*investi des pouvoirs les plus étandus*" do qual participam o *Estado*, os *acionistas* e os *empregados*. O orçamento anual deve ser equilibrado, ainda que para isso se torne necessário o aumento das tarifas — "*il doit être equilibré, en cas de besoin, par l'augmentation des tarifs*".

Essa fórmula é apoiada por alguns autores como tendo apresentado bons resultados — *avoir donné de bons resultats* — mas falhou de modo indiscutivel na indústria de material bélico, inclusive na aviação, onde foi igualmente tentada.

Estudos mais recentes mostram a deficiência do sistema, ainda mesmo no que concerne à Société National des Chemins de Fer. Em última análise, os prejuizos pesam sempre sôbre o Estado, que tem que suplementar, com frequencia, as deficiencias financeiras dêsses órgãos, quer aumentando o seu capital, quer a título de financiamento feito com precárias garantias de reembôlso. O *deficit* da S.N.C.F. estava avaliado, em 1950, em 21 milhões de francos, justificando assim as críticas de Gendarme, cuja transcrição se impõe:

"Le deficit de la S.N.C.F. est evalué dans les conditions actuelles à 21 milliards. Sans doute ce deficit tient-il à des causes multiples, mais il met en relief les défauts de la société d'economie mixte, et par le jeu des deux processus precedemments decrits l'autonomie financiere a eté réduite à neant, les capitaux privés n'ont plus ni risque, ni responsabilite et leur représentant n'ont aucun intérêt les défendre. Dans les societés anonymes les administrateurs gérent des capitaux privés qui sont sous leur responsabilité, leur intérêt personnel est engagé dans l'affaire. Dans la societé d'economie mixte, l'intérêt personnel et la responsabilité disparaissent à partir du moment où l'Etat est majoritaire. Souvent dans les Societés Naionales l'Etat détient la quasi totalité du capital, les administrateus gérent des capitaux d'Etat à la mise en valeur desquels ils ne son pas directement interessés.

Bref les résultats de la societé d'économee mixte on été aussi néfastes du point de vue economique que ceux des nationalisations à gestion tripartite"... "*C'est pourquoi nous pensons que hon peut s'orienter dans une autre voie, maintenir le principe de la natianlisation, mais en modifiant profondement les strustures des enreprises nationalisés*" (René Gendarme, *L'Experience Française de la Nationalisation Industriel le*, Paris, 1950, pg. 211)".

Tendência Universal para Estatização dos Serviços Públicos

Outro aspecto importante do problema é o que concerne a tendencia universal para a estatização dos chamados serviços de utilidade pública. Tal se verifica em todos os paises civilizados, onde, a principio, os serviços em aprêço eram operados no regime de livre concorrência, por iniciativa privada, existindo, apenas, sôbre êles um *contrôle regulador* a que se subordinavam ou se subordinam, as emprêsas concessionárias. Devendo tais serviços ser administrados no interêsse precipuo do usuário, verificou-se a inconveniência de serem mantidos sob a administração privada.

Rafael Bielsa, em vários de seus tratadinos, assinala a existência de *intereses contrarios e irrenutiveis* na concessão de serviço público, considerando-a uma forma de administração destinada a desaparecer quando o Estado, consciente na sua missão, com apoio financeira e técnica, prestar diretamente os serviços públicos de maior interêsse social (*Las arijas en la Concesion de Servicios Publicos*, in Jurisprudência Argentina, vol. 47, pagina 427; *Ciência de la Administracion*, Rosário, 1937, pág. 81). Daí o acerto de Haurlom quando afirma, em face do panorama mundial, que "*le contrat de concession esta en pleine crise*"; opinião essa que se casa com a de Waline que, após se referir às sucessivas suplementações financeiras a que o Estado é frequentemente levado para suprir os *deficits*, conclui por afirmar que a concessão, pela garantia dada aos interêsses dos concessionários, perdeu a sua razão de ser, — *perdre sa raison d'être* — que repousava, precisamente, no interesse de deixar com os particulares os riscos dos cons ou mais resultados na inversão (Op. cit., pág. 344).

No setor ferroviário — tal como em relação aos demais serviços de utilidade publica — essa tendência para a estatização se faz sentir de modo muito nitido, bastando lembrar, que nos Paises da Europa, Portugal, Espanha, Itália, Suiça, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Suécia e Noruega, bem como na Rússia e nos paises sob sua dominação tôdas ou as principais ferrovias são de propriedade do Estado e por êle exploradas diretamente ou por órgãos sob o seu imediato contrôle.

E' verdade que nesse caminho para a estatização, tem-se admitido — como ocorreu no 2.º Congresso Interamericano de Municipios, reunido em Santiago do Chile, em 1941 — que o Estado pode recorrer à instituição de sociedades de economia mista, como instrumento para executar aquela política, mas os autores são acordes em entender que isso deve ser tolerado apenas, *como regime de transição* (Cfr. Plinio A. Branco, Regimes Administrativos dos Serviços Públicos nas Américas, São Paulo, 1942). O Professor Alcides Greeca, cuja tese sôbre o assunto foi aceita no premencionado Congresso, deixa claro o seu pensamento no trecho adiante:

"Las sociedades de economia inista puedem considerar-se en la actualidad como una etapa necessaria hacia la estadización de los servicios publicos y demás actividades industriales que assume el Estado moderno. Nada más contraproducente para el exito de las municipalizacionis, hemos exresado en una de nuestras obras (Problemas del Urbanismo en la Republica Argentina, pg. 147) que su implantación prematura o su realización sobre bases economicas y técnicas poco solidas. El descrédito de un sistema administrativo-financiero proviene, casi siempre, de sus más fervorosos partidarios, que al imponerlo creal-

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
181

LIBERAÇÃO DE CAPITAIS PUBLICOS

Corolário do item anterior é o que vê na liberação de capitais públicos para emprêgo em outros empreendimentos uma das grandes vantagens do sistema de economia mista. Foi aliás o que inspirou especialmente, o governo belga na reforma por nos recentemente aceitada.

Esse argumento, tal como o anterior, parte da suposição de que o capital privado será atraido, para permitir a liberação dos investimentos do govêrno. Já demonstramos o êrro de tal suposição e nos julgamos dispensados de insistir sôbre o assunto.

Muito ao contrário, o que se verifica — segundo a observação de Geraldme — é que as sociedades de economia mista exigem, sempre novos investimentos para se adaptar as novas condições econômicas, aumentando os ônus e as responsabilidades do Estado, enquanto os acionistas privados se mantêm inertes ou silenciosos:

"Durant ces dernières années, les sociétés d'économie mixte ont dû pour s'adapter aux conditions économiques nouvelles faire de nouveaux investissements. On a constaté très souvent que l'Etat avait généralment consenti aux augmentations de capital en proportion de sa part alors que les capitaux privés s'étaient montrés réticents, de qui a obligé l'Etat à souscrire à cette exigence et à augmenter ses charges" (Op. cit. pá-

DESVANTAGENS DA SOCIEDADE MISTA

Discutidas — uma a uma — as vantagens apontadas em face do sistema de economia mista, vantagens cuja inexatidão procuramos tornar clara nas linhas acima, cumpre, em rápida síntese, mostrar as desvantagens principais de tal sistema.

Dêles do mais, vale assinalar que a [illegible] de economia mista contém um paradoxo, não no sentido [illegible] mas [illegible] Ehrlich invoca essa figura [illegible] que há um choque de interêsses, uma luta de [illegible] entre o bloco detentor do [illegible] privado e os interêsses públicos. [illegible] ton, já por nós citado, não [illegible] esse desequilíbrio, salientando a impossibilidade de conciliar [illegible] os interêsses antagônicos:

"[illegible] na oposição fundamental [illegible] conceito de sociedade privatizada para dar lucros aos acionistas, e o de sociedade governamental, criada para prestar serviços aos consumidores e clientes. Qualquer tentativa de combinar os dois, nesta época em que tanto se discute sôbre os direitos de propriedade, conduzirá a resultados indesejáveis".

"Tendo em vista essas observações, parece preferível que o contrôle administrativo se mantenha em mãos dos representantes do govêrno, e se o capital privado é necessário, deve êle ser obtido pela venda de obrigações ou debentures, em vez de o ser pelas ações da sociedade".

Jolly, em monografia sôbre o assunto, após mostrar as dificuldades que decorrem da interpretação do direito privado e do direito público nos órgãos em aprêço, põe em relêvo que o fato é tanto mais grave quanto é certo que o principal objetivo em mira é, justamente, favorecer a aplicação do direito privado às pessoas jurídicas de direito público, levando o Estado a se identificar com os cidadãos, deixando o seu domínio natural — de proteção e defesa da ordem pública — para vir a vida comercial e civil das pessoas privadas. Essa deturpação das [illegible] funcionais do Estado é [illegible] mais perigosa quanto é certo [illegible] realiza à custa da autoridade [illegible] prio Estado. (*Des conditions [illegible] esquelles l'Etat, les Départements Communes et les Établissements Publics peuvent jouer le Role d'Actionnaires*, Paris, 1928, pág. 149).

Rafael Bielsa, em repetidos estudos, manifesta-se, do mesmo modo, contrário a essa "*forma híbrida*" que, em geral, e particularmente no que concerne à "*coordenação dos transportes*", considera "*inmorónia del Estado e inconveniente desde el punto de vista administrativo*". São do eminente professor argentino as candentes expressões adiante:

"Es decir que el Estado lo dá todo: *autoridad, protección, garantia, dinero público*, y hasta bienes de su patrimonio, al servicio del capital privado, forma que permite las más desorbitadas e irregulares maneras de favoritismo, sin ningún motivo que pueda, no ya cohonestar, ni siquiera explicar esta condenable subordinación del interés publico al interés privado (Rafael Bielsa, Principios de Derecho Administrativo, 2.ª Ed., Buenos Aires, 1948, pág. 573)".

Além de tudo, não é possível esquecer que as sociedades de economia mista dão ensejo ao favoritismo e retiram as atividades exercidas daqueles contrôles democráticos essenciais, inclusive o exame de seus atos pelo Tribunal de Contas, que asseguram a moralidade pública. Vale mais uma vez, repetir as palavras vibrantes de Bielsa: "*no pueda darse forma más facil para la arbitrariedad y el favoritismo en provecho de los particulares, y a costa del Estado*".

Paralelamente, quando se fizer mister o *segredo*, no qual pode estar em jôgo a própria segurança nacional nãoserá possivel evitar que acionistas — a serviço de interêsses alienígenas — tenham acesso a dados e informações da maior relevância. E' obvio que no caso *sub specie juris*, êsse interêsse assume importância excepcional, sabido como é que o transporte ferroviário está intimamente ligado à segurança nacional.

OPROBLEMA DO PESSOAL

Em aditamento às desvantagens assinaladas, não é possível deixar de incluir as graves dificuldades que advirão para se encontrar uma fórmula jurídica que permita — sem prejuízo do direito dos atuais servidores das ferrovias — transformá-los em empregados de emprêsa privada. Quando se parte de entidade dêste último tipo as dificuldades não existem porquenão há óbves na transformação de empregados *privados* em *servidores do Estado*. Mas quando se pretende adotar o processo inverso, transformando êstes naqueles, substituindo o regime jurídico do servidor, sujeito às normas do Estatuto dos Funcionários, pelo regime jurídico do trabalho privado, sujeito à legislação trabalhista, as dificuldades assumem proporções quasi insuperáveis.

Extintos os cargos públicos, os seus titulares terão direito à disponibilidade, não sendo possível obrigá-los a aceitar um emprêgo numa emprêsa sujeita ao direio privado.

O projeto adota uma fórmula simplista, mandando respeitar "os direitos de cada empregado na data da reorganização ou transformação" (artigo 13), mas essa fórmula é inoperante porque será impossível a um *organismo privado* assegurar ao seu empregado os *direitos* que a êste assistem como decorrência do exercício de função pública, regida por normas estatutárias.

Essa impossibilidade de conciliar a transformação pretendida com os direitos e interêsses do pesosal das ferrovias constitui, ao nosso ver, um dos mais poderosos argument contra o prjeto em causa.

OUTRAS FALHAS DO PROJETO

Várias outras falhas e omissões poderiam ser apontadas no projeto em exame, como, por exmplo, a concernente ao dispositivo quedetermina sejam as ações da Rêde Ferroviária *transferiveis à ordem*. Tais ações não existem em nosso direito positivo, não sendo possível admití-las sem a paralela regulamentação do instituto.

Não nos deterenos, porém, no exame dos vários dispositivos do projeto, uma vez que nã podemos aceitar a idéia central que o inspira. Todavia, não nos é possvel deixar sem reparo o preceito constante do art. 5.º, letra *e*, pelo qual se transfere à Rêde Ferroviária Federal S. A., o poder de "aprovar, rever e modificar tarifas".

Tal função, ao nosso ver, não pode ser delegada pelo Estado a órgãos que se revistam de personalidade privada, por isso que constitui um atributo essencial daquele. Além disso, não estabelecendo o projeto o monopólio estatal do transporte ferroviário, nã seria admissível que uma sciedade anônima tivesse o poder de fixar tarifas para as demais sociedades que exploram o transporte no regime de concessão ou que estejam sendo geridas por um Estado da Federação.

CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Estudos do Partido Trabalhista Brasileiro, aprova as seguintes conclusões:

1.ª) E' desaconselhável a transformação das estradas de ferro da União em sociedade deeconomia mista;

2.ª) Tais estradas devem ser administradas sob a forma deautarquias, sendo sua administração exercida por um órgão colegial, cujos membros terão mandato não coincidente, de modo a assegurar continuidade da administração e independência à ação política;

3.ª) E' aconselhável a reforma da legislação vigente, no sentido depermitir às autarquias maior independencia e maior flexibilidade de ação, sem prejuizo dos contrôles democráticos a que se devem submeter todos os órgãos do serviço público;

4.ª) — Excepcionalmente — assegurado o respeito à situação jurídica dos seus servidores — poder-se-á admitir a transformação das ferrovias em sociedades anônimas de que sòmente participem pessoas de direito público interno. De qualquer modo, porém, deverá ser mantida a fiscalização, *aposteriori*, pelo Tribunal de Contas;

5.ª) — A fixação de tarifas para o transporte ferroviário, ou qualquer outro serviço de utilidade pública, não deverá ser delegada pelo poder pública, a entidades públicas ou privadas, com personalidade própria.

Rio de Janeiro, 4 de fevereiro de 1953. — *Alberto Pasqualini* — Presidente. — *Lúcio Bittencourt* — Relator.

Comissão de Finanças

PAUTA PARA A REUNIÃO DA TURMA "B"

Relator: Deputado Janduhy Carneiro.

Projeto n.º 1.432, de 1951 — Estende ao Território Federal do Acre dispositivos da Lei n.º 1.455-A, de 11 de outubro de 1951, que dispõe sôbre alienação de imóveis.

Projeto n.º 1.730, de 1952 — Autoriza a alienação aos servidores do Território Federal do Amapá de imóveis residênciais de madeira, adôbe ou alvenaria, pertencentes ao Patrimônio Nacional, localizados nas cidades de Macapá, Mazagão, Amapá, Calcoene e Oiapoque, e dá outras providências.

Projeto n.º 2.112, de 1952 — Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o crédito especial de Cr$ .. 3.765.972-60, destinados ao pagamento de materiais e serviços prestados pela Administração do Território do Acre, nos exercícios de 1951 e anteriors.

Projeto n.º 2.865, de 1953 — Autoriza o Govêrno a abrir o crédito especial de Cr$ 5.000.000,00, para auxílio à Universidade Católica do Distrito Federal, por intermédio do Ministério da Educação e Saúde.

Relator: Deputado Clóvis Pestana.

Projeto n.º 2.910, de 1953 — Autoriza o Poder Executivo a abrir o crédito especial de Cr$ 1.000.000,00, para atender às despesas com a III Festa Nacional do Trigo, a realizar-se em Erechim, Estado do Rio Grande do Sul.

De ordem do Presidente da Comissão de Finanças, Senhor Israel Pinheiro, ficam convocados os Senhores membros desta Comissão para uma reunião da Comissão Plena, amanhã dia 12 do corrente, às 15 horas e 30 minutos, quando serão tratados assuntos referentes ao futuro projeto de Orçamento.

Sala "Antônio Carlos" em 11 de maio de 1953. — *Angelo José Varella* — Secretário da Comissão.

ATA DA 8.ª REUNIÃO ORDINARIA DA TURMA "A", EM 5 DE MAIO DE 1953.

Às dezesseis horas do dia 5 de maio de mil novecentos e cinquenta e três, na Sala "Antônio Carlos", reuniu-se a Turma "A" da Comissão de Finanças, presentes os Senhores: Israel Pinheiro — Presidente — Paulo Sarasate — Vice-Presidente — Aide Sampaio — Artur Audrá — Aloisio de Castro — Carlos Luz — Carmelo D' Agostino — Elpídio de Almeida — José Bonifácio — Lauro Lopes — Osvaldo Fonseca — Parsifal Barroso — Sá Cavalcanti — Abelardo Andréa — Janduhy Carneiro — João Agripino — Aluísio Alves e Severino Mariz. Deixaram de comparecer os Senhores: Artur Santos — Clodomir Millet e Macedo Soares, e, por motivos justificados Herbert Levy e Lameira Bittencourt. Havendo número legal, foi iniciada a reunião. Lida, sem observações, aprovada e asinada a ata da reunião anterior, foram apreciados os seguintes pareceres: *do Senhor José Bonifácio*: pela rejeição dos Projetos número 1.277, de 1951, que cria em Caceió, capital do Estado de Alagoas, um entreposto frigorífico destinado à conservação dos produtos da pesca; 1.359-A, de 1951, que cria uma Estação Experimental de Sisal; no Estado da Paraíba e dá outras providências; 1.616, de 1952, que cria uma Escola de Iniciação Agrícola em Buriti Alegre, no Estado de Goiás; 2.105, de 1952, que autoriza o Poder Executivo a criar uma Escola de Iniciação Agrícola, no Estado do Rio Grande do Sul; e, 2.926, de 1953, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Agricultura, o crédito especial de Cr$ 500.000,00 como auxílio à Associação Rural de Lagoa Vermelha, no Estado do Rio Grande do Sul, para realização da exposição Agro-pecuária Industrial Regional; contrário à emenda, oferecida ao Projeto número 608-A, de 1951, que autoriza o Poder Executivo a criar postos agropecuários nos municípios de Três Passos, Caçapava do Sul e Encruzilhada do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul; pela rejeição das emendas de plenário oferecidas ao Projeto número 2.220-A, de 1952, que autori.. o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Agricultura, o crédito especial de Cr$ ..... 40.000.000,00, destinado a atender às despesas de financiamento de uma rêde nacional de matadouros industriais, e dá outras providências; pela audiência do Ministério da Agricultura sôbre o Projeto número 285, de 1951, que transforma o atual Posto Zootécnico de Olhos d'Agua do Acioli, em Posto Agro-Pecuário do segundo tipo; *do Senhor Aluisio Alves*: pela rejeição, nos têrmos do parecer do Relator, do Projeto número 1.548-A, de 1951, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de cinco milhões de cruzeiros para construção e distribuição das rêdes de água potável e esgoto da cidade de São Lourenço, Estado de Minas Gerais; *do Senhor Alde Sampaio*: pela rejeição do Projeto número 970 de

nomia mista. Só existirá quando se estabelecer o sistema dos mandatos não coincidentes para os seus diretores, como, aliás faz o projeto em relação ao Conselho Diretor da Rede Ferroviária Federal. O mesmo sistema poderá ser adotado nas sociedades de que somente participe o govêrno, e, também, nada impede sua adoção nas autarquias.

A idéia em si é louvável, mas para utilizá-la não é necessário o recurso à economia mista.

A tal propósito basta lembrar que o Banco do Brasil que é uma sociedade desse tipo, não conta com essa elasticidade administrativa pois seus dirigentes são substituídos sempre que muda o govêrno federal.

Ainda nem pode-se afirmar que a sociedade anônima não é superior a autarquia porque tendo o govêrno a maioria das ações poderá a qualquer momento substituir os diretores. Na autarquia desde que a lei estabeleça prazo certo para os mandatos, somente outra lei poderá alterar a situação assim de tranquilo o período legalmente fixado.

Imunidade à interferência Política

Este é, para muitos, o argumento de maior peso a sociedade de economia mista oferecia a opção da influência política. A nossa experiência, no particular prova que essa asserção é puramente teórica. O Banco do Brasil e as demais sociedades de economia mista que operam em nosso País só estão para provar exatamente o contrário.

Os dirigentes das sociedades são indicados pelo govêrno que detem a maioria das ações, e os responsáveis por sua fiscalização não de sofrer necessàriamente a pressão dos grupos políticos.

Não se diga que, com o sistema da "holding" ficando as subsidiárias sob o contrôle de uma companhia que detem as suas ações, e que, portanto elege também, os que administrarão as subsidiárias. Raciocinar de modo assim é fugir à realidade e construir fórmulas sôbre conceitos utópicos ou falsos.

Ainda, ainda que se conseguisse dar ao emprendimento o caráter de atividade privada, ainda assim muito pouco se lucraria a esse respeito pois corroborando a afirmação de Walker de que este não possui o monopólio nem da virtude nem do vício private business has no monopoly on virtue or in vice — ninguem poderá contestar que o favoritismo na admissão de servidores ou na compra de material seja ainda mais acentuado nas organizações privadas do que no serviço público. E o que é mais grave nada delas não há meios de contrôle para evitar essa tendência entregando-se aos dirigentes de tais entidades públicas — operadas no regime da administração privada — poderes muitomais amplos do que os que a Constituição outorga ao Presidente da República no preenchimento dos quadros do funcionalismo.

Walker, com muita precisão ilustra a tendência dos órgãos privados para o nepotismo, que sacrifica a competência ao parentesco, bem como para a sujeição dos pedidos políticos:

> There is in both business and government a tendency toward favoritism in employment. Those who are given power to make appointment tend to favor their friends and relatives over persons not known to them. There is no curb upon this tendency in private business. Everyone is familiar with the common practice of the "son and heir" becoming an employee of his father "in order to learn the business". He may have no aptitude for it, but fate decrees that he follow in his father's footsteps, no matter what happens to the business under his direction. Competence is thus sacrificed to relationship. There are even more inexcusable exemples — the son-in-law who is given a job because he cannot make a living on his own initiative, the fraternity brother who is given preference over a better man who doe snot offer fraternal recommenda tiners. Even political parties dictate some appointments in private business. (Harvey Walker op cit pg. 150).

Na já citada monografia de Wilcox *sôbre os serviços de utilidade pública* as pesquizas que êsse autor levou a efeito permitiram-lhe concluir que mesmo nas organizações que operam sob o regime privado a alegada liberdade em relação à interferencia política é mais teórica do que real the alleged freedom from political interference is more the oretical than actual. Wilcox, apontado por BIRD como um dos maiores especialistas no campo dos serviços de utilidade pública onde se destacou especialmente por sua visão construtiva salienta ainda que a interferência política se faz sentir no mesmo grau tanto quando os salários são pagos diretamente pelo Tesouro público quanto no caso do pagamento por efetuação pelas caixas das emprêsas — it makes little difference whether the salaries are paid directly from the public treasury or from the treasury of public utilities. Vale transcrever suas próprias palavras ao formular sua conclusão final sôbre o assunto:

> "The first superintendent of the Detroit municipal railways, established under Mayor Cousens' administration, was asked: "How about political interference?" His reply was that he had been engaged in the operation of utilities all his life, always for private companies until he came to Detroit, and his job managing the new city railways was the first *non*-political job he had ever held. Regardless of the question whether "politics" has since crept into the management of the Detroit street railways or whether politics habitually or inevitably creeps into public operation everywhere, this particular state ment of experience illustrates the fact that the alleged freedom of private operation from political interference is more theoretical than actual" (*Delos F. Wilcox*, The Administration of Municipal Owned Utilities, New York, 1931, pg. 40).

Fiscalização do acionista

Entre as vantagens da exploração de serviços no regime de economia mista, aponta-se, com freqüência, a que decorre de se "permitir maior fixação da eficiência do serviço, porque, normalmente o utilizador dêste — que é, em grande parte, o particular — é mais sensível às variações da eficiência do que o prestador do serviço". Existindo a participação do particular e podendo êste, como acionista, intervir nas assembléias gerais a presunção é que, comparecendo a elas, defenderá com maior ênfase os seus interêsses em prol da eficiência.

Trata-se, também aqui, de uma simples presunção. Como assinala *Gendarme*, êsse interêsse do acionista privado desapare no momento em que o Estado é majoritário e fará, sempre prevalecer sua vontade — "*dans le société d'économie mixte, l'intérêt personnel et la responsabilité disparaissent à partir du moment où l'Etat est majoritaire*". Também *Wilcox*, com a sua experiência, mostra que os acionistas isolados não comparecem desde que sua palavra não tenha fôrça decisória, mantendo-se, na sua quasi totalidade, ausentes das assembléias.

Entre nós, os exemplos das sociedades de economia mista não conduzem a outra conclusão. O número de acionistas privados que comparecem às assembléias do Banco do Brasil da Cia. Siderúrgica Nacional e da Cia. do Vale do Rio Doce é, praticamente, nulo. Em verdade, aliás, essa abstenção dos acionistas minoritarios tanto mais acentuada quanto mais diluida a minoria, verifica-se, normalmente, em tôdas sociedades anônimas, a cujas assembléias somente comparecem os detentores do contrôle da emprêsa.

Muito mais atuante do que a fiscalização de um ou outro acionista deve ser o *contrôle popular* exercido pela multidão dos usuários, que constituindo um grupo social numeroso podem exercer uma pressão muito mais eficaz, mobilizando em sua defesa os órgãos de representação doméstica. Os "gemios invisíveis da Cidade", a que se refere *Ferrero*, pelo seu número e pela sua atuação em outros setores, podem exercer, de modo muito mais útil, uma fiscalização efetiva *sôbre os serviços* prestados, impondo sua melhoria ou aperfeiçoamento.

Negar esse verdade é negar a fôrça da democracia. E' não reconhecer o efeito da *pressão dos muitos*. E' renegar ao povo capacidade para impor a sua vontade, admitindo, paradoxalmente, que um *pequeno número* de interessados, comparecendo a uma assembléia, representando um capital quase insignificante, possa supor que a população inteira não somos nós.

Atenção à rentabilidade

Não reconhecemos à sociedade de economia mista essa vantagem, maior atenção e cuidado no que tange à rentabilidade da emprêsa. Se o fim do Estado fosse obter *lucro* nas atividades que exerce, a sociedade mista seria um bom instrumento, embora nesse caso, fôsse preferível suprimir do Tesouro a totalidade de capital para que as rendas pertencessem integralmente à nação e não a terceiros.

Negamos, porém, ao Estado — e o fazemos de modo terminante — o direito de servir qualquer bem, atividade ou serviço com o *propósito de lucro*. Este é incompatível com a natureza e os fins do Estado.

Aliás, a própria Constituição vigente, quando no art. 146 permite a intervenção do Estado no domínio econômico e lhe faculta monopolizar determinada indústria ou atividade, condiciona essa intervenção ao *interêsse público*". Sempre que o Estado assume uma certa função, explora uma determinada atividade de natureza mercantil ou industrial, somente poderá fazê-lo com o fim de assegurar *o bem coletivo* e jamais com o objetivo de se nivelar aos particulares que se orientam pelo propósito do ganho. *Il semble anormal* — diz *Gendarme* — "*que dans la gestion, l'Etat se comporte comme un capitaliste ordinaire*" (Op. cit. pag. 211.

Os exemplos, por outro lado, mostram que, se nessa luta intensa entre o interesse capitalista e o bem público, prevalece a orientação que amolda os serviços a este último, o resultado é que os prejuízos decorrentes recaem sôbre o Estado, como aconteceu na França, especialmente com a repetidamente citada *Société Nationale des Chemins de Fer*, justificando a afirmação de Gendarme: "*En définitive, toutes les difficultés financiéres des societés d'économie mixte retomoent sur l'Etat. L'exemple ré cent fourni par la gestion de la S. N. C. F. nous en fournit la preuve*" (Ope. cit., página 211).

O projeto governamental, aliás, deixa evidente que isso irá acontecer com a Rede Ferroviária Federal, pois, não só o *Tesouro Nacional garantirá* aos acionistas privados um dividendo mínimo de 5% e um preço de resgate pre-estabelecido (Art. 9, parágrafo único, como, igualmente, subvencionará o *deficit* específico resultante de atividade ou tarifas anti-econômicas que forem solicitadas por motivo de interesse público (art. 11).

Assinale-se a esse respeito que a subvenção não terá lugar, assim, quando a *emprêsa for deficitária* no conjunto de suas operações, mas somente ove alguma dessas, isoladamente considerada, vier a produzir prejuízo em conseqüência do interesse público. A Rede Ferroviária Federal poderá até obter grandes lucros, mas qualquer atividade deficitária realizada pelo Estado deverá ser subvencionada.

A orientação multifacética, pela possibilidade do emprêgo do sistema de *holdings* não é privativa da emprêsa seguradora. O contrôle das entidades autárquicas por um órgão coordenador central tem se revelado de muita eficiência, merecendo, até frequentes reparos pelas grandes de invejosos, que anulam praticamente a autonomia que deveria ser o traço distintivo de tais entidades.

Tendo o govêrno o poder de nomear e demitir livremente os dirigentes dessas órgãos, não há dúvida que pode, com plena eficiência, assegurar-lhes unidade de orientação tão ou mais eficiente do que a obtida pelo sistema das holdings, onde os dirigentes das emprêsas subsidiárias, tendo a maioria assegurada por esta, podem mais facilmente resolver as determinações da emprêsa central, criando atritos e dificultando o funcionamento do sistema.

Aliás, é evidente que a unidade de comando se obtem tanto mais facilmente e quanto maior é a *centralização*, constituindo um verdadeiro paradoxo pretender alcançar aquele objetivo pelo processo oposto, *descentralizando serviços* e entregando-lhes personalidade própria...

ALÍVIO DA PRESSÃO INFLACIONÁRIA

Um dos argumentos mais sedutores em prol das sociedades mistas é o concernente ao desvio do capital retraído dos investimentos de maior especulação, determinando, assim, alívio da pressão inflacionária.

Realmente, como salienta E. Berrens em repetindo o ensinamento comum dos economistas, nem todos os investimentos contribuem em igual processo inflacionário (A Inflação em Relação ao Desenvolvimento Econômico, in Revista Bras. de Economia, Setembro de 1952, pág. 167) *desviando* parte do capital privado para investimentos que atendam aos fins de interêsse público, retirando-os daqueles setores que oferecem grandes lucros e atendem a fins meramente especulativos, poder-se-ão alcançar elevados benefícios sociais.

A exatidão do argumento não pode ser contestada, mas, desafortunadamente, ele parte da suposição de que, realmente, os capitais privados, em proporções ponderáveis acorrerão ao investimento em apreço.

Para que isso ocorresse, no entanto, mister seria que as perspectivas de lucro fossem bastante sedutoras, o que, na verdade, não ocorre em relação ao transporte ferroviário. Será utópico supor que os detentores de capitais serão capazes de invertê-los seduzidos, apenas, pelo elevado propósito de concorrer para o bem comum.

Se fosse possível criar condições atraentes para os capitais privados, o resultado em mira — o alívio da pressão inflacionária — poderia ser obtido, mas, na verdade, é utópico supor que esse desvio se verificara, ou seja, que os detentores de capitais deixem de fazer os seus investimentos em atividades altamente rentáveis para aplicar suas disponibilidades em ações de uma empresa, gerida pelo Estado, que oferece baixas perspectivas de renda. Nem será lícito supor — em face do alto rendimento dos títulos de dívida pública — que o dividendo de 5%, garantido pelo Tesouro Nacional, exercerá algum fascínio sobre os capitalistas.

a Com. Exp. e
Do Brasil

A quem fez a requisição
22.9.953

GABINETE DO DIRETOR GERAL
21/9/53

1938

Em 18 de setembro de 1953

Senhor Primeiro Secretário

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Diretoria dos Serviços Legislativos
SET 22 1953
PROTOCOLO GERAL
N.º 02546

Como subsídio ao estudo do Projeto de Lei nº 1.907/52, relativo à transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades anônimas e à constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A., tenho a honra de transmitir a Vossa Excelência cópia do ofício em que o Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico - Econômicas, da Contadoria Geral de Transportes, enviou a êste Ministério o estudo procedido sôbre o projeto citado.

Reitero a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e distinta consideração.

José Américo

A Sua Excelência o Senhor Deputado Coronel Ruy de Almeida
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

DO/SAO
Proc. nº 25 290/53
FG/MJF
Mendes/ABP

C Ó P I A

CGT.131/I.P. 28 agôsto 52

Sr. Ministro:

Temos a subida honra de submeter à apreciação de V. Excia. o estudo a que êste Instituto, dentro do espírito de colaboração que o norteia e de acôrdo com o prévio entendimento havido com V. Excia., procedeu dos dispositivos do Projeto de Lei nº 1907, de 1952 - referente à transformação do regime ora vigente nas ferrovias federais.

Em se tratando de uma proposição governamental, não cabia a êste Instituto apreciar a vantagem ou não da sua consubstanciação em Lei. Assim sendo, muito embora se tenham levantado no Plenário opiniões divergentes, limitou-se à analise do projeto, procurando, apenas, introduzir-lhe a aplicação, especialmente no período de transição de um para outro regime.

E é isto, justamente, que procura traduzir a comparação que tomamos a liberdade de juntar, acompanhada da devida justificativa, e na qual, esperamos, verá V. Excia. uma simples sugestão, feita aliás, como já disssemos, no mais sadio espírito de colaboração.

Além das alterações indicadas na referida comparação, êste Instituto, traduzindo a opinião geral de seu Plenário, pede vênia para lembrar a V. Excia. a conveniência que talvez existisse de se operar a transformação em causa, à medida que forem sendo completados os estudos e organizados os projetos e orçamentos fundamentais de melhoramentos e reequipamento das ferrovias de cada emprêsa.

Certo de ter êste Instituto bem cumprido, com o presente ofício e os anexos que o acompanham, um dos seus principais deveres, qual seja de dar a máxima colaboração ao Govêrno, no setor ferroviário, servimo-nos do ensejo para reiterar a V. Excia. os protestos da mais elevada consideração e respeitoso aprêço.

a) Edmundo Brandão Pirajá
Secretário Geral

Do Sr. Secretário do Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-Econômicas

Ao Ex.mo Sr. Dr. Álvaro de Souza Lima

DD. Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas.

/FBQ.

Confere
Secção Administrativa do D. O.,
em ... de ... de 19..
(Luiz Viriato da Fonseca Galvão)
Chefe

J U S T I F I C A T I V A PARA AS MODIFICAÇÕES PROPOSTAS À REDAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1907 - 1952

1 - O Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-Econômicas em sua Reunião Plenária de 8 do andante, considerando que o projeto de lei nº 1907-1952, de iniciativa do Executivo Federal, elaborado por uma Comissão Especial designada pelo Sr. Presidente da República e composta de elementos de reconhecida capacidade, de vasta cultura e do maior destaque na administração de serviços públicos e particulares do País, entre os quais Vossa Excelência, o Sr. Ministro da Fazenda, o Diretor do DASP e o Diretor-Presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro; e que, assim prestigiada, logrará pleno sucesso no Congresso Nacional, transformando-se brevemente em lei,. embora com alterações que não lhe afetarão a essência, concluiu que, de melhor critério, mais útil e mais prático, seria apenas sugerir emendas tendentes, quanto possível, a dar-lhe feição mais consentânea com os manifestos e louváveis propósitos governamentais de dotar as ferrovias da União dos meios de administração, organização de serviços e recursos para reequipamento, de modo a poderem desempenhar a relevante missão, que lhes incumbe, na debelação do pauperismo reinante no Brasil, pela expansão ininterrupta da economia nacional.

2 - Admitida, pois preliminarmente, a viabilidade da transformação objetivada no projeto de lei nº 1907-1952, e, mesmo, conforme o ponto de vista governamental, a sua imprescindibilidade, para que o "sistema permaneça sob estrito contrôle do Estado, mas favorecido por novas condições administrativas e financeiras conducentes à maior eficiência da rêde ferroviária nacional", êste Instituto passa a apresentar linhas abaixo, a J U S T I F I C A T I V A das emendas, que, subordinadas ao critério aludido, tem a honra de, em anexo, submeter á esclarecida apreciação de Vossa Excelência.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

I - Quanto ao § 1º do Artigo 2º

Procurou-se melhorar-lhe a redação e adaptá-lo, mais convenientemente, ao correspondente dispositivo da lei das Sociedades por ações (Decreto-lei nº 2627, de 26/9/1940).

II - Quanto ao Artigo 3º

Notando que suas disposições referem-se:

1º) Ao capital inicial da Rêde Ferroviária Federal S.A. (artigo e letras b e c);

2º) Ao aumento dêsse capital, pela emissão de novas ações (§ 1º), a serem subscritas pelo Tesouro Nacional e pelo público;

3º) Á subscrição dessas ações, pelo Tesouro Nacional (§ 2º) e pelo público (§ 3º) e

4º) Ao modo como serão vendidas (§ 4º);

e considerando que o artigo 4º é que determina a espécie dessas ações, sugere o I.F.P.T.E. uma transposição dêsses dispositivos e o destaque dos que se referem ao "aumento de capital", em novo artigo - o 5º da sua proposta.

Assim, o artigo 3º só se referirá ao "capital inicial";

o 4º definirá a espécie das ações, o limite das que podem ser subscritas pelo público (§ 1º) e o modo como êste poderá adquirí las (§ 2º)

e o 5º disporá sôbre o aumento do mesmo capital, pela emissão de novas ações, e sôbre a sua subscrição pelo Tesouro Nacional e pelo público (§ único).

O parágrafo 1º do artigo 4º da proposta do Instituto tem a mesma redação do 3º do artigo 3º do projeto; o parágrafo 2º dêsse mesmo artigo 4º é o próprio 4º do artigo 3º do projeto, suprimindo-se-lhe, porém, o final: - "e por valor não inferior ao nominal";

O artigo 5º da proposta do Instituto tem redação igual à do § 1º do artigo 3º do projeto, mas a do § único daquele artigo da proposta é a do § 2º do artigo 3º do projeto, convenientemente modificado.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

Aquela supressão e esta alteração justificam-se:

A primeira, porque a êste Instituto parece que a condição de venda das ações ao público "por valor não inferior ao nominal" virá impedir ou, pelo menos, reduzir a proporções mínimas a aquisição de tais títulos por particulares, pelo quase nenhum interêsse que terão em aplicar capitais em nogócios realmente muito pouco vantajoso quando em cotejo com os proventos que lhes proporcionaria a compra de inú meros outros títulos por valor inferior ao nominal e os quais lhes ren deriam juros ou dividendos muito mais elevados do que os 5% temporà - riamente garantidos pelo projeto.

Êste Instituto é de parecer que, visando a obtenção imediata de capitais, para o reaparelhamento das estradas de ferro da União, se ria mais plausível, nas condições atuais do mercado de títulos, deixa rem-se as respectivas ações à mercê da lei da oferta e da procura como mesmo elevar-se-lhes os dividendos garantidos para 7% e ainda que essa garantia se mantenha por prazo suficientemente longo e não em ca ráter temporàrio, ad-libitum do detentor da maioria das ações.

A alteração da redação do § 2º do artigo 3º do projeto (§ único do artigo 5º da proposta) decorre da consideração de que pode - rão já existir, quando fôr posta em vigor a nova lei - se já não exis tem - verbas para o reaparelhamento das ferrovias aludidas, como, por exemplo, as produzidas pelos Fundos de Melhoramento e Renovação Patri monial. A nova redação envolve, sem dúvida, mais comodidade para a Rêde e não deixa de prever a necessidade de autorização do Legislati- vo para a outorga de novas verbas, quando fôr o caso.

III - Quanto à letra e do Artigo 5º

No que se refere ao artigo 5º do projeto e que, na redação do Instituto passa a ser o 6º, modificação importante é introduzida na respectiva disposição da letra e, que confere à Rêde Ferroviária Federal S.A. competência para "aprovar, rever e modificar as tarifas ferro viárias".

Não parece, com efeito, que atenda ao interêsse público a com pleta liberdade, em materia de tarifação, concedida, pelo projeto, à Rêde Ferroviária Federal S.A. Atente-se para a possibilidade de "abu-

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

so dessa liberdade", com o fito de aumentar arbitràriamente os lucros da Rêde e então se concluirá que o caso pode reputar-se incurso na sanção do artigo 148 da nossa carta magna, d'onde o receio de que o projeto venha a ser taxado de inconstitucional. Considere-se, ademais, que a faculdade de formar e pôr em vigor as próprias tarifas jamais foi concedida a qualquer emprêsa ferroviária do País; ao contrário, a legislação vigente, os contratos de concessão e a ação restritiva do Poder Público sempre lhes opuseram dificuldades quanto ao estabelecimento de tarifas justas e razoáveis, por elas estudadas e propostas, o que tem sido, incontestàvelmente, uma das causas dos desequilíbrios financeiros com que têm lutado, especialmente nêstes últimos anos de acentuada inflação e redução do poder aquisitivo da moeda nacional.

É parecer dêste Instituto que o Conselho de Tarifas e Transportes, convenientemente reorganizado, deve ser mantido como órgão técnico e especializado em matéria de tarifação ferroviária e dêle é que deveria depender - a exemplo do que ocorre com as ferrovias norte-americanas, em relação à "Interstate Commerce Commission" - a legalização das tarifas das estradas de ferro do País, quaisquer que sejam estas.

E, não sendo possível, dadas as nossas condições peculiares, adotar-se o modêlo consagrado na grande nação setentrional dêste Continente, o que se poderá recomendar é o consubstanciado no projeto de Regulamento da Contadoria Geral de Transportes, ora em estudo neste Instituto, o qual subordina a tarifação ferroviária às decisões do respectivo Conselho de Tarifas e Transportes e à homologação da autoridade superior competente.

IV - Quanto ao Artigo 6º

O Instituto, na sua proposta, mantém a redação do texto inicial do projeto, salvo ligeira modificação de pontuação, para maior clareza de dispositivos, mas verificando haver omissões no respectivo § 1º, quanto à composição dos Conselhos de Administração e processo de escolha dos respectivos membros, deu nova forma à redação dêsse parágrafo, a qual por si mesma se justifica.

No § 2º, dêsse artigo, atribui às Assembléias Gerais o provi-

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

mento, por eleição, dos cargos de Membros dos Conselhos de Administração da Rêde e das sociedades a elas filiadas, de acôrdo com o disposto na letra a do § único do artigo 87 do Decreto-lei 2627 de 26/9/40, parecendo-lhe desnecessário indicar que "serão escolhidos pelo Presidente da República", como consta do tópico 13 da Exposição de Motivos.

O § 3º do artigo 7º da proposta reproduz os dispositivos do § 1º do artigo 6º do projeto, salvo na sua letra b, em que o Instituto atribuiu ao Conselho de Administração da Rêde não só a eleição, como a exoneração do respectivo Superintendente, recomendando que a escolha dêsse administrador recaia em engenheiro ferroviário com mais de 10 anos de tirocínio administrativo nas ferrovias do País.

E, em lugar do § 2º do mesmo artigo 6º do projeto, redigiu o § 4º do artigo 7º de sua proposta, no qual consigna que os Presidentes dos Conselhos de Administração deverão ser eleitos por maioria de votos dos respectivos membros, inclusive o do Conselho de Administração da própria Rêde, cuja Presidência não convirá caber, como se dispõe no projeto, ao Ministro da Viação e Obras Públicas, por motivos óbvios.

V - Quanto ao Artigo 7º

Quatro sugestões são feitas na redação das letras dêsse artigo. Na letra b procurou-se tornar mais clara a redação. Introduziram-se duas novas letras: A primeira, colocada como c, referente à nomeação e destituição dos Superintendentes das estradas de ferro componentes da Rêde. A segunda, como g, que se refere à criação ou incorporação de organizações subsidiárias das várias emprêsas constituintes da Rêde. Na letra g do projeto, que passará a h, acrescentou-se a expressão "por intermédio do Ministro da Viação e Obras Públicas", atendendo a que, sendo êste o responsável pelos negócios de tôda a Viação Férrea do País, perante o Chefe do Executivo, a êle é que deverá caber a prestação de informações, a êste último, relativas à gestão de tais negócios.

VI - Novo artigo sôbre a Administração das Sociedades Coordenadas

Sendo omisso o projeto, no que respeita à administração das

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M. V. O. P.

Sociedades coordenadas e controladas pela Rêde, o Instituto sugere, no artigo 9º de sua proposta, dispositivos referentes à competência dos respectivos Conselhos de Administração e cujos enunciados, pela evidência mesma de seu contexto, dispensem qualquer justificativa.

VII - Quanto ao Artigo 9º

Sugere o Instituto que, na letra b dêsse artigo, se estendam as gratificações, ali previstas, aos Conselhos de Administração das Sociedades componentes da Rêde, como é de justiça.

Em relação ao § único dêsse mesmo artigo, duas modificações são propostas: A elevação, de 5% para 7%, do dividendo mínimo garantido às ações da Rêde e das Sociedades, e a eliminação da transitoriedade da garantia dada pelo Poder Executivo.

Com relação à elevação daquele dividendo mínimo de 7%, já êste Instituto, de passagem, ao referir-se ao dispositivo do § 2º do artigo 4º de sua proposta (§ 4º do artigo 3º do projeto), no tópico II desta exposição, mostrou que, para a obtenção imediata de capitais necessários ao reaparelhamento das estradas de ferro da União, torna-se indispensável colocar as ações da Rêde e das suas filiadas em condições de atrairem, no mercado de valores, o interêsse dos tomadores de títulos. Ora, a cotação forçada ao "mínimo do valor nominal", com rendimento garantido de apenas 5%, só poderá afugentar, ao invès de atrair, o capital particular.

Da mesma forma, não tendo sido prefixado o prazo de garantia dêsse dividendo mínimo, pensa o Instituto que a cordição de garantia temporária indeterminada também afastará os possíveis tomadores dos títulos da Rêde.

VIII - Quanto ao Artigo 11

Êsse artigo, que, como diz a Exposição de Motivos (alínea 16), "consagra um princípio de grande importância, através do qual se procura assegurar o funcionamento das emprêsas ferroviárias da União, em bases econômicamente sãs e em condições semelhantes àquelas em que operam as emprêsas privadas", mereceu especial atenção por parte dos Membros do Plenário dêste Instituto.

A expressão "diminuições de receitas", empregada pelos dignos

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

redatores do projeto, pareceu-lhes vaga e ambígua, portanto, inadequada e, quiçá, inconveniente.

Vaga e ambígua porque, embora seguida do atributivo "oriundas de atividades e tarifas anti-econômicas", deixa dúvidas sôbre se como tais devem considerar-se os "decréscimos" de receitas verificados nos próprios serviços "solicitados pelo Executivo ou por lei", em relação às apuradas anteriormente ou se os das receitas gerais das sociedades, também em relação às de exercícios transatos.

Ora, tais "diminuições de receitas" específicas podem verificar-se, sem que haja "deficit" no balanço geral da emprêsa considerada - o que tornaria dispensável a subvenção - como também é possível haver acréscimo de tais receitas, quando, no balanço de contas das atividades ou transportes anti-econômicos, determinados pelo Govêrno, se apura um prejuízo certo que deveria ser ressarcido à executora do serviço. .

E bastam essas considerações para patentearem a impropriedade e, mesmo, inconveniência daquela expressão.

O que deve ficar assentado, com tôda a precisão e clareza, para que se alcance o objetivo, tão criterioso e justo, da Comissão Especial, expresso na alínea 16 citada, da sua Exposição de Motivos, é que os "prejuízos" consequentes de atividades anti-econômicas ou serviços deficitários exercidass aquelas ou prestados êstes, quer ao Estado, quer ao público, a título gratuito ou com reduções tarifárias, por fôrça de lei ou de atos do Poder Executivo, sejam "compensados" às emprêsas que as executarem ou os prestarem, sob a forma de "indenizações" ou reposições em dinheiro de contado, pagas, dentro do prazo hábil, mediante conta fundamentada e apresentada, mensalmente, a quem de direito, pela Rêde Ferroviária Federal S.A.

DEPARTAMENTO DE ADM. DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.S.

Foi nesses têrmos que o Instituto redigiu a sua proposta, procurando bem interpretar o próprio pensamento daquela Comissão Especial.

Há, por outro lado, no texto do artigo em exame, estas impropriedades vocabulares: "As diminuições de receita serão subvencionadas pela União", etc.; "atividades e tarifas anti-econômicas solicitadas pelo Poder Executivo ou por lei"; e est'outra de ordem técnica: "para co-

bertura do deficit específico".

Com efeito, não seriam as "diminuições de receita" que devessem receber a subvenção e sim as emprêsas em que ocorressem - Subvencionar - "é dar subvenção a" (Candido Figueiredo - Novo dicionário da lingua portuguesa", isto é, "dar subsídio", "auxílio pecuniário" a alguém. "Subvenção", segundo Antenor Nascentes (Dicionário etimológico da lingua portuguesa), vem do latim subventione, o ato de vir por debaixo, para amparar, socorrer.

As palavras que, no caso, exprimiriam bem o próprio pensamento dos autores do projeto, são, pois: "Prejuízos", em lugar de "diminuições de receitas"; "atividades ou serviços", exercidas ou prestados, por fôrça de lei ou de atos do Poder Executivo, ao invés de "solicitados pelo Poder Executivo ou por lei", e "serão compensados, pela União, sob a forma de indenizações em dinheiro", em vez de "serão subvencionados pela União".

Quanto à expressão "para cobertura do deficit específico", também não nos parece adequada, pela dificuldade que ofereceria o cálculo ou determinação dêsse deficit específico.

No caso comum de transportes de pequenas expedições, para dar apenas um exemplo, como calcular a despesa respectiva, para, conhecida a receita, deduzir-se o deficit?

A determinação do "custo específico", para tal serviço, é, como se sabe, problema dificílimo e que ainda não se conseguiu resolver satisfatòriamente. Mesmo que se tratasse de transportes em vagões lotados, a dificuldade permaneceria, embora mais passível de solução.

Muito mais simples é, em contraposição, o cálculo do "prejuízo" advindo da redução concedida sôbre as tarifas vigorantes. Ou, no caso, por exemplo, da condução gratuita de imigrantes ou malas postais, o cálculo, pelas tabelas, do que deixou de arrecadar a emprêsa ou mesmo do custo aproximado do transporte, baseado no do veiculo-km, apurado pelas Estatísticas ferroviárias.

Só no caso de deficit, no balanço final de cada exercício, é que deveria ter lugar a subvenção, a cargo do Tesouro, o que é previsto no § 1º do artigo 13, tal como o redigiu êste Instituto, que, além dis-

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

so, no § 2º do mesmo artigo, indica o modo como deve ser encaminhado ao Executivo o pedido de subvenção - isto é, com a demonstração e justificativa devidas.

E para que o Govêrno conheça, nesse particular, a situação das suas emprêsas ferroviárias transformadas em sociedades anônimas, o § 3º obriga a procederem ao estudo imediato dessa situação e apresentarem, dentro de prazo hábil, ao Ministério da Viação e Obras Públicas, a relação das atividades ou serviços deficitários, considerados no artigo em exame.

Como alternativa, êste Instituto oferece uma redação para o artigo 11 no qual se estabelece o princípio de que o Govêrno Federal deve pagar às suas ferrovias o montante da despesa de conservação da Via Permanente, para restabelecer, em parte, a desigualdade ora existente em relação ao tratamento que é dado aos transportadores rodoviários, marítimos ou aéreos. Esta subvenção permitirá baixar as tarifas-tecto necessárias ao equilíbrio financeiro de cada emprêsa.

IX - Quanto ao Artigo 13

Propõe o Instituto pequena alteração na redação dêste artigo, pois lhe pareceu que, em lugar da expressão "será observado o princípio da reestruturação dos quadros, conservando-se" etc., seria mais acertado e plausível dizer-se: "será observado o princípio da racionalização do trabalho, reestruturando-se convenientemente os quadros de modo a conservar em serviço o pessoal estritamente necessário" etc. è que a simples reestruturação de quadros, que se pode basear em critérios vários, não deve reputar-se um princípio e sim efeito ou resultado da organização científica ou racionalização do trabalho.

DEPARTAMENTO DE ADM.
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

X - Quanto ao Artigo 14

Ocorre a êste Instituto observar que a verba inicial de Cr$ 20.000.000,00, consignada no artigo 14 do projeto, destinada aos dispendios exigidos pela "imediata organização", a cargo da Rêde, "dos serviços técnicos e administrativos", "indispensáveis à obtenção de maior grau de eficiência operativa visado" (alínea 7 da Exposição de Motivos), parece demasiado exígua, para custeio das instalações e trabalhos correspondentes.

Ã estimativa dessa verba é, realmente, difícil, máxime nos tempos que correm, O Ministério da Viação e Obras Públicas disporá, certamente, de melhores elementos para a estipulação do quantum necessário.

XI - Novos Artigos

O Instituto sugere a inclusão de dois novos artigos antes dos dispositivos finais. O primeiro dêstes artigos visa tornar claro que a Rêde Ferroviária Federal S/A ficará sujeita à legislação ferroviária vigente no País, a fim de evitar que haja, no futuro, dúvidas e confusões na interpretação da nova lei.

O segundo, determina ao Poder Executivo a adoção de providências no sentido de se adaptarem, convenientemente, os órgãos ferroviários oficiais ao regime instituido para as ferrovias da União, em virtude da mesma Lei.

a) Luiz Orsini de Castro e
José Wilson Coelho de Souza
RELATORES

a) Edmundo Brandão Pirajá
Secretário Geral

Secção Administrativa de [illegible]
em ..... de ..... de 19..
(Luiz Virlato de Fonseca Galvão)
Chefe

/FBQ.

DEPARTAMENTO DE ADM.
DIVISÃO
DE
ORÇAMENTO
M.V.O.P.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI - Nº 1907 - 1952

DETERMINA A TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS DA UNIÃO EM SOCIEDADES ANONIMAS, AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A E DÁ OUTRAS PROVIDENCIAS.

(Do Poder Executivo)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Poder Executivo fica autorizado a constituir, nos têrmos do Decreto-lei nº 2627, de 26 de setembro de 1940 e da presente lei, uma sociedade anônima por ações, sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A., para coordenação das emprêsas ferroviárias de propriedade da União.

Art. 2º As emprêsas ferroviárias de propriedade da União, atualmente organizadas sob a forma de autarquias e repartições, serão transformadas, por iniciativa do Ministério da Viação e Obras Públicas, em sociedades anônimas, mediante a incorporação ao capital social dos bens e direitos que hoje constituem o patrimônio das autarquias ou que se acham aplicados no serviço exclusivo das repartições.

§ 1º Os bens e direitos a que se refere êste artigo, serão incorporados pelos valores de avaliação, procedida na forma do art. 4º e seguintes do Decreto-lei nº 2627, de 26 de setembro de 1940, servindo como peritos dois engenheiros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e um contador do Ministério da Fazenda, designados pelo Presidente da República.

INSTITUTO FERROVIÁRIO DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONOMICAS

PROPOSTA SÔBRE O PROJETO DE LEI Nº 1907 - 1952

Art. 1º Sem alteração.

Art. 2º Sem alteração.

§ 1º Os bens e direitos a que se refere êste artigo, serão incorporados pelos valores da avaliação a que se proceder, na forma dos artigos 4º e 5º do Decreto-lei 2627, de 26 de setembro de 1940, no que ao caso se aplicarem.
A escolha dos peritos, para cada sociedade, recairá sôbre dois engenheiros ferroviários, de preferência, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, e um contador do Ministério da Fazenda, designados pelo Presidente da República.

DEPARTAMENTO DE ARQUIVO DA UNIÃO
MINISTÉRIO DA FAZENDA

§ 2º	O capital das sociedades anônimas, formado pelo valor dos bens e direitos incorporados na forma dêste artigo, poderá ser aumentado pela emissão de novas ações a serem subscritas pela Rêde Ferroviária Federal ou por particulares.	§ 2º	Sem alteração.
§ 3º	Sempre que a unidade regional dos serviços explorados o aconselhar, duas ou mais emprêsas ferroviárias poderão ser reunidas para constituição de uma única sociedade anônima	§ 3º	Sem alteração.
Art. 3º	O capital da Rêde Ferroviária Federal S.A., será inicialmente constituído:	Art. 3º	Sem alteração.
	a) pela incorporação das ações representativas do capital inicial das sociedades anônimas em que se transformarem as emprêsas ferroviárias da União atualmente organizadas sob a forma de autarquias ou repartições;		a) Sem alteração;
	b) pela subscrição em dinheiro autorizada no art. 14 da presente lei.		b) Sem alteração.
§ 1º	O capital da Rêde poderá ser aumentado pela emissão de novas ações, a serem subscritas pelo Tesouro Nacional ou pelo público.		Passa a artigo 5º.
§ 2º	A subscrição pelo Tesouro Nacional dependerá de autorização legislativa, salvo quando feita mediante a reaplicação de lucros distribuídos como dividendos às ações pertencentes à União.		Passa a § único do art. 5º.
§ 3º	A subscrição ou compra de ações pelo público será limitada, de modo que a União conserve na Rêde Ferroviária Federal, a maioria absoluta das ações representativas do capital social.		Passa a § 1º do art. 4º.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

§ 4º As ações representativas do capital da Rêde Ferroviária Federal sòmente poderão ser vendidas pelo Tesouro Nacional, em bôlsas de títulos, pelo mais alto lance obtido e por valor não inferior ao nominal.

Art. 4º O capital da Rêde Ferroviária Federal S.A., como o das sociedades anônimas de que ela participar, será representado por ações nominativas, transferíveis à ordem, de igual categoria e do mesmo valor nominal.

(§ 3º do Art. 3º) sem alteração.

(§ 4º do Art. 3º, alterado).

(§ 1º do Art. 3º sem alteração).

(§ 2º do Art. 3º, alterado).

Art. 5º Compete à Rêde Ferroviária Federal S.A.:

a) lançar no mercado diretamente ou com o auxílio de bancos e sociedades finan-

Passa a § 2º do art. 4º.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.P.

Art. 4º Sem alteração.

§ 1º A subscrição ou compra de ações pelo público será limitada de modo que a União conserve, na Rêde Ferroviária Federal, a maioria absoluta das ações representativas do capital social;

§ 2º As ações representativas do capital da Rêde Ferroviária Federal sòmente poderão ser lançadas pelo Tesouro Nacional e vendidas em bôlsas de títulos, pelo mais alto lance obtido.

Art. 5º O capital da Rêde poderá ser aumentado pela emissão de novas ações, a serem subscritas pelo Tesouro Nacional ou pelo público.

§ único A subscrição pelo Tesouro Nacional, far-se-á dentro do limite de verbas próprias, aprovadas, se necessário, pelo Legislativo ou mediante a reaplicação de lucros distribuídos como dividendos às ações pertencentes à União.

Art. 6º Artigo 5º do Projeto sem alteração

a) lançar no mercado diretamente ou com o auxílio de bancos e sociedades financei -

ceiras, títulos sociais e obrigações de sua própria emissão ou de emissão das sociedades sob seu contrôle, observado, em ambos os casos, o disposto no art. 3º, § 4º;

ras, títulos sociais e obrigações de sua própria emissão ou de emissão das sociedades sob seu contrôle, observado, em ambos os casos, o disposto no art. 4º, §2º;

b) financiar as sociedades sob seu contrôle mediante empréstimos, concessão de garantias ou subscrição de capital;

b) Sem alteração.

c) distribuir empréstimos obtidos no mercado externo ou interno, fiscalizar a sua aplicação e garantir seu serviço e amortização;

c) Sem alteração.

d) sistematizar e aprovar a organização administrativa das ferrovias e seus métodos e processos de operação;

d) Sem alteração.

e) aprovar, rever e modificar as tarifas ferroviárias;

e) propor ao Ministério da Viação, por intermédio de seus órgãos competentes, modificações parciais ou totais das tarifas-tecto das sociedades sob o seu contrôle;

f) elaborar o plano das atividades e aprovar os orçamentos anuais das sociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução e promovendo a destituição dos administradores que a comprometerem por incúria ou incompetência;

f) Sem alteração.

g) reestruturar e fixar os quadros de pessoal das estradas e estabelecer normas gerais de seleção, admissão, promoção e aperfeiçoamento de técnicos e empregados;

g) Sem alteração.

h) promover a constituição de novas emprêsas, com a autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do executivo, fornecendo-lhes a assistência e financiamento e subscrevendo-lhes o capital;

h) Sem alteração.

DEPARTAMENTO DE ADM... DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.P.

% único — É vedado à Rêde Ferroviária Federal, salvo com autorização legislativa;	§ único — Sem alteração.
a) vender ações de sociedades sob o seu contrôle a ponto de reduzir a menos da metade a sua própria participação no capital das mesmas sociedades;	a) Sem alteração.
b) aceitar depósitos irregulares;	b) Sem alteração.
c) conceder financiamento, sob qualquer modalidade, a particulares ou a emprêsas que não estejam sob o seu contrôle;	c) Sem alteração.
Art. 6º — A administração da Rêde Ferroviária Federal, bem como a das sociedades sob seu contrôle obedecerá a forma colegial e será exercida por um Conselho de Administração de cujas decisões o Superintendente será o órgão Executivo.	Art. 7º — Artigo 6º do Projeto, sem alteração.
§ 1º — Os estatutos sociais assegurarão:	Passa a § 3º dêste artigo.
a) a renovação alternada dos mandatos no Conselho de Administração, de modo a assegurar a continuidade administrativa;	Passa a letra a) do § 3º, dêste artigo.
b) a nomeação do Superintendente pelo Conselho de Administração dentre engenheiros ferroviários experimentados nas ferrovias do País;	Passa a letra b) do § 3º, dêste artigo.
c) a representação no Conselho da minoria de acionistas sempre que a participação do público se elevar a mais de 10% do capital social;	Passa a letra c) do § 3º, dêste artigo.
d) a instituição de um Conselho Fiscal, com as funções previstas no Decreto-lei 2 627, de 26 de setembro de 1940, cabendo à minoria de acionistas a eleição de um fiscal, desde que a participação do público se eleve a mais de 10% do capital social.	Passa a letra d) do § 3º, dêste artigo.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.P.

(I n c l u s ã o)

§ 2º Compete ao Ministro da Viação e Obras Públicas a presidência do Conselho da Rêde Ferroviária Federal.

(Letra a) do § 1º, c/alteração).

(Letra b) do § 1º, c/alteração).

§ 1º Os estatutos sociais disporão sôbre a composição e funcionamento dos Conselhos de Administração da Rêde Ferroviária Federal S.A. e de cada uma das sociedades sob seu contrôle, cujos membros efetivos serão no mínimo, respectivamente de 7 e 5, inclusive o Presidente, devendo ser escolhidos, na sua maioria, dentre engenheiros e ferroviários de reconhecida idoneidade e longo tirocínio administrativo, de preferência pertencentes ou que tenham pertencido aos quadros do D.N.E.F., da mesma Rêde ou das Sociedades.

§ 2º Os membros do Conselho de Administração serão eleitos em Assembléia Geral das respectivas sociedades, observado o disposto na letra a do § seguinte:

§ 3º § 1º do Art. 6º do Projeto, sem alteração.

a) a renovação alternada dos mandatos, no Conselho de Administração, de modo a se garantir a continuidade administrativa;

b) a eleição e exoneração do Superintendente da Rêde Ferroviária Federal S.A. pelo respectivo Conselho de Administração, devendo a escolha recair em engenheiro ferroviário com mais de 10 anos de tirocínio administrativo nas ferrovias do País;

c) letra c) do § 1º, sem alteração

d) letra d) do § 1º, sem alteração

DEPARTAMENTO DE ... DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.P.

(I n c l u s ã o)

§ 4º Os Presidentes dos Conselhos de Administração da Rêde Ferroviária Federal S.A. e das sociedades sob seu contrôle serão eleitos, por maioria de votos dos mesmos Conselhos, dentre os respectivos Membros, com mandato pelo prazo fixado nos estatutos, podendo ser reeleitos.

Art. 7º Compete ao Conselho de Administração da Rêde Ferroviária Federal:

Art. 8º Artigo 7º do Projeto, sem alteração.

a) discutir, aprovar e pôr em execução o plano regulador e os orçamentos anuais das sociedades sob seu contrôle;

a) Sem alteração.

b) exercer o direito de voto nas Assembléias Gerais das sociedades sob seu contrôle, elegendo e destituindo administradores, tomando e aprovando contas e relatórios;

b) exercer, por delegado seu expressamente autorizado e instruído, o direito de voto nas Assembléias Gerais das sociedades sob seu contrôle, tomando contas, aprovando-as ou não, e conhecendo os relatórios das administrações, aprovando-os ou não;

(I n c l u s ã o)

c) nomear, sob proposta dos Conselhos de Administração respectivos, os Superintendentes das estradas de ferro componentes da Rêde bem como destituí-los das suas funções;

c) decidir sôbre o aumento, a redução, a subscrição e a transferência do capital social das emprêsas sob contrôle da Sociedade;

d) Letra c do art. 7º do Projeto, s/alteração.

d) decidir sôbre o aumento ou redução do capital da própria sociedade, propondo ao Govêrno Federal a subscrição de ações novas ou oferecendo-as, na forma do Decreto-lei 2627, de 26 de setembro de 1940, à subscrição pública;

e) Letra d do art. 7º do Projeto, s/alteração.

e) praticar os atos necessários à consecução dos fins sociais previstos no art. 5º

f) praticar os atos necessários à Consecução dos fins sociais previstos no art. 6º;

f) prestar anualmente contas de sua gestão ao Presidente da República;

Passa a letra h, com alteração.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
D.A.S.P.

(I n c l u s ã o)

(Letra f do art. 7º, c/alteração).

(I n c l u s ã o)

Art. 8º As receitas da Rêde Ferroviária Federal provirão:

g) criar ou incorporar, às sociedades filiadas, organizações subsidiárias, visando, especialmente, o desenvolvimento da produção nas regiões servidas e a recuperação ou fomento do tráfego, para o que incluirá em seu orçamento as verbas necessárias;

h) apresentar anualmente o relatório de sua gestão ao Presidente da República, por intermédio do Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 9º Compete aos Conselhos de Administração das Sociedades estudar e propor ao Conselho de Administração da Rêde Ferroviária Federal S.A.:

a) a organização dos respectivos serviços e programas de administração;

b) na época fixada pelos estatutos, o orçamento e quadros de pessoal para o exercício seguinte;

c) alterações de tarifas julgadas necessárias;

d) planos de obras e respectivos orçamentos.

§ 1º Compete, ainda, aos Conselhos de Administração das sociedades, apresentarem ao da Rêde Ferroviária o relatório anual de sua gestão com a respectiva prestação de contas;

§ 2º As propostas de que trata êsse artigo, cuja execução acarrete aumento de despesas das sociedades, bem como a apresentação do relatório e prestação de contas, far-se-ão através das Assembléias Gerais respectivas.

Art. 10 Artigo 8º do Projeto, sem alteração.

DEPARTAMENTO DE DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.P.

a) dos dividendos e lucros distribuídos pelas emprêsas sob seu contrôle;

b) dos lucros obtidos na venda de títulos;

c) de juros e comissões;

d) de subvenções do Tesouro, na forma do Art. 11.

Art. 9º Os lucros da Rêde Ferroviária Federal apurados em balanço a 31 de dezembro, serão aplicados:

a) no pagamento de um dividendo de 5 a 10%;

b) em gratificações não superiores a 10% dos lucros ao Conselho de Administração;

c) no resgate eventual de ações ou obrigações da própria Rêde;

d) o saldo existente será imediatamente incorporado ao capital e distribuído sob a forma de novas ações, passando o resíduo indivisível para o exercício seguinte sob a rubrica "capital a distribuir".

§ único O Poder Executivo fica autorizado a garantir temporàriamente as ações da Rêde, tomadas por particulares em dividendo mínimo de 5% e um preço de resgate, pelo qual as ações serão readquiridas pela Rêde ao fim do prazo estabelecido no ato de concessão da garantia.

Art. 10 Os dividendos pagos pela Rêde Ferroviária Federal às ações do Tesouro poderão, a critério do Presidente da República, ser aplicados no aumento do capital da própria Rêde ou arrecadados como receita da União.

Art. 11 As diminuições de receitas oriundas de atividades e tarifas anti-econômicas que forem,

a) Sem alteração.

b) Sem alteração.

c) Sem alteração.

d) de subvenções do Tesouro, na forma do Art. 13.

Art. 11 Artigo 9º do Projeto, sem alteração.

a) no pagamento de um dividendo de 7 a 10%;

b) em gratificação não superior a 10% dos lucros líquidos aos Conselhos de Administração da Rêde e das Sociedades;

c) Sem alteração;

d) Sem alteração;

§ único O Poder Executivo fica autorizado a garantir às ações da Rêde, tomadas pelos particulares, um dividendo mínimo de 7% e um preço de resgate em que se leve em conta, o valor da propriedade na ocasião.

Art. 12 Artigo 10 do Projeto, sem alteração.

Art. 13 Prejuízos consequentes de atividades anti-econômicas ou serviços deficitários, exercidas ou

DEPARTAMENTO DE AUDITORIA
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
M.V.O.P.

por motivo de interêsse público, solicitadas de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde Ferroviária Federal, pelo Poder Executivo ou por lei, serão subvencionadas pela União para cobertura de deficit específico.

§ único O Conselho de Administração encaminhará o pedido de subvenção ao Presidente da República com a demonstração do deficit.

(Desdobramento do parágrafo único)

(I n c l u s ã o)

prestados quer ao Estado, quer ao Público, a titulo gratuito ou com redução de tarifas, por força de lei ou de atos do Poder Executivo, serão compensados, pela União, às emprêsas que as executarem ou os prestarem, sob a forma de indenizações em dinheiro, pagas mediante conta fundamentada e apresentada, mensalmente, a quem de direito, pela Superintendência da Rêde.

§ 1º Se ainda fôr verificado deficit no balanço anual da emprêsa filiada, será levado à conta da Rêde, para efeito da correspondente subvenção pelo Tesouro Nacional, a ser paga no exercício seguinte;

§ 2º O pedido de subvenção, nos têrmos do parágrafo anterior, será, pelo Conselho Administrativo da Rêde, encaminhado, com a demonstração e justificativa devidas, ao Presidente da República, por intermédio do Ministro da Viação e Obras Públicas;

§ 3º As emprêsas, ao se reorganizarem em conformidade com a presente lei, procederão ao estudo imediato e integral dos elementos de sua exploração industrial, de modo a poderem apresentar, dentro de prazo hábil, à Rêde Ferroviária Federal S.A., para que esta a submeta à homologação do Ministério da Viação e Obras Públicas, a relação de atividades e serviços deficitários que deverão constituir, em virtude do disposto neste artigo, encargos a serem satisfeitos pela União.

ALTERNATIVA DA COMISSÃO DE TRÁFEGO, ACEITA PELO PLENÁRIO.

Art. 13 A subvenção a que se refere a letra d do artigo 10 compreenderá:

a) o montante da despesa anual de cons[illegible]

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DIVISÃO DE ORÇAMENTO M.V.O.P.

ção da Via Permanente de cada emprêsa;

b) o montante correspondente ao acréscimo de receita que seria produzido pela aplicação das tarifas tecto;

c) indenização do Govêrno por serviços gratuitos, serviços feitos com redução tarifária e serviços onerosos mantidos por determinação legislativa ou executiva;

§ 1º Se, computadas as cotas partes da subvenção acima, ainda fôr verificado deficit no balanço anual da emprêsa filiada, será o mesmo levado à conta da Rêde, para efeito da correspondente subvenção pelo Tesouro Nacional, a ser paga no exercício seguinte;

§ 2º Mantida a redação da Comissão de Administração Geral e Organização.

§ 3º Idem, idem.

Art. 12 Qualquer sociedade anônima de que a União faça parte como acionista, diretamente ou através de outras sociedades, independe, para os fins de constituição ou de dissolução do número de sócios mínimo, exigido no artigo 38, § 1º do Decreto-lei nº.. 2627, de 26 de setembro de 1940.

Art. 13 Na reorganização ou transformação de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde Ferroviária Federal, será observado o princípio do reestruturação dos quadros, conservando-se em serviço o pessoal estritamente necessário ao melhor rendimento dêste, respeitados os direitos de cada empregado na data da reorganização ou transformação.

Art. 14 Fica o Tesouro Nacional autorizado a subscrever ações do capital da Rêde Ferroviá-

Art. 14 Artigo 12 do Projeto, sem alteração.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DIVISÃO DE ORÇAMENTO D.A.S.P.

Art. 15 Na reorganização ou transformação de qualquer emprêsa sob contrôle da Rêde Ferroviária Federal S.A., serão observados os princípios da racionalização do trabalho, reestruturando-se convenientemente, os quadros, de modo a conservar em serviço o pessoal estritamente necessário ao melhor rendimento dêste, respeitados os direitos de cada empregado na data da reorganização ou transformação.

Art. 16 Artigo 14 do Projeto, sem alteração.

	ria Federal S.A. no valor de Cr$ ..... 20.000.000,00, fazendo a despesa por conta do Fundo especial constituído pela arrecadação dos adicionais sôbre o imposto de renda, instituídos pelo Art. 3º da lei nº 1.474, de 26 de novembro de 1951.		
Art. 15	Compete ao Poder Executivo, mediante decreto, a constituição e a aprovação dos estatutos da Rêde Ferroviária Federal, bem como das sociedades anônimas em que se transformarem as emprêsas ferroviárias de propriedade da União, respeitadas as normas do Decreto-lei nº 2627, de 26 de setembro de 1940, no que não forem modificadas pela presente lei.	Art. 17	Artigo 15 do Projeto, sem alteração.
	(I n c l u s ã o)	Art. 18	A Rêde Ferroviária Federal S.A., fica subordinada nos casos não previstos nesta lei, à legislação de caráter geral para as Estradas de Ferro do País.
	(I n c l u s ã o)	Art. 19	O Poder Executivo providenciará dentro de 90 dias da data da publicação da presente lei, sôbre a reorganização, que se tornar necessária, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e da Contadoria Geral de Transportes.
Art. 16	Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.	Art. 20	Artigo 16 do Projeto, sem alteração.
Art. 17	Revogam-se as disposições em contrário.	Art. 21	Artigo 17 do Projeto, sem alteração.

Confere
Secção Administrativa da [illegible]
de de 19
(Luiz Viriato da Fonseca Galvão)
Chefe

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO
D.A.S.P.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto n. 1.907-C/52

RELATÓRIO

O Poder Executivo, por Mensagem de 28 / 4 / 1952 , enviou ao Congresso Nacional o projeto que tomou o nº1907-C, de 1952, determinando a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedade de economia mista e consequente criação da Rede Ferroviária Federal S.A. Constituida uma Comissão Especial para apreciar a matéria, esta apresentou um substitutivo que foi aprovado em duas discussões. Em 17 de agôsto de 1955, foi aprovado o Projeto 1907-C, em redação final, sendo remetido ao Senado Federal, em 29 do mesmo mês, que o apreciou, apresentando-lhe uma emenda substitutiva, em 7 de dezembro de 1956. Voltando a esta Câmara Federal, houve por bem o Exmo. Sr. Presidente Cesar Prieto distribuir-nos a matéria, pelo que passamos a exarar o nosso

PARECER

A Emenda Substitutiva do Senado, a nosso ver, não modificou, substancialmente, a redação Final aprovada pela Câmara dos Deputados. Apenas deu forma mais concisa e ordenada à matéria. No que concerne ao mérito a ser apreciado pela Comissão de Finanças, verificamos que permaneceu a mesma forma de constituição do capital, permitindo-se, entretanto, a participação de pessoas físicas e jurídicas de direito privado como participantes até 20% de seu total,(art.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

4º, letra c) o que era vedado, pela proposição da Câmara Federal (art. 6º). Ora, essa participaçaõ de brasileiros no capital social da emprêsa, é salutar. Não se compreende porque privarem-se capitais nacionais da participação em uma emprêsa de cunho eminentemente patriótico.

A elevação da dotação orçamentária a ser determinada de Cr$ 4.000.000.000,00 (art. 18 da Redação Final da Câmara) para Cr$ 12.000.000.000,00 (art. 22 do Substitutivo do Senado), é um imperativo das condições em que se encontram as ferrovias nacionais. Cr$ 4.000.000.000,00 mal chegariam para cobrir o deficit de cada ano da Estrada de Ferro Leopoldina e da Central do Brasil. Quanto ao crédito especial de Cr$ 500.000. 00,00 para constituir o capital de movimento, o Substitutivo do Senado (art. 23) mantém o aprovado pela Câmara (art. 20).

Outras inovações, de alto merecimento, o substitutivo do Senado contém. Embora sujeitas ao julgamento da Comissão de Transportes e Comunicações, específica no assunto, desejamos destacar uma delas para lhe darmos os nossos aplausos. Trata-se de determinar a participação do partido da oposição de maior bancada no Congresso Nacional (art. 9º,§5º) através de representantes por êle indicados, na Diretoria executiva. Uma emprêsa da envergadura da Rede Ferroviária Federal S.A. não pode prescindir da participação, em sua direção, de grandes correntes de opinião que são o sustentáculo do regime democrático em que vivemos.

Nestas condições, o nosso parecer é favorável à Emenda Substitutiva do Senado ao Projeto n. 1.907-C/52.

Sala Rêgo Barros, em 12/2/1956.

ULTIMO DE CARVALHO - Relator

cb.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

A Comissão de Finanças em sua 1a. reunião ordinária da Convocação Extraordinária, realizada em 12 de fevereiro de 1957, presentes os senhores: Cesar Prieto, Ultimo de Carvalho, Chalbaud Biscaia, Nelson Monteiro, Geraldo Mascarenhas, Silvio Sanson, Leoberto Leal, Nogueira de Rezende Napoleão Fontenelle, Georges Galvão, Josué de Sousa, José Fragelli, Vitorino Corrêa, Drault Ernani, Roxo Loureiro, Broca Filho, Odilon Braga, Vasco Filho e Lino Braun, opina contra o voto dos Srs. Silvio Sanson, Odilon Braga, Nogueira de Rezende, Vasco Filho e José Fragelli, pela aprovação da Emenda Substitutiva oferecida pelo Senado ao Projeto n. .... 1.907-C/52, de acôrdo com o parecer do Relator, Sr. Ultimo de Carvalho.

Sala Rêgo Barros, em 12/2/1957.

Presidente
Cesar Prieto

Relator
Ultimo de Carvalho

cb.

A IMPRIMIR
CÂMARA DOS DEPUTADOS
Em 18/2/1953

PROJETO Nº 1.907/ D/1952

Emenda substitutiva do Senado ao Projeto nº 1.907/52 que determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em Sociedades por Ações; autoriza a Constituição da Rêde Ferroviária S.A.; e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Economia, favorável, com exceção do § 1º do Art. 22; da Comissão de Finanças, favorável; e da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, favorável, com exceção do § 1º do Art. 22, dos §§ 5º e 7º do Art. 9º, da letra c do § 2º do Art. 15 e do parágrafo único do Art. 16, com voto em separado do Deputado Antônio Baby.

PROJETO Nº 1.907/52 EMENDADO PELO SENADO.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), à qual ficarão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas na data da publicação desta lei.

§ 1.º Serão tambem incorporadas à R.F.F.S.A. outra estradas que venham a ser transferidas ao dominio da União, ou cujos contratos de arrendamento venham a ser encampados ou rescindidos.

§ 2.º Poderão ser desincorporadas da R.F.F.S.A., por ato do Poder Executivo, seções ferroviárias que, por conveniência dos interêsses nacionais, sejam arrendadas aos Estados da União ou a organizações especializadas controladas pelo Govêrno que delas necessite para transportes coordenados e maciços de mercadorias ou cedidas aos mesmos para sua exploração comercial.

§ 3.º As ferrovias incorporadas serão agrupadas de modo a formarem sistemas regionais sob a mesma administração.

§ 4.º Por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e aprovação do Presidente da República, poderão ser suprimidos os ramais antieconomicos e substituidos por serviços rodoviários regulares.

Art. 2.º A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias que organizar, mediante autorização prévia do Govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo e nas quais deverá ter sempre a maioria das ações com direito a voto

§ 1.º Na composição da parte restante do capital será observado o disposto no art. 6.º desta lei.

§ 2.º Na constituição da diretoria executiva das subsidiárias respeitar-se-á o estabelecido nos arts. 10 e 11 desta lei.

Art 3.º As disposições constantes dos arts. 23 e 27 desta lei são extensivos às subsidiárias da R.F.F.S.A. referidas no artigo anterior.

Art. 4.º O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A. os quais compreenderão:

a) aprovação da avaliação dos bens e direitos arrolados para constituirem o capital da União:

b) aprovação dos estatutos da sociedade;

c) aprovação do plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

§ 1.º A R.F.F.S.A. será constituida em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja ata deverá conter os estatutos aprovados bem como o histórico e o resumo dos atos constitutivos.

§ 2.º A constituição da sociedade será aprovada por decreto do Poder Executivo e sua ata será arquivada, por cópia autenticada, no Registro do Comércio.

§ 3.º Uma vez aprovada a constituição da sociedade, ser-lhe-ão entregues tôdas as dotações orçamentárias relativas aos serviços e obras a cargo das entidades a ela incorporadas.

Art. 5.º Nos estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável, as normas da lei das sociedades anônimas.

Parágrafo único. Os estatutos a que se refere êste artigo só poderão ser alterados com aprovação do Presidente da República, em decreto.

Art. 6.º A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, só poderão admitir como acionistas:

I as pessoas juridicas de direito público interno;

Lote: 29 Caixa: 94
PL Nº 1907/1952
209

II o Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios, as quais, em virtude de lei, estejam sob contrôle permanente do poder público.

Art. 7.º A União subscreverá a totalidade das ações que constituirão o capital inicial da R.F.F.S.A. e o integralizará com o valor:

a) dos bens e direitos que hoje formam o patrimônio das emprêsas ferroviárias de sua propriedade e que foram incorporadas à R.F.F.S.A.

b) pela tomada de ações por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6.º da presente lei.

§ 1.º O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na forma do Capítulo II (arts. 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º) do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2.º O Govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A. vendendo-as às pessoas jurídicas de direito público interno e às sociedades de economia mista, constantes do art. 6.º desta lei e por valor não inferior ao nominal.

§ 3.º O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem direito de voto, podendo os aumentos de capital dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9.º do Decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4.º As ações preferenciais terão prioridade no reembôlso de capital e na distribuição de dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

§ 5.º As ações da R.F.F.S.A. poderão ser agrupadas em títulos múltiplos de 100 (cem) a 10.000 (dez mil) ações, sendo nos estatutos regulados o agrupamento e o desdobramento, de acôrdo com a vontade do acionista.

§ 6.º O capital da R.F.F.S.A. será aumentado pela emissão de novas ações a serem entregues ao Tesouro Nacional na proporção dos investimentos que forem feitos com reaplicação dos lucros ou com recursos previstos em lei. Com essa exigência, critério idêntico aplicar-se-á com relação ao capital das subsidiárias, mantendo-se em cada caso o direito de participação proporcional dos mais acionistas.

§ 7.º Sempre que os investimentos de que trata o parágrafo anterior importarem num aumento de capital sua aplicação ficará condicionada à prévia verificação de rentabilidade ou essencialidade.

Art. 8.º Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de emprêsas que vier a organizar, até o limite do dôbro de seu capital integralizado, com ou sem garantia do Tesouro;

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das emprêsas sob seu contrôle, bem como seus métodos e processos de operação mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas emprêsas assistência técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor a revisão e modificação das tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará a proposta ouvindo os órgãos competentes, submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos da ssociedades sob seu contrôle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais e fixar o número de seu pessoal e das emprêsas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

§ 1.º Aos funcionários públicos e extranumerários amparados pelo art. 23 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e pela lei n.º 2.284, de 9 de agôsto de 1954 que servem nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. ficam assegurados todos os direitos que já houverem adquirido na data da publicação desta lei, sendo-lhes facultado optar dentro em 12 (doze) meses pela permanência como funcionários públicos ou pela transferência para o quadro de empregados da emprêsa, caso em que contarão o respectivo tempo de serviço para gôzo das vantagens e direitos da legislação do trabalho em vigor.

§ 2.º A R.F.F.S.A. utilizará os funcionários públicos e os extranumerários referidos no parágrafo anterior na categoria de pessoal cedido pela União e efetuará seu pagamento com recursos que lhe serão fornecidos mensalmente pelo Tesouro Nacional.

§ 3.º A R.F.F.S.A. recolherá, dentro do mês seguinte, ao Tesouro Nacional, a quantia correspondente ao total dos pagamentos feitos cada mês pela União nos têrmos do parágrafo anterior.

§ 4.º Os atuais quadros de funcionários públicos existentes nas estradas de ferro incorporadas à R.F.F.S.A. em virtude da presente lei, ficam transformados em quadros suplementares extintos cujos cargos de carreira ou isolados e funções dos extranumerários referidos no § 1.º serão suprimidos à medida que vagarem.

§ 5.º Aos funcionários públicos de carreira e os extranumerários referidos no § 1.º que forem transferidos para os quadros suplementares extintos de que trata o § 4.º ficam assegurados os direitos à promoção nos quadros a que pertencerem no Ministério da Viação e Obras Públicas na forma da legislação em vigor (lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952).

Art. 9.º É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar suas ações ou as de sociedades sob seu contrôle a ponto de reduzir a menos de 51 % (cinqüenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou emprêsas que não estejam sob seu contrôle;

d) penhorar suas ações ou as das sociedades que vier a organizar.

Art. 10. A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegial e será exercida por uma diretoria cujos membros solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas, e em número de sete (7), serão eleitos pela assembléia geral que indicará, dentre êles, o presidente.

Parágrafo único. Os diretores eleitos terão mandato de quatro (4) anos, com recondução permitida, sendo que inicialmente o presidente e um diretor terão mandato de quatro (4) anos, dois de três (3) anos, dois de dois (2) anos e um de um (1) ano, conforme indicação expressa da assembléia geral no ato da eleição.

Art. 11. O conselho fiscal será constituído de três (3) membros, com mandato de um ano, eleitos pela assembléia geral, assegurado o direito de representação da minoria.

Parágrafo único. O conselho fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do decreto-lei n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o decreto-lei n.º 2.928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Art. 12. A administração da R.F.F.S.A. será assistida por um conselho consultivo, constituído de dois (2) representantes de cada uma das confederações representativas do comércio, indústria e agricultura, de três chefes de serviços técnicos e administrativos, de um (1) representante do pessoal, cabendo a êste conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1.º Os membros do conselho consultivo serão designados:

a) os representantes das confederações por êsses órgãos;

b) os três chefes de serviços técnicos e administrativos pela diretoria executiva;

c) o do pessoal, pela forma que dispuser o regulamento, e exercerão suas funções gratuitamente.

§ 2.º O conselho consultivo, cujo exercício será gratuito, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês e será presidido por um dos diretores, designado pela diretoria.

Art. 13. A rêde ferroviária que constitui a R.F.F.S.A. será agrupada em rêdes regionais, tendo em vista a eficiência dos serviços, a economia e a facilidade da administração.

Art. 14. As rêdes regionais serão administradas por uma diretoria de três (3) membros, um dos quais será o superintendente da rêde, todos responsáveis, solidàriamente, pelas decisões tomadas, sempre por maioria de votos.

§ 1.º Os diretores regionais, inclusive o superintendente, serão nomeados pela diretoria da R.F.F.S.A., por três (3) anos.

§ 2.º A diretoria regional competem todos os atos de administração da rêde regional, dentro das instruções e decisões da diretoria da R.F.F.S.A.

§ 3.º Na primeira diretoria de cada uma das rêdes regionais um dos seus membros terá mandato de dois (2) anos, o outro de um (1) e o superintendente de três (3).

Art. 15. A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) dividendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) da renda do tráfego e de outras indústrias;

c) da renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;
e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;
f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 18 e outros recursos concedidos pela União;
g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;
h) renda eventual.

Art. 16 Os dividendos pagos nos dez primeiros anos pela R F F S A. às ações do Tesouro serão aplicados em aumento de capital da própria sociedade ou arrecadados como receita da União.

Art. 17. A R F.F S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se o de autoridades que forem indicadas em lei e o dos membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único. Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito publico só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R F F S.A.

Art. 18. O orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R F F S A. uma dotação de Cr$ 4 000 000 000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender a situação deficitária dos seus serviços.

§ 1.º Os orçamentos seguintes consignarão dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de 5% (cinco porcento) até o limite de 50% (cinqüenta por cento) da dotação inicial.

§ 2.º Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 19 Todo aumento de salário impôsto pelo Govêrno da União ao pessoal da R F F.S A. importa em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 8.º desta lei.

Parágrafo único. Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura da despesa, deverá fornecer à R.F F.S.A., em duodecimos, os recursos para atender às despesas correspondentes.

Art. 20. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial até o limite de Cr$ ..... 500.000.000,00 (quinhentos milhões), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e para atender às despesas de instalação.

Art. 21. A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorporadas, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existirem.

Art. 22. Na data da constituição da R F F.S A. ficam extintos todos os cargos em comissão constantes dos quadros das estradas de ferro federais que a ela forem incorporadas.

Art. 23. Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhe, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 24. A R.F.F.S.A. gozará de isenção de direitos de importação para consumo e de impostos adicionais em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações ou de suas subsidiárias para os fins a que se destina.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou qualquer de suas subsidiárias, com restrição quanto aos similares de produção nacional e de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 25. A R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo poderá dar aos financiamentos tomados no exterior pela R.F.F.S.A. e pelas suas subsidiárias a garantia do Tesouro Nacional, diretamente ou através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Caixa: 94
Lote: 29
PL Nº 1907/1952
210

Art. 27. A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único. Fica a R.F.F.S.A. autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazens gerais, frigoríficos e silos que regularize o escoamento da produção.

Art. 28. O relatório anual da diretoria executiva da R.F.F.S.A., os balanços, as contas de lucros e perdas da sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhadas do parecer do conselho fiscal, serão julgadas pelo conselho de administração, em sessão realizada na primeira quinzena de março do ano seguinte, e remetidas ao Tribunal de Contas até o dia 31 do mesmo mês.

Parágrafo único. O Tribunal de Contas limitar-se-á a examiná-las e emitir parecer, remetendo-as em seguida ao Congresso Nacional, sem proceder a novo julgamento. Tomando conhecimento do parecer do Tribunal de Contas, o Congresso adotará as medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas ao Poder Executivo para agir contra os responsáveis no caso de serem assinaladas quaisquer irregularidades.

Art. 29. A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro em trinta (30) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 30. Os estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas especificas para a participação de seus empregados nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 31. Os militares e os funcionários civis da União, dos Estados e dos Municípios, das entidades autárquicas, paraestatais e das sociedades de economia mista poderão servir na R.F.F.S.A. em funções de direção ou de natureza técnica, na forma do decreto-lei n.º 6.877, de 18 de setembro de 1944, não podendo, todavia, acumular vencimentos, gratificações ou quaisquer outras vantagens, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo pirmitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição.

Art. 32. As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33. Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho em suas relações com a sociedade, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo 1.º Ficam assegurados aos servidores atuais das ferrovias, sob o regime autárquico ou sob administração da União, todos os direitos, prerrogativas e vantagens concedidos pela legislação vigente.

§ 2.º Dentro em 180 dias a contar da publicação desta lei, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação que regula os direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 34. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara dos Deputados, em 29 de agôsto de 1955.

Carlos Luz

Benjamin Farah

Rui Santos

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda Substitutiva do Senado ao Projeto nº 1907 - 52

SUBSTITUTIVO do Senado ao Projeto de Lei da Câmara que determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.

Ao projeto (Emenda nº 28-C, substitutiva)

Substitua-se, o projeto, pelo seguinte:

"Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.

Art. 2º - O Presidente da República designará, por decreto, o representante da União nos atos constitutivos da R.F.F.S.A., o qual promoverá:

a) a avaliação dos bens e direitos arrolados para constituírem o capital da União;

b) a organização dos Estatutos da Sociedade;

c) o plano de transferência dos serviços que tenham de passar do Ministério da Viação e Obras Públicas para a R.F.F.S.A.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 1º - A R.F.F.S.A. será constituída em sessão pública no Ministério da Viação e Obras Públicas e de cuja ata deverão constar os Estatutos aprovados, o histórico bem como o resumo dos atos constitutivos.

§ 2º - Os atos constitutivos da Sociedade e os seus Estatutos serão aprovados por decreto do Poder Executivo, sendo arquivada no Departamento Nacional da Indústria e Comércio a cópia da ata, devidamente autenticada.

§ 3º - Uma vez aprovada a constituição da Sociedade, ser-lhe-ão transferidas, automàticamente, tôdas as dotações orçamentárias destinadas às entidades e ela incorporadas.

Art. 3º - Nos Estatutos da R.F.F.S.A., bem como nos das sociedades que vier a organizar, serão observadas, em tudo que lhes fôr aplicável e não contrariar os dispositivos da presente lei, as normas da lei das sociedades anônimas.

Art. 4º - O capital inicial da R.F.F.S.A. será subscrito obrigatòriamente em 51% (cinqüenta e um por cento) de suas ações pela União, podendo esta subscrever a totalidade se não houver outros tomadores, sendo o capital integralizado com o valor:

a) dos bens e direitos que constituirem o patrimônio das emprêsas ferroviárias de propriedade da União incorporadas à R.F.F.S.A;

b) de ações tomadas por pessoas jurídicas de direito público interno ou por sociedades de economia mista, nos têrmos do art. 6º da presente lei;

CÂMARA DOS DEPUTADOS

c) de ações tomadas por pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento) do seu capital.

§ 1º - O valor dos bens e direitos a que se refere êste artigo será fixado por avaliação, na fórmula do capítulo II (arts. 4º, 5º, 6º, 7º e 8º) do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 2º - O govêrno poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinqüenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, nêste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 3º - O capital da R.F.F.S.A. será representado por ações ordinárias, com direito de voto, e preferenciais, sem êsse direito, podendo os aumentos dividir-se, no todo ou em parte, em ações preferenciais para cuja emissão não prevalecerá a restrição do parágrafo único do art. 9º do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940.

§ 4º - As ações preferenciais terão prioridade no reembolso do capital e na distribuição do dividendo mínimo de 8% (oito por cento).

Art. 5º - A R.F.F.S.A. operará diretamente ou através de subsidiárias, que organizar, mediante prévia autorização do govêrno, expressa em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único - No prazo máximo de um ano, a contar da publicação desta lei, a R.F.F.S.A. apresentará um plano de grupamento das estradas de ferro e ela incorporadas, de maneira a formarem sistemas regionais e a constituirem as sociedades anonimas subsidiárias.

Art. 6º - A R.F.F.S.A., bem como as sociedades que vier a organizar, poderão admitir como acionistas:

I - As pessoas jurídicas de direito público interno;

II - O Banco do Brasil e as sociedades de economia mista criadas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios que, por força de lei, estejam sob controle permanente do Poder Público;

III - As pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, até 20% (vinte por cento)do respectivo capital.

Parágrafo único - Os Estatutos da R.F.F.S.A. e o das sociedades que vier a organizar, estabelecerão que, quando no capital de qualquer delas as ações pertencentes a pessoas jurídicas de direito público, exceto a União, e as pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, alcançarem 7,5% (sete e meio por cento) do total, será assegurada a participação da minoria na Diretoria e no Conselho Fiscal da Empresa onde isso ocorrer.

Art. 7º - Compete à R.F.F.S.A.:

a) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas;

b) lançar no mercado, por seu valor nominal, obrigações ao portador de sua própria emissão ou de emissão de empresas que vier a organizar, até o limite do dobro de seu capital integralizado,com ou sem garantia do Tesouro;

CÂMARA DOS DEPUTADOS

c) subscrever capital das sociedades sob seu contrôle e conceder-lhes empréstimos ou garantias;

d) sistematizar e fiscalizar a administração das empresas sob seu controle, bem como seus métodos e processos de operação, mediante contrato de prestação de serviços em que garanta a essas empresas assistencia técnica, contábil, jurídica e administrativa;

e) propor as revisões e modificações de tarifas, que julgar necessárias, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro que estudará as propostas, ouvindo os órgãos competentes e submetendo o resultado à aprovação final do Ministro da Viação e Obras Públicas;

f) elaborar o plano de atividades e aprovar os orçamentos das sociedades sob seu controle, fiscalizando a respectiva execução;

g) reestruturar os quadros de pessoal em função das necessidades de serviços e padrões de vida regionais, fixar o seu número nas empresas que organizar, sua remuneração, direitos e deveres;

h) realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos.

Art. 8º - É vedado à R.F.F.S.A.:

a) alienar ou gravar as ações das sociedades sob seu controle a ponto de reduzir a menos de 51% (cin-

quenta e um por cento) a sua própria participação no capital destas sociedades;

b) aceitar depósitos irregulares;

c) conceder financiamentos, sob qualquer modalidade, a particulares ou empresas que não estejam sob seu controle;

d) penhorar as ações das sociedades que vier a organizar, salvo quando se tratar de operação com estabelecimento bancário de propriedade ou sob o controle do Tesouro Nacional.

Art. 9º - A administração da R.F.F.S.A. obedecerá à forma colegiada e será exercida por uma Diretoria composta de 1 (um) Presidente e de 6 (seis) Diretores, pessoas de notória competencia e reputação ilibada, todos solidàriamente responsáveis pelas decisões tomadas.

§ 1º - O Presidente será nomeado pelo Presidente da República, demissível "ad-nutum", com direito de veto sôbre as decisões da Diretoria.

§ 2º - Enquanto a União fôr detentora da totalidade das ações ordinárias da Sociedade, os Diretores serão nomeados pelo Presidente da República.

§ 3º - Os Diretores terão mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução.

§ 4º - A Diretoria renovar-se-á, anualmente, pelo terço. Para esse fim, inicialmente, 2 (dois) dos Diretores serão nomeados por 2 (dois) anos e 2 (dois) outros o serão por 1 (um) ano, constando dos decretos de nomeação os respectivos prazos.

§ 5º - Na hipótese do parágrafo anterior um dos Diretores com mandato de 3 (tres) anos e um com mandato de 2 (dois),

serão escolhidos pelo Presidente da República dentro de listas tríplices que lhe serão submetidas pelo partido de oposição de maior bancada no Congresso Nacional.

§ 6º - Quando a União deixar de ser detentora da totalidade das ações ordinárias, os Diretores serão eleitos pela Assembléia Geral dos Acionistas, com mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução e assegurada a conclusão do mandato dos anteriormente nomeados.

§ 7º - Na hipótese do parágrafo anterior, um têrço dos Diretores sufragados pelo representante da União, para as vagas não reservadas à minoria dos acionistas, será indicado pela forma prescrita no parágrafo 5º.

§ 8º - Dos vetos do Presidente haverá recurso "ex-officio" para o Ministro da Viação e Obras Públicas, ouvido o Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Art. 10 - O Conselho Fiscal será constituído de 5 (cinco) membros, com mandato de um ano, eleitos pela Assembléia Geral, assegurado o direito de representação da minoria.

§ 1º - O Conselho Fiscal da R.F.F.S.A. terá as atribuições constantes do art. 127 do Decreto-lei nº 2 627, de 26 de setembro de 1940, não se lhe aplicando o que dispõe o Decreto-lei nº 2 928, de 31 de dezembro do mesmo ano.

§ 2º - Enquanto a União fôr detentora da totalidade das ações ordinárias da sociedade, o Conselho Fiscal será provido pelo Presidente da República, escolhidos em listas tríplices de nomes fornecidos pelos Ministros da Fazenda e da Viação e Obras Públicas, pelas Confederações Nacionais da Indústria e do Comércio e pela Confederação Rural Brasileira.

Art. 11 - A administração da R.F.F.S.A., será assistida por um Conselho Consultivo, constituído de 2 (dois), representan-

tantes de cada uma das Confederações representativas do Comércio,da Indústria e da Agricultura,de 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos,de 1 (um) representante do pessoal,cabendo a êsse Conselho sugerir medidas tendentes a melhorar os serviços da Sociedade e responder às consultas que lhe forem feitas pela administração.

§ 1º - Os membros do Conselho Consultivo serão assim designados:

a) os representantes das Confederações por estas;

b) os 3 (três) chefes de serviços técnicos e administrativos pela Diretoria Executiva;

c) o representante do pessoal,pela forma que dispuser o regulamento.

§ 2º - O Conselho Consultivo reunir-se-á uma vez por mês pelo menos,e no máximo quatro vêzes,sendo presidido por um dos Diretores,designado pela Diretoria. Seus membros farão jús a um "quantum" por sessão a que compareceram,fixado,cada ano,pela Assembléia Geral ou, enquanto esta não funcionar, por ser a União a detentora da totalidade das ações, pelo Presidente da República.

Art. 12 - A R.F.F.S.A. administrará as ferrovias isoladas através de Superintendentes nomeados pela Diretoria; e as rêdes ou sistemas regionais,por intermédio de emprêsas subsidiárias organizadas conforme a complexidade dos serviços a cargo de cada uma.

§ 1º - Quando isoladas, as ferrovias poderão ser administradas por uma subsidiária da R.F.F.S.A., desde que seja conveniente à eficiência dos serviços.

§ 2º - Até que as subsidiárias sejam organizadas, as

rêdes regionais serão administradas por Diretorias compostas de 3 (três) membros,um dos quais será o Superintendente,nomeados pela Diretoria da R.F.F.S.A.todos responsáveis,solidàriamente,pelas decisões tomadas,sempre por maioria de votos.

Art. 13 - Na constituição da Diretoria e do Conselho Fiscal das subsidiárias observar-se-á,no que lhes fôr aplicável,o disposto nos artigos 9º e 10.

§ 1º - Os Presidentes das subsidiárias serão de livre nomeação da Diretoria da R.F.F.S.A.,demissíveis "ad-nutum",e terão direito de veto sôbre as decisões da Diretoria a que cada um presidir, com recurso "ex-officio" para a Diretoria da R.F.F.S.A.

§ 2º - O número de Diretores de cada subsidiária será, no máximo,de 5 (cinco),e,no mínimo, de 3 (três), incluído o Presidente.

§ 3º - O número de membros dos Conselhos Fiscais das subsidiárias será de 3 (três).

§ 4º - Cada subsidiária deverá ser assistida por um Conselho Consultivo, constituído à semelhança do disposto no art.11, observado o seguinte:

a) Os Conselhos Consultivos das subsidiárias serão acrescidos de tantos membros quantos forem os Estados que a Rêde atravessar;

b) O representante de cada Estado será escolhido pela Direção da R.F.F.S.A., em lista tríplice indicada pelos Governos dos Estados.

Art. 14 - Aos empregados da R.F.F.S.A. aplicar-se-ão os preceitos da legislação do trabalho, ficando essa aplicação sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único - Dentro de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta lei, o Ministro da Viação e Obras Públicas submeterá à aprovação do Presidente da República uma consolidação da legislação reguladora dos direitos e deveres dos empregados ferroviários, definindo a jurisdição do referido Ministério na sua aplicação.

Art. 15 - Aos servidores das ferrovias de propriedade da União, e por ela administradas, qualquer que seja sua qualidade - funcionários públicos e servidores autárquicos ou extranumerários amparados, ou não, pelo art. 23 e pelo parágrafo único do art. 18, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias ou pelas Leis ns. 1 711, de 28 de outubro de 1952 (art. 261) e 2 284, de 9 de agôsto de 1954 - ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigor, sendo-lhes facultado optar, dentro do prazo de 6 (seis) mêses, pela manutenção da qualidade que nessa data possuam ou pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das suas subsidiárias.

§ 1º - Optando pela transferência para os quadros de empregados da R.F.F.S.A. ou das subsidiárias, os servidores em aprêço passarão à jurisdição da Justiça do Trabalho, contando, para gôzo das vantagens e direitos assegurados pela legislação do Trabalho, todo o tempo de serviço anteriormente prestado à União ou à respectiva Autarquia.

§ 2º - Optando pela manutenção da qualidade que possuam, na data da publicação desta lei, os referidos servidores ficarão sujeitos ao seguinte regime:

a) passarão a integrar, na jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas su

plementares extintos, cujos cargos e funções, isolados, assim como as classes ou padrões iniciais, quando de carreira, serão suprimidos à medida que vagarem, Depois de suprimidos todos os cargos da classe ou padrão inicial, começarão a ser suprimidos os da classe ou padrão imediatamente superior e assim, sucessivamente, até a integral supressão da carreira;

b) quando houver acesso de uma carreira para outra o procedimento da letra anterior se aplica à carreira inferior, não sendo, no caso, extinto nenhum cargo isolado, ou da carreira superior até a total extinção da carreira inferior, respeitada a legislação em vigor;

c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952), revogada a legislação especial anterior;

d) prestarão serviço compatível com seus cargos ou funções, na categoria de pessoal cedido pela União à R.F.F.S.A.;

e) continuarão a se beneficiar do disposto na Lei nº 1 134, de 14 de junho de 1950.

§ 3º - A falta do exercício do direito de opção, até o fim do prazo fixado nesta artigo, implica em escolha pela manutenção da qualidade em que estiver investido o servidor na data da publicação desta lei - funcionário público, servidores autárquico ou extranumerário.

§ 4º - No prazo de 6 (seis) mêses, contado da instalação da R.F.F.S.A., a sua Diretoria organizará relação nominal

dos servidores que não houverem optado pela transferência para os quadros de empregados da emprêsa e das suas subsidiárias e que excedam às necessidades do serviço ferroviário, os quais serão transferidos pelo Poder Executivo para outros órgãos e entidades federais, por iniciativa do Ministro da Viação e Obras Públicas e conforme as conveniências da administração pública.

§ 5º - As transferências de que trata o parágrafo anterior serão feitas à medida das possibilidades e só se poderão verificar para cargos ou funções, isolados ou de carreira, correspondentes aos que os servidores ferroviários ocupavam quer quanto à remuneração, quer quanto à amplitude das carreiras.

§ 6º - Ficam extintos todos os cargos em comissão e funções gratificadas dos quadros e tabelas das estradas de ferro federais incorporadas, na data da constituição da R.F.F.S.A., assegurando-se aos seus ocupantes o direito à aposentadoria na forma do art. 180, da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952.

Art. 16 - Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regime especial, serão assegurados todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são garantidos pela legislação e pelas condições vigorantes na data da publicação desta lei, passando a integrar igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros do pessoal da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias.

Parágrafo único - Ao pessoal das estradas de ferro da União, em regimem especial, serão aplicados os dispositivos constantes do art. 15 e seus parágrafos.

Art. 17 - Caso venham a ser rescindidos ou encampados os contratos de arrendamentos que a União mantém com os Esta

dos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, para exploração das rêdes de sua propriedade, nêles localizadas, constituindo-se ou não subsidiárias da R.F.F.S.A. que as incorporem ou administrem, serão garantidos aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, autárquicos ou não, todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes forem assegurados pela legislação estadual em vigor na data da rescisão ou emancipação do contrato, passando os que forem estáveis a integrar, igualmente, quadros e tabelas suplementares extintos do Ministério da Viação e Obras Públicas, se não optarem pela transferência para os quadros da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias organizadas naqueles Estados.

Parágrafo único - Aos ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Estrada de Ferro Santa Catarina, de que trata êste artigo, serão aplicados os dispositivos do art. 15 e seus parágrafos, não podendo ser removidos para as rêdes ferroviárias ou para o serviço público em outros Estados da União, senão mediante prévia e expressa concordância dos interessados.

Art. 18 - Mediante requisição do Presidente da R.F.F.S.A. e autorização do Presidente da República, poderão ser postos à disposição da emprêsa ou de suas subsidiárias, em funções de direção, militares, funcionários e servidores públicos federais, assim como empregados de sociedades de economia mista controladas pela União, não podendo, todavia, acumular vencimentos e gratificações, sob pena de se considerar como tendo renunciado ao cargo primitivo, salvo os casos previstos no art. 185 da Constituição Federal.

Parágrafo único - Para funções de direção, poderá também a direção da R.F.F.S.A. ou a de suas subsidiárias solicitar aos Govêrnos dos Estados e às Prefeituras Municipais

que lhes sejam postos à disposição servidores e funcionários civis ou militares, de seus respectivos quadros administrativos, nas mesmas condições e com as mesmas restrições prescritas neste artigo.

Art. 19 - Os Estatutos da R.F.F.S.A. prescreverão normas específicas para a participação de seus empregados, qualificados no art. 14, nos lucros da sociedade, as quais deverão prevalecer até que, de modo geral, seja regulamentado o inciso IV do art. 157 da Constituição.

Art. 20 - A receita da R.F.F.S.A. provirá dos seguintes recursos:

a) devidendos das ações das emprêsas sob seu contrôle;

b) renda do tráfego e de outras indústrias;

c) renda das taxas de melhoramentos e renovação patrimonial;

d) alugueres ou arrendamentos de imóveis;

e) prestação de serviços às subsidiárias ou a terceiros;

f) subvenções do Tesouro, na forma do art. 22 e outros recursos concedidos pela União;

g) juros e comissões provenientes de operações de crédito e de depósitos bancários;

h) renda eventual.

Art. 21. - Enquanto a União fôr detentora da totalidade do capital da R.F.F.S.A., os lucros líquidos da sociedade serão considerados reservas, e, quando atingirem ..... Cr$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros) anuais, os lucros líquidos que ela apurar terão o destino fixado neste arti-

go, ainda quando a União não seja a detentora da totalidade do seu capital. Quando as dotações ou auxílios da União se tornarem inferiores a Cr$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) anuais, será permitida a distribuição de dividendos, ficando retidos, em conta especial, em poder da sociedade, sòmente os atribuídos às ações de propriedade da União, para serem aplicados em aumento de capital, mantido, quanto a êste, o direito de participação proporcional dos demais acionistas.

Art. 22 - O Orçamento da União consignará no primeiro ano de funcionamento da R.F.F.S.A. uma dotação de Cr$12.000.000.000,00 (doze bilhões de cruzeiros) que será entregue à sociedade em duodécimos para atender à situação deficitária dos seus serviços.

§ 1º - O Orçamento nos anos seguintes consignará dotação para o mesmo fim, reduzida de ano para ano de acôrdo com as possibilidades e em face dos resultados da operação da R.F.F.S.A. até o limite de Cr$5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros).

§ 2º - Na hipótese dessas dotações serem superiores aos deficits verificados, os saldos serão incorporados ao capital de movimento até que êsse atinja a Cr$1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros); a partir de quando êsses saldos serão aplicados em novas inversões, com o correspondente aumento de capital.

Art. 23 - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, crédito especial até o limite de Cr$500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), que será entregue à R.F.F.S.A. para constituir o seu capital de movimento necessário à operação dos seus serviços e atender às despesas de instalação.

Art. 24 - Todo aumento de salário impôsto pelo Govêr no da União ao pessoal da R.F.F.S.A. ou às suas subsidiárias im porta em aumento de tarifa nas proporções necessárias, ao qual se procederá na forma da letra e do art. 7º desta lei.

Parágrafo único - Se a União não conceder o aumento de tarifa ou o fizer em proporção insuficiente para cobertura das despesas, deverá fornecer à R.F.F.S.A., em duodécimos, os recursos para atender a essas mesmas despesas.

Art. 25 - A R.F.F.S.A. assumirá a responsabilidade dos compromissos que oneram as estradas de ferro a ela incorpora das, mantidas as garantias do Tesouro Nacional, quando existi - rem.

Art. 26 - Aos financiamentos, créditos ou empréstimos que forem obtidos no exterior pela R.F.F.S.A., ou suas subsidiárias, para fins de reaparelhamento ou expansão de seus ser viços, o Poder Executivo, ouvido o Banco Nacional do Desenvolvi mento Econômico, poderá dar a garantia do Tesouro Nacional, independente de autorização especial do Poder Legislativo, até o limite máximo global de duzentos e cinquenta milhões de dólares ou o equivalente em outras moedas.

Parágrafo único - No exercício da autorização constante dêste artigo, o Poder Executivo poderá obrigar o Tesouro Nacional como fiador e principal pagador da quantia mutuada e seus acessórios, praticando todos os atos necessários ao referi do fim e aceitando cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, inclusive o compro - misso geral e antecipado de dirimir, por arbitramento, tôdas as dúvidas e controvérsias.

Art. 27 - Os atos da constituição da R.F.F.S.A. e da

integralização de seu capital, bem como as propriedades que possuir e as aquisições de bens e imóveis que fizer, e ainda os instrumentos de mandato para exercício do direito de voto nas assembléias gerais, serão isentos de impostos e taxas e quais - quer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, que se entenderá com as outras entidades de direito público, solicitando-lhes, na esfera de sua competência tributária, os mesmos favores para a sociedade da qual poderão participar.

Art. 28 - A R.F.F.S.A. e suas subsidiárias gozarão de isenção de direitos de importação, impôsto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para os maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações para os fins a que se destinam, respeitadas as disposições legais relativas à existência de similares da indústria nacional.

Parágrafo único - Todos os materiais e mercadorias adquiridos pela R.F.F.S.A. ou suas subsidiárias, na forma dêste artigo, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.

Art. 29 - À R.F.F.S.A. e às emprêsas sob seu contrôle fica assegurado o direito de promover desapropriação, nos têrmos da legislação em vigor, depois de declarada, a utilidade pública dos bens a desapropriar pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 30 - A União poderá incumbir à R.F.F.S.A. da execução de serviços condizentes com o seu objetivo para os quais destinar recursos financeiros especiais.

Parágrafo único - Fica a R.F.F.S.A., autorizada a organizar uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção.

Art. 31 - A R.F.F.S.A. não fará nenhum transporte gratuito ou com abatimento, salvo de seu pessoal, nos têrmos de seu regulamento, excetuando-se de autoridades que forem indicadas emlei e o dos Membros do Congresso Nacional.

Parágrafo único - Os transportes requisitados pelas pessoas jurídicas de direito público, só serão atendidos mediante empenho prévio de verbas, a partir do segundo exercício de funcionamento da R.F.F.S.A.

Art. 32 - As relações entre a R.F.F.S.A. e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro serão as mesmas que as leis e regulamentos estabelecerem para vigorar entre aquêle Departamento e as Estradas de Ferro de propriedade de emprêsas particulares.

Art. 33 - A direção da R.F.F.S.A. será obrigada a prestar, dentro de 30 (trinta) dias, as informações que lhe forem solicitadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal ou suas Comissões, bem como comparecer a estas, quando convocadas, sob pena de perda do cargo.

Art. 34 - O Relatório anual da Diretoria da R.F.F.S.A, os balanços, as contas de lucros e perdas da Sociedade e de suas subsidiárias, em cada exercício, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal serão encaminhados até o dia 15 de março, ao Conselho Consultivo que se manifestará sôbre o Relatório, formulando críticas e sugestões que reputar convenientes sôbre a gestão das emprêsas. Com ou sem parecer do Conselho Consultivo, o Relatório, balanços e contas serão remetidos ao Tribunal de Con

tas da União até o dia 31 de março de cada ano.

Parágrafo único - O Tribunal de Contas examinará e dará parecer sôbre as contas e balanços, considerando-os à luz dos princípios e normas da administração e contabilidades privadas, e as enviará ao Congresso Nacional, para julgamento, até 30 de junho impreterìvelmente. Julgadas pelo Congresso Nacional, adotará êste medidas tendentes a melhorar o funcionamento da R.F.F.S.A. e restituirá as contas e balanços ao Poder Executivo para que êste promova imediatamente as providências necessárias contra os responsáveis pelas irregularidades e abusos verificados.

Art. 35 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."

SENADO FEDERAL, em 7 de dezembro de 1956

(aa.) Apolônio Salles

Vivaldo Lima

Kerginaldo Cavalcanti

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Voto do Deputado
Antonio Baby

PROJETO Nº 1 907 - C, de 1 952

Emenda do Senado ao Projeto nº 1 907/52, que determina a transformação das emprêsas ferroviarias da União em sociedades por açoes, autoriza a constituiçao da Rêde Ferroviaria Federal S.A.; e dá outras providencias.

Sr. Presidente

Solicitei vista dêste projéto objetivando um estudo mais profundo dentro do exiguo prazo que me foi concedido, em face da relevância da materia.

Do estudo que procedí, embora o assunto não seja extranho a esta Comissão, cheguei á conclusões diferentes, em alguns pontos, do douto relatorio apresentado pelo ilustre Relator - Deputado Saturnino Braga.

Inicialmente, deve ser esclarecido que o Senado, atravéz a emenda substitutiva que apresentou, ordena a matéria de maneira muito mais sábia do que o fez esta Câmara no seu trabalho anterior.

Assim, concordando quasi integralmente com a emenda do Senado, demonstrarei apenas as razões pelas quais divirjo do Ilustre Relator.

I- COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA DA R.F.F.S.A.

Embora em tése esteja com o ilustre e nobre colega Saturnino Braga, de que a composição da Diretoria da Sociedade Anônima não deve estar sujeita a conveniências politicas, havemos de confessar honestamente que até hoje não foi possivel afastar a influência politica, e até politica partidária, dos setores da Administração Pública e mesmo das Autarquias e Sociedades de Economia Mixta a exemplo do que ocorre com o Banco do Brasil, Siderurgica Nacional, Fábrica Nacional de Motores, Compa-

Companhia Equitativa de Seguro de Vida e outros.

A escolha dos seus Diretores, em alguns casos por eleição, sofre a influência da politica situacionista.

Assim, a tése do nobre Relator, em teoría, está - absolutamente certa mas na prática têm falhado flagrantemente.

Concórdo com o nobre Relator, não pelas razões que invocou, mas por entender que em assuntos da alçada administrativa do Estado quem deve realmente administrar é o Governo - atravez pessôas da sua inteira confiança. A oposição, na minha maneira de vêr, cabe fiscalizar esta administração e nunca tomar parte nela.

II - SITUAÇÃO DO PESSOAL

Discordo inteiramente das razões apresentadas pelo nobre Relator com relação ao pessoal ferroviário.

As emendas do Senado, nêste ponto, foram prafunda - mente estudadas naquela Casa do Congresso, inclusive com a participação de representantes da classe ferroviária.

Dois (2) são os pontos que o nobre Relator se manifesta contrário:

a) A matéria contida na letra - c - do § 2º, do artigo 15, da redação apresentada pelo Senado;

b) E a de que trata o artigo 16 e seu paragráfo.

Diz a letra - c - do § 2º, do artigo 15:

" c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1 711 , de 28 de outubro de 1 952) revogada a legislação especial anterior".

A aplicação dessa Lei 1 711 (E.F.) diz respeito aos servidôres referidos no artigo 15, dessa emenda do Senado, que são os Funcionários Públicos, servidôres autárquicos e extranumerários amparados ou não pelo artigo 23, pelo paragráfo único - do artigo 18, ambos do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, pelo artigo 261, da Lei 1 711/52 e pela Lei 2 284/54, que

funcionam ou trabalham nas ferrovias de propriedade da União e por ela administradas,

Todos os servidôres, nas condições especifidadas, são hoje regidos pela Lei nº 1 711/52, de maneira que não encontrei a ampliação de direitos a que se refere o nobre Relator a aos ferroviários dessa espécie, por isso que, dispõe o artigo - 252, dessa mesma Lei 1 711:

" O regime juridíco dêsse Estatuto é extensivo:

I - Aos extranumerários amparados pelo artigo 23 do Ato das Disposições Transditórias da Constituição;

II - Aos demais extranumerários, aos servidôres - das autarquias e aos serventuários da Justiça, no que couber."

Onde a ampliação de direitos, se, como vimos, todos áqueles servidôres já estão sujeitos ao regime juridíco da Lei 1 711/52? ...

A supressão dessa letra - c - , proposta pelo nobre Relator é que criaría uma situação "sui-generis", uma clamorosa injustiça com êsses servidôres, por que funcionários públicos, extranumerários de modo geral e autárquicos em perfeita - igualdade de condições aos demais do Serviço Público Federal - teriam sempre seus direitos e deveres regulados pela atual legislação do servidor público (Lei 1 711/52) sem as alterações ou modificações futuras em face do disposto pelo artigo 15, que diz:

" ... Ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigôr..."

Em face dessas considerações, que me parecem por demais justas, e em obediência e respeito ao direito adquirido dêsses servidôres, sou pela aprovação da emenda do Senado, neste ponto ou seja pela aprovação da letra - c - do pargráfo 2º do artigo 15.

Quanto a situação do pessoal das Estradas de Ferro em regime especial, de que trata o artigo 16 da emenda do Senado, deve, a meu vêr, ser igualmente aprovada.

Embora sôb ameaça do véto presidencial, como esclarece o nobre Relator no seu v o t o, havemos de cumprir nesta Casa do Parlamento o nosso dever e a Sa. Excia. O Senhor Presidente da República cabe, da mesma forma, cumprir o seu dever da maneira como achar por bem.

Essa espécie de pessoal ferroviário, por culpa exclusiva do Governo, não têve até hoje sua situação jurídica - perfeitamente definida, todavía, embora a Administração venha aplicando a legislação do trabalho em suas relações com as emprêsas ferroviárias, por outro lado têm sido concedidos a êsse pessoal , atravéz legislação especial e geral, direitos, regalias e vantagens do servidôr público da União.

Assim é que êsses ferroviários foram abrangidos - pela recente Lei que aumentou o funcionalismo, foram-lhes concedidas as vantagens do salario-familia (esposa e filhos) e gratificação adicional. O seu horário de trabalho é o mesmo dos servidores públicos em geral, estabelecido pelo Decreto 26 299 , de 31 de janeiro de 1 949.

Verifica-se, pois, que a orientação do proprio Governo é no sentido de equiparar, de uniformizar o tratamento entre todos os ferroviários, mantendo assim um principio legal que data de 1 922.

Com efeito, o Decreto 4 544, de 16 de fevereiro de 1 922, em plêna vigencia, estabelece que:

" Art. 1º . Os funcionários e os operários, diaristas e mensalistas das Estradas de Ferro administradas pelo Governo Federal terão iguais direitos e gozarão das mesmas vantagens já consignadas em Lei ou que venham a ser estabelecidas, menos quanto a vencimentos, que, para cada uma, serão fixa-

fixados no respctivo Regulamento, salvo as modifi
cações feita em Lei".

No mesmo sentido dispõe o Decreto Lei nº 4 114, de 14 de fevereiro de 1 942, "in-verbis":

"Art. 1º - Ao pessoal extranumerário das emprêsas - de propriedade da União Federal ou por esta admi - nistradas não se aplica a legislação de proteção ao trabalho, regendo suas relações com o Governo Federal o Decreto Lei nº 240, de 4 de fevereiro de 1 938, e Leis subsequentes ".

Como se vê o principio legal de 1 922 é o mesmo de 1 942, isto é uniformidade de direitos para todoso os servidôres da União.

Objetar-se -á que os ferroviários das emprêsas em regime especial não têm a condição de extranumerários.

Mas, sendo servidôres de empresas do Governo evidentemente são servidores do proprio Governo. Os servidores do Governo ou da União são classificados em apenas duas especies: Funnionários Públicos e extranumerários.

Não sendo, como realmente não são, funcionários - públicos, resta apenas a condição de extranumerários que, em - face do referido Decreto 4 544/22, é extensiva a êsses ferroviá rios.

Além disso, pretende o projéto uniformizar direitos e deveres do pessoal da R.F.F.S.A., na forma do artigo 14 do projéto, no entanto, ficando êsses ferroviários como empregados da Sociedade Anônima, acarretará, desde logo, uma desigualdade de tratamento entre empregados nas mesmas condições, por isso - que ao novo pessoal dessa Rêde Ferroviária não concede o projé to os salários, gratificação adicional e salário familia que têm os atuais ferroviários das Estradas em regime especial.

Essa disparidade ocasionaria justas reclamações do pessoal que não gozasse das referidas vantagens.

Embora esclareça o nobre Relator, no seu v o t o, que o problema do pessoal foi encarado, no ante-projeto do Executivo e no projéto da Câmara, sob critério justo de não se ferirem direitos adquiridos, a supressão pura e simples, como êle entende, do artigo 16 e seu paragráfo, sem qualquer outra disposição referente ao pessoal das estradas em regime especial, prejudicaría sensivelmente a essa espécie de ferroviários nos direitos que já têm de vencimentos iguais aos funcionários públicos, salário família e gratificação adicional.

Em face, pois, dessas considerações, sou contrário as emendas nºs 2 e 3 constantes do parecêr do nobre Relator e favoravel as demais de nºs 1 e 4, bem como favoravel ao restante das emendas do Senado, inclusive e especialmente a letra-c- do § 2º, do artigo 15 e artigo 16 e seu paragráfo.

Sala Paulo Frontin, 15 de fevereiro de 1957

Antonio Babí.
Deputado.

19
f. 46

PROJETO Nº 1 907 - C, de 1 952

Emenda do Senado ao Projeto nº 1 907/52, que determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária Federal S.A.; e dá outras providencias.

Sr. Presidente

Solicitei vista dêste projéto objetivando um estudo mais profundo dentro do exiguo prazo que me foi concedido, em face da relevância da materia.

Do estudo que procedí, embora o assunto não seja extranho a esta Comissão, cheguei á conclusões diferentes, em alguns pontos, do douto relatorio apresentado pelo ilustre Relator - Deputado Saturnino Braga.

Inicialmente, deve ser esclarecido que o Senado, atravéz a emenda substitutiva que apresentou, ordena a matéria de maneira muito mais sábia do que o fez esta Câmara no seu trabalho anterior.

Assim, concordando quasi integralmente com a emenda do Senado, demonstrarei apenas as razões pelas quais divirjo do Ilustre Relator.

I- COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA DA R.F.F.S.A.

Embora em tése esteja com o ilustre e nobre colega Saturnino Braga, de que a composição da Diretoria da Sociedade Anônima não deve estar sujeita a conveniências politicas, havemos de confessar honestamente que até hoje não foi possivel afastar a influência politica, e até politica partidária, dos setores da Administração Pública e mesmo das Autarquias e Sociedades de Economia Mixta a exemplo do que ocorre com o Banco do Brasil, Siderurgica Nacional, Fábrica Nacional de Motores, Compa-

Companhia Equitativa de Seguro de Vida e outros.

A escolha dos seus Diretores, em alguns casos por eleição, sofre a influência da politica situacionista.

Assim, a tése do nobre Relator, em teoría, está - absolutamente certa mas na prática têm falhado flagrantemente.

Concórdo com o nobre Relator, não pelas razões que invocou, mas por entender que em assuntos da alçada administrativa do Estado quem deve realmente administrar é o Governo - atravez pessôas da sua inteira confiança. A oposição, na minha maneira de vêr, cabe fiscalizar esta administração e nunca tomar parte nela.

II - SITUAÇÃO DO PESSOAL

Discordo inteiramente das razões apresentadas pelo nobre Relator com relação ao pessoal ferroviário.

As emendas do Senado, nêste ponto, foram prâfunda - mente estudadas naquela Casa do Congresso, inclusive com a participação de representantes da classe ferroviária.

Dois (2) são os pontos que o nobre Relator se manifesta contrário:

a) A matéria contida na letra - c - do § 2º, do artigo 15, da redação apresentada pelo Senado;

b) E a de que trata o artigo 16 e seu paragráfo.

Diz a letra - c - do § 2º, do artigo 15:

" c) ser-lhes-á aplicada a legislação específica do funcionário público (Lei nº 1 711 , de 28 de outubro de 1 952) revogada a legislação especial anterior".

A aplicação dessa Lei 1 711 (E.F.) diz respeito aos servidôres referidos no artigo 15, dessa emenda do Senado, que são os Funcionários Públicos, servidôres autárquicos e extranumerários amparados ou não pelo artigo 23, pelo paragráfo único - do artigo 18, ambos do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, pelo artigo 261, da Lei 1 711/52 e pela Lei 2 284/54, que

funcionam ou trabalham nas ferrovias de propriedade da União e por ela administradas,

Todos os servidôres, nas condições especificadas, são hoje regidos pela Lei nº 1 711/52, de maneira que não encontrei a ampliação de direitos a que se refere o nobre Relator a aos ferroviários dessa espécie, por isso que, dispõe o artigo - 252, dessa mesma Lei 1 711:

" O regime jurídico dêsse Estatuto é extensivo:

I - Aos extranumerários amparados pelo artigo 23 do Ato das Disposições Transitórias da Constituição;

II - Aos demais extranumerários, aos servidôres - das autarquias e aos serventuários da Justiça, no que couber."

Onde a ampliação de direitos, se, como vimos, to dos áqueles servidôres já estão sujeitos ao regime jurídico da Lei 1 711/52? ...

A supressão dessa letra - g - , proposta pelo nobre Relator é que criaria uma situação "sui-generis", uma clamorosa injustiça com êsses servidôres, por que funcionários públicos, extranumerários de modo geral e autárquicos em perfeita - igualdade de condições aos demais do Serviço Público Federal - teriam sempre seus direitos e deveres regulados pela atual legislação do servidor público (Lei 1 711/52) sem as alterações ou modificações futuras em face do disposto pelo artigo 15, que diz:

" ... Ficam garantidos todos os direitos, prerrogativas e vantagens que lhes são assegurados pela legislação em vigôr..."

Em face dessas considerações, que me parecem por demais justas, e em obediência e respeito ao direito adquirido dêsses servidôres, sou pela aprovação da emenda do Senado, neste ponto ou seja pela ppovação da letra - g - do pargráfo 2º do artigo 15.

Quanto a situação do pessoal das Estradas de Ferro em regime especial, de que trata o artigo 16 da emenda do Senado, deve, a meu vêr, ser igualmente aprovada.

Embora sôb ameaça dp véto presidencial, como esclarece o nobre Relator no seu v o t o, havemos de cumprir nesta Casa do Parlamento o nosso dever e a Sa. Excia. O Senhor Presidente da República cabe, da mesma forma, cumprir o seu dever da maneira como achar por bem.

Essa espéche de pessoal ferroviário, por culpa exclusiva do Governo, não têve até hoje sua situação jurídica - perfeitamente definida, todavía, embora a Administração venha a aplicando a legislação do trabalho em suas relações com as emprêsas ferroviárias, por outro lado têm sido concedidos a êsse pessoal , atravéz legislação especial e geral, direitos, regalias e vantagens do servidôr público da União.

Assim é que êsses ferroviários foram abrangidos - pela recente Lei que aumentou o funcionalismo, foram-lhes concedidas as vantagens do salario-familia (esposa e filhos) e lhes gratificação adicional. O seu horário de trabalho é o mesmo dos servidores públicos em geral, estabelecido pelo Decreto 26 299 , de 31 de janeiro de 1 949.

Verifica-se,pois, que a orientação do proprio Governo é no sentido de equiparar, de uniformizar o tratamento entre todos os ferroviários, mantendo assim um principio legal que data de 1 922.

Com efeito, o Decreto 4 544, de 16 de fevereiro de 1 922, em plêna vigência, estabelece que:

" Art. 1º - Os funcionários e os operários, diaristas e mensalistas das Estradas de Ferro administradas pelo Governo Federal terão iguais direitos e gozarão das mesmas vantagens já consignadas em Lei ou que venham a ser estabelecidas, menos quanto a vencimentos, que, para cada uma, serão fixa-

22/ F.A.L. 1/11

fixados no respectivo Regulamento, salvo as modifi cações feita em Lei".

No mesmo sentido dispõe o Decreto Lei nº 4 114, de 14 de fevereiro de 1 942, "in-verbis":

"Art. 1º - Ao pessoal extranumerário das emprêsas - de propriedade da União Federal ou por esta administradas não se aplica a legislação de proteção ao trabalho, regendo suas relações com o Governo Federal o Decreto Lei nº 240, de 4 de fevereiro de 1 938, e Leis subsequentes ".

Como se vê o principio legal de 1 922 é o mesmo de 1 942, isto é uniformidade de direitos para todoso os servidôres da União.

Objetar-se-á que os ferroviários das emprêsas em regime especial não têm a condição de extranumerários.

Mas, sendo servidôres de empresas do Governo evidentemente são servidores do proprio Governo. Os servidores do Governo ou da União são classificados em apenas duas especies: Funnionários Públicos e extranumerários.

Não sendo, como realmente não são, funcionários - públicos, resta apenas a condição de extranumerários que, en - face do referido Decreto 4 5141/22, é extensiva a êsses ferroviá rios.

Além disso, pretende o projéto uniformizar direitos e deveres do pessoal da R.F.F.S.A., na forma do artigo 14 do projéto, no entanto, ficando êsses ferroviários como empregados da Sociedade Anônima, acarretará, desde logo, uma desigualdade de tratamento entre empregados nas mesmas condições, por isso - que ao novo pessoal dessa Rêde Ferroviária não concede o projé to os salários, gratificação adicional e salário Familia que têm os atuais ferroviários das Estradas em regime especial.

Essa disparidade ocasionaria justas reclamações do pessoal que não gozasse das referidas vantagens.

23
A. Alg.

Embora esclareça o nobre Relator, no seu voto, que o problema do pessoal foi encarado, no ante-projeto do Executivo e no projéto da Câmara, sob critério justo de não se ferirem direitos adquiridos, a supressão pura e simples, como êle entende, do artigo 16 e seu paragráfo, sem qualquer outra disposição referente ao pessoal das estradas em regime especial, prejudicaría sensivelmente a essa espécie de ferroviários nos direitos que já têm de vencimentos iguais aos funcionários públicos, salário família e gratificação adicional.

Em face, pois, dessas considerações, sou contrário as emendas nºs 2 e 3 constantes do parecêr do nobre Relator e favoravel as demais de nºs 1 e 4, bem como favoravel ao restante das emendas do Senado, inclusive e especialmente a letra -c- do § 2º, do artigo 15 e artigo 16 e seu paragráfo.

Sala Paulo Frontin, de fevereiro de 1957

Antonio Babí.
Deputado.

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS:

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS: