

República dos Estados Unidos do Brasil



D. S. O.	
DATA	
P. OCESAO 53	CODIGO

Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

Protocolo n.º 3407

Prorroga o prazo estabelecido pelo art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n. 1.474, de 3.8.1939, que concede um empréstimo de 30.000 contos de reis à "The Leopoldina Railway Company Limited", tendo parecer com projeto da Comissão de Justiça e parecer das Comissões de Transportes e Comunicações, com voto em separado, do sr. Teodoro Albuquerque, e da Comissão de Finanças, favorável ao referido projeto.

DESPACHO: Comissões 12.8.48 - Transportes - 41 -

em de de 19

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Dep. Alomar Baleeiro*, em 10.2.1949

O Presidente da Comissão de *Finanças*,

Ao Sr. *relator deputado Edgar de Almeida*, em 18.3.49

O Presidente da Comissão de *Deputados Nominados*

Ao Sr. *relator*, em 18/3/1949

O Presidente da Comissão de *Trabalho*

Ao Sr. *deputado Eurápio de Queiroz*, em 4.19.49

O Presidente da Comissão de *Legislação*

Ao Sr. *Juracy Magalhães*, em 17.4.1949

O Presidente da Comissão de *Finanças, Honório Lobo*

Ao Sr. *deputado Eurápio de Queiroz*, em 16.9.1949

O Presidente da Comissão de *Transportes - Rogério de Oliveira*

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

PROJE Nº 850 DE 19

Sanção

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROCESSO Nº 53-49

Pr

E

...

...

1

ENTRADA Data 8 / 2 / 49	Saída DILIGÊNCIA
DIRETOR Data 8 / 2 / 49	Entrada COMISSÃO ATA Nº
PROTOCOLO Data 8 / 2 / 49 <i>Atys</i>	REVISÃO Data / /
SECRETÁRIO Data 8 / 2 / 49	PROTOCOLO Data / /
<i>Do dep. Alviran Balduino</i> DISTRIBUIÇÃO Data 10 / 2 / 49	DIRETOR Data / /
DEVOLUÇÃO Data / /	SAÍDA Data / /
COMISSÃO ATA Nº	OBSERVAÇÕES

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

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

Caixa: 116
Lote: 24
PL Nº 850/1948
1

Inteiu da
5-5-50

[Handwritten signature]

330

3 de maio de 1950.

Excelentíssimo Senhor Deputado Munhoz da Rocha
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

850-48



Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para que se digne levar ao conhecimento da Câmara dos Deputados, que o Senado adotou e enviou à sanção do Excelentíssimo Senhor Presidente da República a proposição dessa Câmara que concede novo praso a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, que lhe fôra outorgado pelo Decreto-lei nº 1 474, de 3 de agosto de 1939.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha distinta consideração.

[Handwritten signature of Senator Georgino Avelino]
Senador Georgino Avelino
1º Secretário.

Sancionado 10.5.50
Epurini *G. Dutra*
O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1ª - É concedido a The Leopoldina Railway Company Limited, para aquisição de máquinas e materiais produzidos no país, nos termos do art. 1ª, alínea e, do decreto-lei nº 1 474, de 3 de agosto de 1939, novo prazo, que se estenderá até 31 de Dezembro de 1950, em continuação do que lhe foi concedido pelo decreto-lei nº 6 358, de 22 de Março de 1944.

Art. 2ª - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, em 3 de maio de 1950.

Ulysses
por mim
deixado



Apresentado ao Senado
9.11.45

Guilherme Xavier

8-XI-48

CÂMARA DOS DEPUTADOS

P R O J E T O

Nº 850-C-1948

R E D A Ç Ã O

Redação final do Projeto de lei, nº 850-B, de 1948, que concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$30.000.000,00, que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei nº 1.474, de 3 de Agosto de 1939.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Artigo 1º - A empresa The Leopoldina Railway Company Limited, para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no país, é concedido ~~um~~ novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de ~~1949~~, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo Decreto-lei nº 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1º) do prazo que lhe fora outorgado no art. 1º/alínea H do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Artigo 2º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Redação, 31 de Outubro de 1949.

Manoel Duarte presidente

Luiz Claudio

Herophilo Ramos

Feito o respectivo expediente

Agricultor de Barro 1761 de 19...
por officio sob N.º 1761

Secretaria da Câmara dos Deputados,
em 24 de nov. de 1948

ERRATA TOTAL



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Artigo 1º- À empresa The Leopoldina Railway Company Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no país é concedido novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1950, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois anos, autorizada pelo artigo 1º do Decreto-lei nº 6.358, de 22 de março de 1944, do prazo que lhe fora outorgado no artigo 1º, alínea e, do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de \$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Artigo 2º- Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação; revogadas as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 24 DE NOVEMBRO DE 1949.

Rio de Janeiro, em 24 de novembro de 1949.

Nº 1.761-

Encaminha autógrafo
do Projeto de Lei
nº 850-C/1948.

Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o incluso autógrafo do Projeto de Lei nº 850 - C/1948, que concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de \$ 30.000.000,00, que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha distinta consideração.

ANEXOS:

Av. 466/48, do M.V.O.P.
Mens. 139/48, da P.R.
Anteprojeto de lei
Avulsos: 850, 850-A, 850-B
e 850-C/48 (6 de cada).

Munhoz da Rocha,
1º Secretário.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Georgino Avelino,
Primeiro Secretário do Senado Federal.

BP/ABC.

*Apurada a substituição de Prorrogativa (n.º 16), para o
projeto a discussão suplementar.*

12. 10. 49

[Assinatura]



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*A redação final
15. 10. 49*

[Assinatura]

PROJETO

N.º 850-B — 1948

Prorroga o prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea "e", do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à "The Leopoldina Railway Company Limited"; tendo parecer, com projeto, da Comissão de Justiça, pareceres das Comissões de Transportes e Comunicações, com voto em separado do Sr. Teódulo de Albuquerque e de Finanças favorável ao referido projeto, parecer da Comissão de Transportes e Comunicações sobre emendas de discussão única: contrário à de n.º 1 e favorável à de n.º 2, parecer da Comissão de Finanças com substitutivo ao projeto emendado em discussão única e novo parecer da Comissão de Transportes e Comunicações favorável ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça e à emenda n.º 2 de plenário.

MENSAGEM N.º 139-1948, A QUE SE REFEREM OS PARECERES:

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Solicita a empresa The Leopoldina Railway Company Limited, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, seja prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo de que trata o artigo 1.º do Decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944, que fixou novos limites de tempo para a aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido àquela empresa, pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2. Dispõem os artigos 1.º e 2.º do aludido Decreto-lei n.º 6.358:

"Art. 1.º — Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que refere o artigo 1.º, alínea "e", do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à The Leopoldina Railway Company Limited, para a

conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizadas com recursos existentes no País.

Art. 2.º — Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obras ou aquisições constantes do programa previsto no artigo 2.º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo à The Leopoldina Railway Company Limited, aproveitar as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro."

3. De acordo com o que estabelecem esses dispositivos, está esgotado o prazo (artigo 1.º) para a aplicação de importâncias destinadas à conclusão de "obras melhoramentos e aquisições com recursos existentes no País" isto é, com materiais e máquinas nacionais, porém continua vigorando (artigo 2.º), em relação às máquinas e material estrangeiros, a

faculdade conferida à interessada de aplicar o empréstimo enquanto perdurarem as dificuldades de importação determinadas pela guerra.

4. Pode, assim, a empresa em causa empregar o saldo de que ainda dispõe exclusivamente na aquisição de maquinismos e materiais estrangeiros, com evidente prejuízo para a indústria nacional.

5. Declara, ainda, o Ministério da Viação e Obras Públicas, não ser conveniente o recolhimento do saldo existente, por isso que o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas decorrentes da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego.

6. Para o fim de permitir que o saldo de que se trata possa também ser aplicado na aquisição de materiais e máquinas nacionais, tenho a honra de submeter à consideração dos ilustres Membros do Congresso Nacional, o incluso Projeto de Lei, autorizando a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea "e", do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1948, 127.º da Independência e 60.º da República. — EURICO G. DUTRA.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados.

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o incluso projeto de lei acompanhado da Mensagem n.º 139 de 16 do corrente, em que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República solicita aos ilustres Membros do Congresso Nacional seja autorizado a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Reitero a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Rio de Janeiro, D. F. — Em 30 de março de 1948. — Clovis Pestana.

ANTE-PROJETO

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Artigo 1.º — Para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, fica prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo a que se refere o artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) à empresa The Leopoldina Railway Company Limited.

Artigo 2.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

1 — O Exmo. Sr. Presidente da República, em mensagem dirigida à Câmara dos Deputados com o aviso número 466, de 30 de março p. findo, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, solicita seja autorizada a prorrogação até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2 — Os motivos desse pedido são os seguintes: em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida à Câmara dos Deputados de então, o Governo, em benefício da própria economia nacional pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company, Ltd." que atravessava sérias dificuldades financeiras.

3 — A Comissão de Constituição e Justiça daquela época emitiu parecer favorável à medida, que, no entanto, não chegou a ser convertida em lei, pela posterior dissolução do Congresso Nacional por força do golpe de Estado de 1937.

4 — A Mensagem em apreço, de 1937 precederam minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, sendo ainda de notar que uma Comissão de técnicos anteriormente designada pela portaria n.º 858, do Ministério da Viação, para estudar a situação financeira da referida Companhia, chegará a conclusão da gravidade do progressivo desequilíbrio de suas finanças cujas causas predominantes eram não só o fator cambial, mas também a "redução do frete ad valorem do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas

tabelas mais remuneradoras, conseqüente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários”.

5 — Sendo esse o estado financeiro da Companhia em questão, sem poder reaparelhar o seu material rodante e de tração reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego — sobreveio o Estado Novo, em cujo regime pelo Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939, a União lhe concedeu um empréstimo de trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 30.000.000,00), em três parcelas anuais, de dez milhões de cruzeiros (Cr\$ 10.000.000,00), cada uma a partir do referido ano de 1939.

5 — Tal empréstimo, conforme determinou o artigo 1.º letra A do citado decreto-lei devia ser aplicado “na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo, de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no refôro ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha”.

6 — Para a conclusão de todas as obras e serviços a que o empréstimo se destinava pelo cit. art. 1.º, letra E, do já mencionado decreto-lei, à Companhia foi fixado o prazo de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa respectivo.

7 — Em 1944, por não haver a Companhia concluído todos os trabalhos a que se obrigara, naturalmente pelas dificuldades de importação oriundas da guerra deflagrada em 1939 e pela incidência ainda de outros fatores desfavoráveis, aquele prazo de três (3) anos pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março foi prorrogado, por mais dois (2) anos, para a conclusão das obras e aquisições que pudessem ser realizados com recursos existentes no país e, por outro lado, foi suspenso em relação às obras e aquisições dependentes da importação de materiais “enquanto perdurasse mas dificuldades atuais” conforme diz o cit. decreto-lei.

8 — De acordo com o seu artigo 1.º, a prorrogação do primitivo prazo de três (3) por mais dois (2) anos, teve início a partir de 22 de março de 1944 — data da assinatura do Decreto-lei n.º 6.358 — de modo que, em 22 de

março de 1946, atingiu ela o seu termo final.

9 — Está, pois, esgotado, desde 22 de março de 1946, o prazo dessa prorrogação. E, nessas condições, que a Mensagem presidencial, a que nos referimos no começo deste parecer, vem solicitar uma nova prorrogação, até 1 de dezembro de 1949, do primitivo prazo de três (3) anos estabelecido no art. 1.º, alínea c, do citado Decreto-lei n.º 1.474.

10 — Justificando a providência assim solicitada à Câmara dos Deputados, S. Exa. o Sr. Presidente da República esclarece, baseado em informações do Ministério da Viação, que, estando esgotado o prazo da prorrogação, sem que haja a Companhia concluído todas as obras e melhoramentos a que se obrigara, na parte exequível com materiais existentes no país, poderia ser-lhe reclamado o saldo respectivo, não sendo isso, entretanto, conveniente, porque “o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego”.

11 — Por outro lado — acrescenta a mensagem — se não convém ao Governo reembolsar-se daquele saldo, indispensável é promover-se a solicitada prorrogação, sem a qual, e estando ainda em suspenso o prazo em relação às obras e aquisições dependentes de Material Estrangeiro ou de importação, poderia a empresa em causa empregar esse saldo na compra, exclusivamente, desse material, sempre que isso lhe fosse possível e “com evidente prejuízo para a indústria nacional”.

12 — Trata-se, na espécie de um empréstimo que a União concedeu à Leopoldina Railway, sob as condições constantes dos citados Decretos-leis números 1.474 e 6.358, emanados, então, de quem retinha o Poder Legislativo e que, sendo assim leis federais, só por outra lei federal podem ser modificados. Por igual se trata de uma Companhia concessionária de serviço público federal, explorando estradas de ferro interestaduais. Ora, à Legislatura Federal compete não só dispor sobre o regime de empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais, como também legislar sobre as estradas de

ferro que transponham os limites de um Estado (Constituição, arts. 151 e 65, alínea IX, combinado com o art. 5.º, alínea XII).

13 — Seria, destarte, constitucional e legítima a ação do Congresso para conceder a nova prorrogação pedida por S. Exa. o Sr. Presidente da República. Pondere-se, porém, que, conforme reconhece a própria mensagem presidencial, desde 22 de março de 1946, está esgotado o prazo da primeira prorrogação de dois anos. Não vemos, pois, como seja possível prorrogar um prazo já findo ou terminado. Prorrogar e prolongar, protraír, fazer durar além do tempo estabelecido. Se um prazo chegou ao seu termo e, assim, expirou, deixou de existir — possível não é prorrogá-lo, pois não se prorroga ou prolonga o que já não mais existe.

14 — O que, portanto, no caso, seria possível e cabível era conceder-se à Leopoldina Railway um novo prazo, a terminar, como pede a mensagem, em 31 de dezembro de 1949, e considerado, como tendo início, logo no dia seguinte ao do término da primeira prorrogação, ou seja no dia 23 de março de 1946, para que a Companhia não fique sem prazo durante o tempo já decorrido após a extinção do último que fôra concedido para concluir as obras e melhoramentos a que se obrigara.

15 — No momento, se a Companhia não concluiu as obras e aquisições dependentes de *materiais do país ou nacionais*, para as quais lhe fôra outorgada a prorrogação de dois (2) anos — já finda — está ela, nessa parte do programa de seus melhoramentos, já sem prazo, podendo ser considerada inadimplente, por não ter cumprido uma das cláusulas do empréstimo recebido da União.

16 — Dessa situação jurídica em que ela se encontra, em mora no cumprimento de deveres que lhe impediam, incontestavelmente direitos para a União, entre os quais o de pedir-lhe o reembolso do saldo do empréstimo ainda existente em seu poder o que, aliás, no momento, não convém seja feito, conforme diz a própria mensagem presidencial.

17 — A outorga dêsse novo prazo, que sugerimos ao invés da impossível e solicitada prorrogação importa, sem dúvida, na renúncia pela União, daqueles direitos a que vimos de nos referir. Mas não nos parece haja

qualquer obstáculo constitucional a essa renúncia, de que podemos citar exemplos semelhantes nas várias renúncias de direitos decorrentes de prescrições já consumadas e que têm sido objeto de proposições com trânsito nesta Comissão e no Plenário da Câmara.

18 — Por outro lado, também o novo prazo se incluiria nas atribuições do Poder Legislativo, pelas mesmas razões constitucionais que abonariam a simples prorrogação, se esta fosse possível.

19 — Apenas urge frisar que só está preocupando o aspecto constitucional e legal da sugerida providência. Dentro nêsse ângulo, o novo prazo pode ser concedido, restando, entretanto, exaltar a sua conveniência ou oportunidade. Se é prejudicial ou inconveniente por qualquer justo motivo é, sobretudo, por atentar contra os interesses da União — que o digam as nobres e cultas Comissões de Finanças e de Transportes que também se vão pronunciar sobre a espécie.

20 — Concluindo os nossos raciocínios e de acôrdo com eles, propomos o seguinte substitutivo ao projeto enviado com a mensagem presidencial, subordinando, no seu mérito, ao exame daquelas Comissões:

PROJETO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fôra outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1949. — Edgard de Arruda, Relatante. — Edgard de Arruda, Relator — Costa Neto. — Leopoldo Peres. — Gilberto Valente. — Pinheiro Machado. — Carlos Waldemar. — Lammeira Bittencourt. — Gurgel do Amaral. — Vieira de Melo — Afonso Arinos. — Soares Filho. — Gustavo Capanema. — Eduardo Duvivier.

Proposto.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

1 — O ilustre Relator desta Comissão, da Mensagem n.º 109, opinou contrariamente à prorrogação solicitada propondo a devolução do saldo do empréstimo ao Governo e recomendando a imediata encampação da "Leopoldina Railway".

2 — Estudando o assunto fui levado a discordar no parecer do meu eminente colega e, assim, venho apresentar o meu voto em separado.

3 — Resumindo os fatos que motivaram a mensagem presidencial podemos condensá-los da maneira seguinte — Após minuciosos estudos sobre a situação da "Leopoldina Railway", procedidos por técnicos do Ministério da Viação autorizados por Portaria de número 358, de 17 de novembro de 1934, e, verificada a sua gravidade decorrente de um desequilíbrio progressivo de suas finanças, desde 1930, situação que não resultava de má administração da Companhia e sim de circunstâncias de ordem nacional e internacional, alheias ao controle de sua Direção, resolveu o Governo da União conceder-lhe um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00.

O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concretizou tal resolução, subordinando a aplicação dos recursos concedidos, primeiro — a um programa devidamente aprovado pelo Sr. Ministro da Viação e para ser executado em três anos, segundo — à sua restituição ao Governo desde que se verifique um excesso da renda líquida da Companhia sobre os 6% destinados às obrigações do seu capital e, terceiro — à não inclusão das despesas feitas, por conta do empréstimo, na conta de capital da Companhia, para os efeitos de encampação.

Em 1944, não tendo ainda, a Companhia concluído a aplicação dos recursos, por motivos justificados, inclusive os da guerra, requereu prorrogação de prazo, que foi concedido pelo Governo, nos termos do Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944.

Este decreto, considerando as dificuldades existentes para as importações, distribuiu a concessão de novo prazo em duas partes: a) prorrogação por dois anos para a conclusão de todas as obras, aquisições e melhoramentos a serem realizados com recursos existentes ao País e b) suspensão de prazo

para as obras ou aquisições dependentes de importação, enquanto perdurassem as dificuldades de então.

No momento, a situação se apresenta da seguinte forma: a "Leopoldina" pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e de acordo com o programa aprovado, pois, para isso, continua vigente o prazo concedido; nada pode, entretanto, realizar de referência a recursos existentes no País porque, neste particular, o prazo achase esgotado desde 23 de março de 1946.

4 — A Comissão de Justiça, em fundado parecer, opinou favoravelmente à proposição do Governo substituindo, entretanto, a expressão Prorrogar pela Renovar. Isto, de referência ao prazo para as aquisições no País já que continua vigente a autorização para importações. Nesse sentido apresentou substitutivo com o qual estamos de pleno acordo.

5 — Cumpre-nos, agora, esclarecer porque julgamos conveniente tal prorrogação. Ninguém melhor autorizado para informar sobre as necessidades da ferrovia do que o Ministério da Viação através seus órgãos técnicos. E, no caso, é o Sr. Ministro quem encaminha a solicitação, emprestando, naturalmente, a sua alta responsabilidade.

Aliás, a situação de dificuldades que atravessa a "Leopoldina", que é notória, não constitui uma exceção. Sabe-se que o Governo Federal subvenciona a Central do Brasil com mais de Cr\$ 100.000.000,00, anualmente; a Rede Mineira de Viação e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul dispõem de auxílios anuais, por longo prazo, de Cr\$ 40.000.000,00, cada; as estradas administradas pela União têm os seus *deficits* superiores a Cr\$ 300.000.000,00, cobertos pelo Tesouro Nacional e outras ferrovias, em regime de arrendamento, vêm de receber substanciais auxílios. Nos Estados Unidos, em oportunidades de crise nas empresas ferroviárias, que são, na sua totalidade, de propriedade privada, costuma o Governo correr em seu auxílio facilitando e garantindo empréstimos. Assim o procedimento do Governo para com a "Leopoldina", desde que as dificuldades imperantes não decorrem de sua má administração, é mais um dever do que um favor. Não podemos exigir que essa empresa faça o milagre de constituir exceção junto às demais estradas que operam em regiões semelhantes e sim, admitir que ela sofra os

mesmos efeitos que gravam a vida de suas congêneres. Trata-se além do mais de um empréstimo para aplicação em melhoramentos exigidos pelo próprio Governo a bem do interesse público. O Governo não está atendendo ao interesse particular da empresa, visando dar-lhe uma boa remuneração de seu capital, e, sim, acudindo aos interesses de uma grande região e do próprio país.

Tais são os motivos que nos fazem discordar da opinião do ilustre Relator e apresentar o nosso voto favorável ao substitutivo da Comissão de Justiça.

6 — Quanto à encampação sugerida, devo declarar que não sou contrário à medida, desde que seja indicada por exames acurados compatíveis com a transcendência da questão.

Desde que uma empresa que recebeu delegação do Governo para prestação de serviço público entra em crise, cumpre ao Governo intervir. E, o caso extremo de intervenção é a encampação.

Muitos encaram o problema considerando somente a Empresa e o "ferro-velho" que constitui o seu patrimônio, como se tudo se resumisse em abandonar os empresários à sua própria sorte e às contingências e incertezas de cada momento. Os interesses vitais das regiões servidas é que devem constituir o primeiro plano das atenções governamentais sem, contudo, deixar de considerar os serviços prestados ao desenvolvimento social e econômico do País, por longos anos, pelas Empresas que a isso se dedicaram.

Penso, porém, que o assunto que ora foi submetido à apreciação desta Comissão não deve ficar subordinado à encampação da "Leopoldina". Isto, porque não vemos nenhuma incompatibilidade entre a prorrogação solicitada e o estudo ou mesmo a execução da encampação. Os melhoramentos a serem custeados pelo empréstimo, subordinados a programas aprovados pelo Governo, devem ter sido ditados por necessidades prementes da Ferrovia, necessidades de tal porte que conduziram o próprio Governo a adotar providências excepcionais. Parece-nos evidente que se o Governo fôsse ou viessem a ser o responsável direto pela administração da Ferrovia, por simples coerência, tais melhoramentos deveriam constituir objetos de providências preferenciais.

Assim, de uma forma ou de outra, sua realização deve ter lugar e, o mais conveniente é que sejam efetivados quanto antes, para facilidade de operação da estrada e conseqüente benefício do público e para obtenção de melhores preços visto a alta continuidade dos mercados e incerteza da situação futura. Ademais, nada tendo o Governo a indenizar em caso de encampação, conforme estipula o art. 3.º do Decreto-lei n.º 1.474, fica convenientemente resguardado o interesse da União.

7 — Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado conjuntamente o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948.
— Rogério Vieira, Presidente. Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedroso Junior. — Aristides Nilton. — Roberto Grosebmacher. — Theodulo Albuquerque.

O Sr. Clóvis Pestana, Ministro da Viação, em portaria ontem assinada, nomeou uma comissão para estudar e dar parecer sobre a encampação da estrada de ferro The Leopoldina Railway Company, Limited, assunto que está nas cogitações do governo.

Integram-na o chefe de divisão, padrão "P" Engenheiro Benjamim do Monte, Diretor da Fábrica Nacional de Motores; o Engenheiro da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Almoré Drumond e o Engenheiro classe "O", da E. F. Central do Brasil, Jorge Leal Burlamaqui.

VOTO EM SEPARADO DO SR. THEODULO ALBUQUERQUE

Cabendo-me relatar a Mensagem do Sr. Presidente da República, pedindo prorrogação do prazo estabelecido pelo art. 1.º alínea "e" do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, estudei com todo interesse a matéria que vai merecer dos Companheiros da Comissão de Transportes e Comunicações o seu pronunciamento.

De referência ao aspecto da constitucionalidade do assunto já se manifestou a douta Comissão de Constituição e Justiça, através do brilhante parecer do Representado Edgar de Aruda.

No entanto, ao meu espírito surgem dúvidas quanto à fiel observância por parte da "The Leopoldina

Propeto

Railway Company" relativamente ao novo prazo, uma vez que as condições verificadas pela comissão de técnicos designada pela Portaria número 858, do Ministério da Viação, de referência ao desequilíbrio das finanças da companhia ao desgaste do material, se agravaram muito, estando a situação da companhia hoje precaríssima, não havendo outro remédio senão a encampação.

Por isso, sou contrário à prorrogação de novo prazo.

Julgo que o Governo deve pedir a restituição do saldo que possui em poder da Companhia, assumindo toda responsabilidade pela encomenda de materiais feita no estrangeiro, pois essa encomenda já tendo sido feita há muito tempo é lógico que interessa ao Governo recebê-la, uma vez que há uma grande diferença de preço.

Poderia me estender longamente sobre a conveniência da encampação, mas julgo desnecessário pela existência de fatos semelhantes que comprovam o acerto da medida.

A encampação terá que vir hoje ou amanhã, uma vez que os "deficits" perduram e não havendo de onde a Companhia tirar o dinheiro necessário para cobrir esses "deficits", forçosamente irá fazer economias aonde não deverá ser feito, tal como na mudança de dormentes, de trilhos, e serviços outros indispensáveis para o bom andamento do tráfego.

E, caso a encampação seja feita logo, enquanto a linha está em condições seguras e o material de qualquer forma servindo, a vir a ser feito talvez o Governo tenha que encampar apenas uma oficina de ferros velhos e linha sem trilhos.

Outra circunstância é muito importante é a referente ao nosso saldo em libras retido na Inglaterra por falta de importação daquele país, saldo este que tão cedo não poderá ser pago.

O pagamento da encampação seria feito, assim, com o saldo que o nosso país dispõe em Londres.

Preocupa-nos apenas o não aumento de vencimentos do pessoal da "The Leopoldina Railway Comp."

Mas, julgo que pode ser feita a encampação ficando de logo esclarecido que não será permitida equiparação de vencimentos aos funcionários e operários com empresas similares.

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — *Theodulo Albuquerque*, Relator.

Parecer da Comissão de Finanças

RELATÓRIO

Pela Mensagem 139-48, o Poder Executivo propõe ao Congresso Nacional um projeto de lei no sentido de prorrogar até 31 de dezembro de 1949 o prazo legalmente concedido a "The Leopoldina Railway, Co. Ltd." para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido pela União com o objetivo de reaparelhá-la quando não poderá fazê-lo com recursos próprios, como tudo está minuciosamente esclarecido na Exposição de Motivos anexa.

A Comissão de Constituição, em lido parecer do Sr. Edgard Arruda, com o qual concordo integralmente, pondera que não é caso de prorrogação, pois esgotado já se acha o prazo de 1946, mas sim concessão de novo prazo, renunciando, portanto, o Governo Federal aos direitos que lhe advêm do inadimplemento por parte da Leopoldina. Com essa solução veio a concordar a Comissão de Transportes.

E' esse também o nosso parecer que têm como integrante os fundamentos daquelas duas Comissões e adota o substituto da l. delas no sentido da concessão de novo prazo, como fórmula mais conveniente para o interesse público que, no caso, é o do funcionamento do serviço público de transportes ferroviários na zona servida pela Leopoldina.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de agosto de 1948. — *Aliomar Baleeiro*.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — *Souza Costa*, Presidente. — *Aliomar Baleeiro*, Relator. — *Oswaldo Lima*. — *Segadas Viana*, com restrições. — *Horácio Lafer*. — *Raul Barbosa*. — *Souza Leão*. — *Orlando Brasil*. — *Agostinho Monteiro*. — *Lauro Montenegro*. — *Aloísio de Castro*. — *Gabriel Passos*. — *Amaral Peixoto*.

*Parecer da
Comissão de
Finanças
F do
relator
justiça*

projeto

Emendas

**EMENDAS DE DISCUSSÃO ÚNICA
A QUE SE REFEREM OS
PARECERES**

N.º 1

Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Justificação

Até certo ponto, a prorrogação deveria ser negada, tanto mais que prosseguem, ativamente, os negócios da encampação. A emenda aditiva, porém, resolve o caso. Se se destina o crédito para aquisição de máquinas é evidente que deve o saldo ficar depositado no Banco do Brasil. Será que a Leopoldina Railway recebeu o empréstimo para determinando fim e o aplicou em outras despesas? Não é de se crer; todavia o que sugiro só tende a resguardar o Erário. Se todo o crédito já foi entregue, caberá então, à Leopoldina Railway promover o recolhimento ao Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 2 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

N.º 2

Redigir, assim, o art. 2.º:

"Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Justificação

Indispensável e fixar a data da vigência da Lei, tendo-se em vista o que dispõe o art. 1.º da Lei de Introdução do Código Civil.

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

Concede novo prazo à The Leopoldina Railway Company Ltd. para aquisição de máquinas e materiais produzidos no país.

1. O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 concedeu à Leopoldina um empréstimo de £30.000.000. Pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 1944, o prazo para aplicação dos recursos foi prorrogado e assim distribuído: a) prorrogação por dois anos para a conclusão

da sobras com materiais obtidos no país; b) suspensão de prazo para as obras dependentes de material importado. O prazo da letra a se esgotou a 23 de março de 1946, de modo que a Leopoldina pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e nada pode realizar em relação aos recursos existentes no país.

Para remediar tal situação, o Sr. Presidente da República enviou a mensagem n.º 139 ao Congresso, pedindo a prorrogação daquele prazo até 31 de dezembro de 1949. Pelo brilhante parecer do nobre deputado Edgar de Aranda, esta Comissão, achando que não era caso de prorrogação de prazo, mas de concessão de novo prazo, apresentou o projeto n.º 850, que foi aprovado pelas ditas Comissões de Transporte e de Finanças.

Por efeito de duas emendas oferecidas pelo nobre deputado Barreto Pinto, o projeto retorna a esta Comissão.

2. A emenda n.º 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda n.º 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovadas, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 de abril de 1949. — *Agamemnon Magalhães*, Presidente. — *Pinheiro Machado*, Relator. — *João Botelho*. — *Freita se Castro*. — *Pacheco de Oliveira*. — *Soares Filho*. — *Pereira da Silva*. — *Ataliba Nogueira*. — *Aristides Largura*. — *Lameira Bittencourt*. — *Gilberto Valente*. — *Eduardo Duvivier*. — *Gustavo Capanema*. — *Benedito Valadares*. — *Baptista Pereira*.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

EMENDA N.º 1

Determina que o saldo do empréstimo a que se refere o artigo primeiro do projeto deverá ficar depositado, em conta especial, no Banco do Brasil.

A emenda se justifica plenamente. Acontece, entretanto, que o assunto já se acha devidamente regulado pela Portaria n.º 519 que baixou instruções para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltd.", pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

O artigo primeiro da citada portaria dispõe, precisamente, sobre o recolhi-

Caixa: 116

Lote: 24

PL N.º 850/1948

11

2/

parecer da comissão de constituição e justiça

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações
b-1
8-2

mento ao Banco do Brasil das parcelas de Cr\$ 10.000.000,00, do empréstimo, a que se refere a letra c, do artigo primeiro do decreto acima mencionado, cujas retiradas devem ser acompanhadas de requisições do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Para melhor esclarecimento da Comissão e do Plenário, requeiro a aneção ao processo dos textos do Decreto-lei n.º 1.474, da Portaria n.º 519, da Portaria n.º 139, da Portaria n.º 1, todas do Ministério da Viação, e do Decreto-lei n.º 6.358, que entrego com este Parecer.

Diante do exposto, julgo desnecessária a aprovação da emenda em apêço.

EMENDA N.º 2

Somos de parecer pela sua aprovação, nos termos.

Sala das Sessões, 6 de maio de 1949.
— Rogério Vieira, Presidente. — Eunápio de Queiroz, Relator. — Juran-
dyr Pires. — Leopoldo Maciel. — Fer-
nandes Telles. — Aristides Milton. —
Vandoni de Barros. — Mota Neto. —
Ulysses Lins. — Nicolau Vergueiro.

Parecer da Comissão de Finanças

RELATÓRIO

N.º 163

I — Tramitação anterior relatada oralmente.

II — Retorna o presente projeto à Comissão de Finanças, depois de cumprida a sugestão brilhante do Deputado Aliomar Baleeiro no sentido de que fossem ouvidas, primeiramente, as Comissões de Constituição e Justiça e da Transportes e Comunicações, sobre duas emendas apresentadas em plenário pelo e ntão Deputado Barreto Pinto.

III — A primeira delas mandava que o saldo do empréstimo de Cr\$.. 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), a cuja aplicação se concede novo prazo, fôsse depositado em conta especial no Banco do Brasil. A segunda fixa que a lei entra em vigor na data de sua publicação.

IV — A Comissão de Constituição e Justiça opinou pela aprovação das duas emendas, enquanto a de Transportes e Comunicações, rejeitava a primeira por desnecessária, aprovando, porém, a segunda.

V — Concordamos com a parecer da Comissão de Transportes e Comunica-

ções. A emenda seria justa, se o erário público já não estivesse resguardado na redação da Portaria n.º 519, baixada pelo Ministério da Viação, em 21 de outubro de 1939, para aplicação do empréstimo c oncedido à "The Leopoldina Railway Co. Ltd." pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939. De fato, o Art. 1.º da citada portaria manda que "a parcela de dez mil contos de reis do crédito especial aberto pelo Art. 4.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias, no Banco do Brasil, à disposição da Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas". A emenda n.º 1, viria assim, "chover no molhado" e deve ser rejeitada por desnecessária. A emenda n.º 2 corrige uma falha de técnica legislativa, fixando uma data para vigência da lei. Merece, pois, aprovação.

VI — A tramitação do projeto, com o estudo das datas dos pareceres e decisões que o integram, diz bem da morosidade do processo legiferante, que desafia a capacidade dos responsáveis pelo Parlamento Nacional. A Mensagem que o motivou é de 30 de março de 1948. Os objetivos que persegue talvez estejam ultrapassados pelo acôrdo ao que se anuncia, já negociado em Londres, para encampação da "Leopoldina Railway". Nada, entretanto, justifica a demora, pois as modificações introduzidas no projeto original são mínimas.

VII — Se a Comissão de Finanças concordar com essa opinião, ficará, então assim redigido o projeto:

PROJETO SUBSTITUTIVO N.º 850-A-1948

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considere iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944

Relatório de
Aliomar Baleeiro

(art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949. — *Juracy Magalhães*, Relator.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo constante do parecer do Relator sobre as emendas oferecidas ao Projeto Número 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948. — *Souza Costa*, Presidente. — *Juracy Magalhães*, Relator. — *Dioclecio Duarte*. — *Café Filho*, com restrições. — *Antonio Majra*. — *Fernando Nobrega*. — *Osvaldo Lima*. — *Raul Barbosa*. — *José Bonifácio*, com restrições. — *Israel Pinheiro*. — *Mario Brand*. — *Altamirando Requião*. — *Oriundo Brasil*. — *Toledo Piza*. — *Aloysio de Castro*.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 1.474 — DE 3 DE AGOSTO DE 1939

Concede um empréstimo de 30.000 contos de reis a "The Leopoldina Railway Company, Limited", e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da faculdade que lhe confere o artigo 180 da Constituição, e

Considerando que em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida a extinta Câmara dos Deputados, o Governo, em benefício da própria economia nacional, pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company Limited", que atravessa seria crise financeira;

Considerando que a então Comissão de Constituição e Justiça emitiu parecer favorável à medida, que não chegou, porém, a ser convertida em lei;

Considerando que a referida Mensagem se baseou em minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios de Viação e Obras Públicas e da Fazenda, conforme consta das exposições de motivos de 31 de outubro e 11 de no-

vembro de 1936, do primeiro daqueles Ministérios, e de 27 de dezembro do mesmo ano, do da Fazenda.

Considerando que a Comissão designada pela Portaria n.º 858, de 17 de novembro de 1934, do Ministério da Viação e Obras Públicas, para estudar a situação financeira da Companhia após metódico e pormenorizado exame, chegou às seguintes conclusões:

1.ª — A situação financeira é séria e de desequilíbrio progressivo desde 1930.

2.ª — O fator cambial tem influência grandemente para a má situação financeira em que se encontra a Companhia, concorrendo para a remuneração insuficiente do capital. Não constitui, porém, a causa única de suas dificuldades, porquanto, mesmo no país, o saldo líquido vem diminuindo constantemente, já pela elevação forçada das despesas, já pela diminuição da receita por unidade de tráfego.

3.ª — O acréscimo da despesa não decorre da má administração por parte da Companhia, que executa os serviços sem gastos exagerados, encontrando-se até em regime de economias forçadas, que, embora não tenham, até agora, prejudicado a segurança do tráfego tudo aconselha não perdurarem por mais tempo.

4.ª — Não concordou esta Comissão entre as verbas de custeio da estrada, parcela que, cortada, pudesse influir sensivelmente para melhorar a situação financeira da Companhia.

5.ª — As causas predominantes desse decréscimo da renda papel são: a redução do frete *ad valorem* do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, conseqüente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários. As medidas ao alcance da Companhia não têm sido suficientes para contrabalançar estes efeitos.

6.ª — A tendência para o acréscimo do tráfego, em vez de contribuir para melhorar o equilíbrio financeiro, virá, ao contrário, prejudicando ainda mais, pela acentuada preponderância do transporte de mercadorias não remuneradoras.

7.ª — E, de notar que, pela falta de receita bastante, a estrada já luta com dificuldades para se manter convenientemente aparelhada com o material de tração e rodante reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego."

Caixa: 116

Lote: 24
PL N.º 850/1948

12

Considerando que a Companhia, até 31 de dezembro de 1936, já empregou no país R\$ 16.900.753, com a construção e equipamento de 5.065 quilômetros de vias férreas, dos quais 1.331 quilômetros reverterem sem ônus ao Governo, findas as respectivas concessões:

Considerando que as serias dificuldades financeiras referidas na Mensagem se tem agravado, sem que a empresa possa removê-las com os recursos ordinários do tráfego e sem caber às regiões servidas, nem à administração da Companhia, a responsabilidade;

Considerando que, sendo federais (Decreto n.º 875, de 22 de novembro de 1938), os serviços da estrada não podem ficar sujeitos aos ônus criados pelas taxações estaduais municipais;

Considerando que é preciso equipar as vias férreas do país, de modo que ofereçam transporte econômico e eficiente aos produtores das diversas zonas, e que a incidência persistente de fatores desfavoráveis, decorrentes da crise atual, abalou o crédito e confiança de que dispunha a empresa, entrando suas possibilidades de levantar novos capitais;

Considerando que a Constituição da República estabelece, no interesse coletivo, que os serviços públicos, explorados por concessão, devem permitir ao capital uma restituição justa ou adequada e que sejam atendidas convenientemente as exigências da expansão e melhoramentos deles, decreta:

Art. 1.º A União concede a "The Leopoldina Railway Company, Limited", um empréstimo de trinta mil contos de réis (Rs. 30.000:000\$000), mediante as seguintes condições:

a) o empréstimo será aplicado na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no reforço ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha;

b) o Governo, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, fiscalizará o empréstimo do empréstimo, aprovando o programa de obras e aquisições;

c) a concessão do empréstimo será feita em parcelas de dez mil contos de réis (0.000:000\$000), anuais a par-

tir de 1939, à medida da execução no Viação e Obras Públicas, incluindo-se, programa aprovado pelo Ministério da no orçamento da despesa, para os exercícios de 1940 e 1941; a respectiva dotação;

d) a encomenda do material necessário poderá ser feita mediante concorrência realizada pela Companhia e submetida à aprovação do mesmo Ministério. O pagamento do material fixo e rodante, bem como de outros materiais necessários à execução das obras, será feito por conta dos créditos que forem abertos;

e) o prazo para o conclusão de todos os trabalhos será de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa de obras e aquisições.

Art. 2.º A restituição do empréstimo de que trata o art. 1.º será feita anualmente, com a renda líquida do tráfego da Companhia que excede de 6% ao correspondente capital.

Parágrafo único. Entende-se como renda bruta sobre as despesas ordinárias e extraordinárias de custeio, compreendendo as de renovação dos materiais e instalações da Companhia, juros e amortização de debêntures e amortização do capital.

Art. 3.º As despesas pagas mediante empréstimo não serão levadas a conta de capital da Companhia, nem consideradas por ocasião da encampação pelo Governo.

Art. 4.º Fica aberto, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de dez mil contos de réis (... 10.000:000\$000), para atender à despesa (Serviços e Encargos) com a execução, no corrente exercício, do disposto na letra c do art. 1.º deste Decreto-lei.

Art. 5.º A Contadoria Central da República debitará a "The Leopoldina Railway Company, Limited", na escrita patrimonial, as quotas entregues, e creditar-lhe-á as importâncias que forem recolhidas nos termos do art. 2.º, as quais figurarão nos balanços financeiros como "Renda Extraordinária — Indenização".

Art. 6.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1939, 118.º da Independência e 51.º da República. — Getúlio Vargas. — A. de Souza Costa.

D. O. 4-8-39.

INSTRUÇÕES PARA APLICAÇÃO DO
EMPRESTIMO DE 30.000 CONTOS

PORTARIA N.º 519

O Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, tendo em vista o parecer da Inspetoria Federal das Estradas, constante do ofício número 1.1077-S, de 18 de outubro de 1939, e o requerido por "The Leopoldina Railway Co.", resolve aprovar as seguintes instruções para regular a aplicação do empréstimo a que se refere o Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto anterior:

Art. 1.º. A parcela de dez mil contos de reis do crédito parcial aberto pela artigo 4.º do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias, no Banco do Brasil, à disposição da Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas.

§ 1.º nos casos de encomendas de equipamento, materiais, máquinas, etc, a importância respectiva será entregue à Companhia logo aprovada pelo Governo a encomenda.

§ 2.º Tratando-se da execução de obras, a Inspetoria Federal das Estradas autorizará o diantamento das importâncias necessárias para o financiamento corrente.

§ 3.º As demais parcelas de dez mil contos de reis, provenientes de dotações orçamentárias a que se refere o item "C" do artigo 1.º do mencionado Decreto-lei, serão igualmente depositados no Banco do Brasil dentro do primeiro trimestre dos anos de 1940 e 41 respectivamente.

Art. 2.º. A Companhia submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, dentro de sessenta dias, o programa geral de obras, serviços e aquisições a serem executadas por conta do empréstimo.

Parágrafo único. Tendo em vista a exiguidade do tempo, durante o corrente exercício, será apresentado, dentro de trinta dias, o programa inicial para aplicação da importância de 10 mil contos de crédito especial já aberto e registrado.

Art. 3.º. De acordo com o programa geral e tendo em vista a maior urgência das obras e aquisições dele constantes, a Companhia apresentará à aprovação do Governo os respectivos projetos e orçamentos.

Art. 4.º. Tendo em vista o prazo marcado pelo Decreto-lei n.º 1.474

para execução completa do programa e a reconhecida urgência que na sua execução, a Fiscalização terá o prazo de 45 dias para se pronunciar sobre os projetos e orçamentos apresentados pela Companhia.

Art. 5.º. Considerar-se-ão aprovados os projetos e orçamentos a que se refere o artigo anterior se, dentro de 45 dias após a sua apresentação à respectiva fiscalização, o Governo não se houver manifestado a respeito.

Art. 6.º. Fica claramente estabelecido que os orçamentos constituem apenas uma base para o empenho da verba, devendo a Companhia levar ao débito do empréstimo as importâncias realmente dispendidas e comprovadas por documento.

Art. 7.º. A execução das obras, ou a encomenda dos materiais, aprovados pelo Governo, poderá ser feita mediante concorrência administrativa, aberta e julgada pela Companhia, cujo resultado será submetido à aprovação do Ministério da Viação, com a justificação dos motivos da escolha feita.

Art. 8.º. A Companhia manterá a escrituração das importâncias recebidas a consequentes despesas, em livros próprios rubricados pela Inspetoria Federal das Estradas.

Estes livros, bem como os respectivos comprovantes de despesas — contratos, recibos, etc., — estarão sempre à disposição dos fiscais do Governo.

Art. 9.º. Semestralmente, em abril e outubro de cada ano, será feita a tomada de contas dos fundos entregues e das despesas realizadas nos semestres anteriores, findos, respectivamente a 31 de dezembro e a 30 de junho. Esta tomada de contas será feita de acordo com as instruções do Governo em vigor, sendo nelas apuradas as despesas realmente feitas com as obras e aquisições.

Art. 10. O prazo para a execução do programa de obras e aquisições por conta do empréstimo será de 3 (três) anos a contar da data da aprovação do programa inicial ferido no parágrafo único do Artigo 3.º.

Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1939. — *João de Mendonça Lima*.

D. O. 23-10-939.

PORTARIA N.º 139

O Ministro de Estado, atendendo ao que requereu "The Leopoldina Railway Company Limited" e tendo em vista os pareceres prestados, resolve aprovar o programa complementar

das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo Diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas a serem realizadas pela requerente, nos exercícios de 1940 e 1941, dentro do limite da importância de 20.000:000\$000 (vinte mil contos de réis), restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 7 de março de 1940.
— João de Mendonça Lima.

Programa complementar das obras e aquisições de materiais, a que se refere a Portaria n.º 139, desta data, por conta da importância de vinte mil contos de réis, restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

1. Máquinas restantes acessórias para oficinas de locomoção, escolhidas da lista n.º 1, anexa ao requerimento do programa inicial	2.650
2. Renovação de 160 quilômetros de trilhos em diversos trechos	8.000
3. Renovação de 280 quilômetros de linha-telegráfica	300
4. Construção de um núcleo inicial duma oficina Central para material de tração e rodante, ou seja: Oficina de reparação e montagem de locomotivas e escritório; Oficina de Ferreiros; Casa de Transformadores e Caldeiras; Instalações de água, desvios, sanitação, drenagem muros de contorno, etc., mas excluindo maquinaria	7.000
5. Construção de novo depósito de locomotivas em Ponta Nova	1.900
6. Eventuais	150
Total	20.000

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, (3.ª Seção), em 7 de março de 1940. — *Fernando Augusto de Almeida Brandão*, Diretor.

Diário Oficial de 8 de março de 1940.

PROGRAMA DE OBRAS E AQUISIÇÕES

PORTARIA N.º 1

O Ministro de Estado, atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, e tendo em vista os pareceres prestados resolve aprovar o programa das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo Diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, a serem realizadas pela requerente, dentro do limite da importância de 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis), do crédito especial concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 2 de janeiro de 1940. — João de Mendonça Lima.

Programa inicial das obras e aquisições de materiais, a que se refere a portaria n.º 1, desta data, por conta da importância de dez mil contos de réis, do crédito especial concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Itens — Discriminação	Custo aproximado (contos)
1. 6 locomotivas-tanques com alimentação a óleo para as linhas suburbanas	3.600
2. Diversas máquinas para as atuais oficinas da Locomoção, escolhidas da lista n.º 1	1.850
3. Guindaste para Praia Formosa-Cargas — serviço de toras	500
4. Renovação completa de 20 quilômetros, de linha em diversos trechos	2,00
5. Instalações para fornecimento d'água — Macaé	420
6. Garage em Praia Formosa Cargas para caminhões de entrega e coleta a domicílio	160
7. Acomodações adicionais para o escritório central em Barão de Mauá no segundo andar do "anexo" sobre as plataformas	200
8. Instalações adicionais para fornecimento d'água em diversas estações	300
9. "Trolley" a motor para experiência da motorização da condução das turmas de linhas	100

10. Máquinas e motores para as oficinas da Via Permanente — Niterói	300
11. Prolongamento do sistema "seletivo" para controle de trens entre Niterói, V. de Itaboraí e Rosário	150
12. 3 automóveis de linha para a Via Permanente, para inspeção	125
13. Instalação de rodízios de saída nas estações suburbanas	295
Total	10.000

Diário Oficial de 3 de janeiro de 1940.

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas (3.ª Seção) em 2 de janeiro de 1940. — *Fernando Augusto de Almeida Brandão*, Diretor.

DECRETO-LEI N.º 6.538 DE 22 DE MARÇO DE 1944.

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição e atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, decreta:

Art. 1.º Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1.º alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizados com recursos existentes no País.

Art. 2.º Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obras ou aquisições constantes dos programas previstos no art. 2.º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo a The Leopoldina Railway Company Limited aproveitar todas as oportunidades favorável às importações, à juízo do Departamento Nacional de Estrada de Ferro.

Art. 3.º O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de acordo com

a The Leopoldina Railway Company Limited, reverá os programas já aprovados, com finalidade de substituir tanto quanto possível obras que dependam de importação de materiais, por outras que, sendo de necessidade e de utilidade, possam ser realizadas com recursos existentes no País, que ficarão sujeita ao prazo de dois anos de que trata o art. 1.º deste Decreto-lei.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de março de 1944, 123.º da Independência.

REQUERIMENTO

Requeiro a audiência da Comissão de Transportes para o projeto número 850-A, de 1948.

Sala das Sessões, 13 de setembro de 1949. — *Eunápio de Queiroz*.

Aprovado.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

A Mensagem n.º 139-1948 solicita do Congresso autorização para prorrogação do prazo a que se refere a alínea e do art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.474, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à "The Leopoldina Railway Co. Ltd.", até 31 de dezembro de 1949.

A Comissão de Justiça foi de parecer favorável, mandando, entretanto, conceder novo prazo em vista de não haver lugar para prorrogação.

Apresentou, assim, o seguinte projeto (850-1948)

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company, Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no país, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1949. — *Aagamemnon Magalhães* Presidente. — *Edgard de Arruda* Relator. — *Costa Neto*. — *Leopoldo Peres*. — *Gilberto Valente*. — *Pinheiro*

11
Parecer de
Transportes
em 11-15

Machado. — Carlos Waldemar. — Lomeira Bittencourt. — Gurgel do Amaral. — Vieira de Melo. — Afonso Arinos. — Soares Filho. — Gustavo Capanema. — Eduardo Duvivier.

A Comissão de Transportes rejeitou o parecer do Deputado Teódulo de Albuquerque, que ficou constituindo voto em separado, e aprova parecer do Deputado Eunápio de Queiroz, que manteve, na íntegra, o projeto da Comissão de Justiça.

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — Theodulo Albuquerque, Relator.

7 — Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948. — Rogerio Vieira, Presidente. — Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedrosa Junior. — Aristides Milton. — Roberto Grossemacher. — Theodulo Albuquerque.

A Comissão de Finanças aprovou, também, o projeto da Comissão de Justiça.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Aliomar Baleeiro, Relator. — Osvaldo Lima. — Segadas Viana, com restrições. — Horácio Lafer. — Raul Barbosa. — Souza Leão. — Orlando Brasil. — Agostinho Monteiro. — Lauro Montenegro. — Aloisio de Castro. — Gabriel Passos. — Amaral Peixoto.

Apresentadas duas emendas pelo Deputado Barreto Pinto:

N.º 1

"Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — Edmundo Barreto Pinto."

N.º 2

"Redigir, assim o art. 2.º:

"Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — Edmundo Barreto Pinto."

Ambas mereceram aprovação da Comissão de Justiça.

"2. A emenda n.º 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda n.º 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovada, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 de abril de 1949. — Agamemnon Magalhães, Presidente. — Pinheiro Machado, Relator. — João Botelho. — Freitas e Castro. — Pacheco de Oliveira. — Soares Filho. — Pereira da Silva. — Ataliba Nogueira. — Aristides Largura. — Lameira Bittencourt. — Gilberto Valente. — Eduardo Duvivier. — Gustavo Capanema. — Benedito Valadares. — Baptista Pereira."

Havendo a Comissão de transportes rejeitado a primeira, por se tratar de assunto devidamente regulado em dispositivo legal e aceito a segunda.

A Comissão de Finanças concordou com o parecer da Comissão de Transportes e aprovou um projeto substitutivo que tomou o número 850-A-1948.

PROJETO SUBSTITUTIVO N.º 850-A-1948

"Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) que lhe fôra outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considere iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo Decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fôra outorgado no art. 1.º alínea c, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

[Handwritten signature]

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949. — Juracy Magalhães, Relator."

PARECER

"A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo constante do parecer do Relator, sobre as emendas oferecidas ao Projeto número 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Juracy Magalhães, Relator. — Dioclecio Duarte. — Café Filho, com restrições. — Antonio Mafra. — Fernando Nobrega. — Osvaldo Lima. — Raul Barbosa. — José Bonifácio, com restrições. — Israel Pinheiro. — Mario Brant. — Altamirando Requião. — Orlando Brasil. — Toledo Piza. — Aloysio de Castro."

Não vemos razão para a apresentação de Substitutivo, pois, as redações, salvo a correção introduzida no artigo 2.º, decorrente da emenda n.º 2 do Deputado Barreto Pinto, são inteiramente iguais. Opinamos, assim, pela manutenção do projeto da Comissão de Justiça, na forma regimental, com a modificação da emenda n.º 2 e com a que sugerimos, a seguir:

Ocorre, dada a demora verificada na marcha desta proposição, encaminhada ao Congresso em 16 de março de 1948, que a concessão de novo prazo, até 31 de dezembro de 1949, tornar-se-á inoperante.

Provavelmente, não será este projeto aprovado pelo Senado Federal antes daquela data.

Assim, sugerimos que seja feita a alteração do prazo concedido para 31 de dezembro de 1950.

Concluindo, opinamos pela aprovação do Projeto da Comissão de Justiça, modificado pelas emendas, a de n.º 2 do Deputado Barreto Pinto e a que vimos de sugerir.

Teria, assim, o projeto a redação seguinte:

PROJETO N.º 850 DE 1948

"Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) que lhe fôra outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939:

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de Máquinas e materiais produzidos no país, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo Decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fôra outorgado no art. 1.º alínea c, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1940, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."

Sala das Sessões, em 23 de setembro de 1949. — Rogerio Vieira, Presidente. — Eunapio de Queiroz, Relator. — Theodulo Albuquerque — Leopoldo Maciel. — Ulysses Lins. — Nogueira da Mata. — Nicolau Vergueiro. — Jurandyr Pires. — Fernandes Teles. — Aristides Milton.

Conceder
que conceder

Substitutivo de Trânsito

CÂMARA DOS DEPUTADOS

850 B
1946

Memoria

Projeto _____ vl. 2

Parecer de Justiça, 4.5.48 _____ pag. 2 a 4
Edy. Amorim
com substituição _____ vl. 4

Parecer de Transportes, 3.6.48 _____ vl. 5 e 6
F. de sub. de Justiça

Parecer de Finanças, 5.8.48 _____ vl. 7
Alisson
F. de sub. de Justiça

Emenda (2) _____ vl. 8

Parecer de Justiça, 19.4.49 _____ vl. 8
Ant. Machado

Parecer de Transportes, 6.5.49 _____ pag. 8 e 9
Anapio
1 - 6
2 - F

Parecer de Finanças _____ vl. 9 e 10
com substituição _____ vl. 9

Parecer de Transportes, 23.9.49 _____ vl. 14 a 16
Anapio
com substituição _____ vl. 16

aprovado o substitutivo de Transportes para a
discussão complementar

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

Nº 850-B-1948

3-10-49

Ambrósio

Prorroga o prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea e, do Decreto-lei n. 1.474, de 3-8-1939, que concedeu um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à "The Leopoldina Railway Company Limited"; tendo parecer, com projeto, da Comissão de Justiça, pareceres das Comissões de Transportes e Comunicações, com voto em separado do Sr. Teodulo de Albuquerque e de Finanças favorável ao referido projeto, - parecer da Comissão de Transportes e Comunicações sobre emendas de discussão única: contrário à de nº 1 e favorável à de nº 2, parecer da Comissão de Finanças com substitutivo ao projeto emendado em discussão única e novo parecer da Comissão de Transportes e Comunicações favorável ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça e à emenda nº 2 de plenário.

~~cer da Comissão de~~

MENSAGEM Nº 139-1948, A QUE SE REFEREM OS PARECERES:

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Solicita a empresa The Leopoldina Railway Company Limited, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, seja prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo de que trata o artigo 1º do Decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944, que fixou novos limites de tempo para a aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido àquela empresa pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2. Dispõem os artigos 1º e 2º do aludido Decreto-lei n.º 6.358:

"Art. 1º — Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que refere o artigo 1º, alínea "e" do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizadas com recursos existentes no País.

Art. 2º — Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obras ou aquisições constantes do programa previsto no artigo 2º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo à The Leopoldina Railway Company Limited, aproveitar as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro."

3. De acordo com o que estabelecem esses dispositivos, está esgotado o prazo (artigo 1º) para a aplicação de importâncias destinadas à conclusão de "obras, melhoramentos e aquisições com recursos existentes no País" isto é, com materiais e máquinas nacionais, porém continua vigorando (artigo 2º), em relação às máquinas e material estrangeiros, a faculdade conferida à interessada de aplicar o empréstimo enquanto perdurarem as dificuldades de importação determinadas pela guerra.

4. Pode, assim, a empresa em causa empregar o saldo de que ainda dispõe exclusivamente na aquisição de maquinismos e materiais estrangeiros,

tem costado

60
com evidente prejuízo para a indústria nacional.

5. Declara, ainda, o Ministério da Viação e Obras Públicas, não ser conveniente o recolhimento do saldo existente, por isso que o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas decorrentes da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego.

6. Para o fim de permitir que o saldo de que se trata possa também ser aplicado na aquisição de materiais e máquinas nacionais, tenho a honra de submeter à consideração dos ilustres Membros do Congresso Nacional, o incluso Projeto de Lei, autorizando a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea "e", do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1948, 127.º da Independência e 60.º da República. — EURICO G. DUTRA.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados.

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o incluso projeto de lei acompanhado da Mensagem n.º 139 de 16 do corrente, em que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República solicita aos ilustres Membros do Congresso Nacional seja autorizado a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Reitero a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Rio de Janeiro, D. F. — Em 30 de março de 1948. — Clovis Pestana.

ANTE-PROJETO

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Artigo 1.º — Para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no país, fica prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo a que se refere o artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$..

30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) à empresa The Leopoldina Railway Company Limited.

Artigo 2.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

1 — O Exmo. Sr. Presidente da República, em mensagem dirigida à Câmara dos Deputados com o aviso número 466, de 30 de março p. findo, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, solicita seja autorizada a prorrogação até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2 — Os motivos desse pedido são os seguintes: em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida à Câmara dos Deputados de então, o Governo, em benefício da própria economia nacional pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company, Ltd.", que atravessava sérias dificuldades financeiras.

3 — A Comissão de Constituição e Justiça daquela época emitiu parecer favorável à medida, que, no entanto, não chegou a ser convertida em lei, pela posterior dissolução do Congresso Nacional por força do golpe de Estado de 1937.

4 — A Mensagem em apreço, de 1937 precederam minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, sendo ainda de notar que uma Comissão de técnicos anteriormente designada pela portaria n.º 858, do Ministério da Viação, para estudar a situação financeira da referida Companhia, chegará à conclusão da gravidade do progressivo desequilíbrio de suas finanças cujas causas predominantes eram não só o fator cambial, mas também a "redução do frete *ad valorem* do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, conseqüente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários".

5 — Sendo esse o estado financeiro da Companhia em questão, sem poder reaparelhar o seu material rodante e de tração reclamado pelas cres-

centes necessidades do tráfego — sobreveio o Estado Novo, em cujo regime pelo Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939, a União lhe concedeu um empréstimo de trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 30.000.000,00), em três parcelas anuais, de dez milhões de cruzeiros (Cr\$ 10.000.000,00), cada uma a partir do referido ano de 1939.

5 — Tal empréstimo, conforme determinou o artigo 1.º letra A do citado decreto-lei devia ser aplicado "na aquisição de trilhos no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo, de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no refôro ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha".

6 — Para a conclusão de todas as obras e serviços a que o empréstimo se destinava pelo cit. art. 1.º, letra E, do já mencionado decreto-lei, a Companhia foi fixado o prazo de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa respectivo.

7 — Em 1944, por não haver a Companhia concluído todos os trabalhos a que se obrigara, naturalmente pelas dificuldades de importação oriundas da guerra deflagrada em 1939 e pela incidência ainda de outros fatores desfavoráveis, aquele prazo de três (3) anos pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março foi prorrogado, por mais dois (2) anos, para a conclusão das obras e aquisições que pudessem ser realizados com recursos existentes no país e, por outro lado, foi suspenso em relação às obras e aquisições dependentes da importação de materiais, "enquanto perdurasse mas dificuldades atuais" conforme diz o cit. decreto-lei.

8 — De acordo com o seu artigo 1.º, a prorrogação do primitivo prazo de três (3) por mais dois (2) anos, teve início a partir de 22 de março de 1944 — data da assinatura do Decreto-lei n.º 6.358 — de modo que, em 22 de março de 1946, atingiu ela o seu termo final.

9 — Está, pois, esgotado, desde 22 de março de 1946, o prazo dessa prorrogação. E, nessas condições, que a Mensagem presidencial, a que nos referimos no começo deste parecer, vem solicitar uma nova prorrogação, até 1 de dezembro de 1949, do primitivo prazo de três (3) anos estabelecido no

art. 1.º, alínea c, do citado Decreto-lei n.º 1.474.

10 — Justificando a providência assim solicitada à Câmara dos Deputados, S. Exa. o Sr. Presidente da República esclarece, baseado em informações do Ministério da Viação, que, estando esgotado o prazo da prorrogação, sem que haja a Companhia concluído todas as obras e melhoramentos a que se obrigara, na parte exequível com materiais existentes no país, poderia ser-lhe reclamado o saldo respectivo, não sendo isso, entretanto, conveniente, porque "o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego".

11 — Por outro lado — acrescenta a mensagem — se não convém ao Governo reembolsar-se daquele saldo, indispensável é promover-se a solicitada prorrogação, sem a qual, e estando ainda em suspenso o prazo em relação às obras e aquisições dependentes de Material Estrangeiro ou de importação, poderia a empresa em causa empregar esse saldo na compra, exclusivamente, desse material, sempre que isso lhe fosse possível e "com evidente prejuízo para a indústria nacional".

12 — Trata-se, na espécie de um empréstimo que a União concedeu à Leopoldina Railway, sob as condições constantes dos citados Decretos-leis números 1.474 e 6.358, emanados, então, de quem retinha o Poder Legislativo e que, sendo assim leis federais, só por outra lei federal podem ser modificados. Por igual se trata de uma Companhia concessionária de serviço público federal, explorando estradas de ferro interestaduais. Ora, à Legislatura Federal compete não só dispor sobre o regime de empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais, como também legislar sobre as estradas de ferro que transponham os limites de um Estado (Constituição, arts. 151 e 65, alínea IX, combinado com o art. 5.º, alínea XII).

13 — Seria, destarte, constitucional e legítima a ação do Congresso para conceder a nova prorrogação pedida por S. Exa. o Sr. Presidente da República. Pondere-se, porém, que, conforme reconhece a própria mensagem presidencial, desde 22 de março de

1946, está esgotado o prazo da primeira prorrogação de dois anos. Não vemos, pois, como seja possível prorrogar um prazo já findo ou terminado. Prorrogar é prolongar, protrair, fazer durar além do tempo estabelecido. Se um prazo chegou ao seu termo e, assim, expirou, deixou de existir — possível não é prorrogá-lo, pois não se prorroga ou prolonga o que já não mais existe.

14 — O que, portanto, no caso, seria possível e cabível era conceder-se à Leopoldina Railway um novo prazo, a terminar, como pede a mensagem, em 31 de dezembro de 1949, e considerado, como tendo início, logo no dia seguinte ao do término da primeira prorrogação, ou seja no dia 23 de março de 1946, para que a Companhia não fique sem prazo durante o tempo já decorrido após a extinção do último que fôra concedido para concluir as obras e melhoramentos a que se obrigara.

15 — No momento, se a Companhia não concluiu as obras e aquisições dependentes de *materiais do país ou nacionais*, para as quais lhe fôra outorgada a prorrogação de dois (2) anos — já finda — está ela, nessa parte do programa de seus melhoramentos, já sem prazo, podendo ser considerada inadimplente, por não ter cumprido uma das cláusulas do empréstimo recebido da União.

16 — Dessa situação jurídica em que ela se encontra, em mora no cumprimento de deveres que lhe impediam, incontestavelmente direitos para a União, entre os quais o de pedir-lhe o reembolso do saldo do empréstimo ainda existente em seu poder o que, aliás, no momento, não convém seja feito, conforme diz a própria mensagem presidencial.

17 — A outorga dêsse novo prazo, que sugerimos, ao invés da impossível e solicitada prorrogação, importa, sem dúvida, na renúncia pela União, daqueles direitos a que vimos de nos referir. Mas não nos parece haja qualquer obstáculo constitucional a essa renúncia de que podemos citar exemplos semelhantes nas várias renúncias de direitos decorrentes de prescrições já consumadas e que têm sido objeto de proposições com trânsito nesta Comissão e no Plenário da Câmara.

18 — Por outro lado, também o novo prazo se incluiria nas atribuições

do Poder Legislativo, pelas mesmas razões constitucionais que abonariam a simples prorrogação, se esta fosse possível.

19 — Apenas urge frisar que só está preocupando o aspecto constitucional e legal da sugerida providência. Dentro nêsse ângulo, o novo prazo pode ser concedido, restando, entretanto, exairar a sua conveniência ou oportunidade. Se é prejudicial ou inconveniente por qualquer justo motivo é, sobretudo, por atentar contra os interesses da União — que o digam as nobres e cultas Comissões de Finanças e de Transportes que também se vão pronunciar sobre a espécie.

20 — Concluindo os nossos raciocínios e de acôrdo com êles, propomos o seguinte substitutivo ao projeto enviado com a mensagem presidencial, subordinando, no seu mérito, ao exame daquelas Comissões:

PROJETO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company, Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fôra outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1948. — *Edgard de Arruda, Relator*. — *Edgard de Arruda, Relator*. — *Costa Neto*. — *Leopoldo Peres*. — *Gilberto Valente*. — *Pinheiro Machado*. — *Carlos Waldemar*. — *Lameira Bittencourt*. — *Gurgel do Amaral*. — *Vieira de Melo*. — *Afonso Arinos*. — *Soares Filho*. — *Gustavo Capanema*. — *Eduardo Duvivier*.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

1 — O ilustre Relator desta Comissão, da Mensagem n.º 109, opinou contrariamente à prorrogação solicitada propondo a devolução do saldo do empréstimo ao Governo e recomendando a imediata encampação da "Leopoldina Railway".

263

2 — Estudando o assunto fui levado a discordar no parecer do meu eminente colega e, assim, venho apresentar o meu voto em separado.

3 — Resumindo os fatos que motivaram a mensagem presidencial podemos condensá-los da maneira seguinte — Após minuciosos estudos sobre a situação da "Leopoldina Railway", procedidos por técnicos do Ministério da Viação autorizados por Portaria de número 858, de 17 de novembro de 1934, e, verificada a sua gravidade decorrente de um desequilíbrio progressivo de suas finanças, desde 1930, situação que não resultava de má administração da Companhia e sim de circunstâncias de ordem nacional e internacional, alheias ao controle de sua Direção, resolveu o Governo da União conceder-lhe um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00.

O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto, de 1939, concretizou tal resolução, subordinando a aplicação dos recursos concedidos, primeiro — a um programa devidamente aprovado pelo Sr. Ministro da Viação e para ser executado em três anos, segundo — à sua restituição ao Governo desde que se verifique um excesso da renda líquida da Companhia sobre os 6% destinados às obrigações do seu capital e, terceiro — à não inclusão das despesas feitas, por conta do empréstimo, na conta de capital da Companhia, para os efeitos de encampação.

Em 1944, não tendo ainda, a Companhia concluído a aplicação dos recursos, por motivos justificados, inclusive os da guerra, requereu prorrogação de prazo, que foi concedido pelo Governo, nos termos do Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944.

Este decreto, considerando as dificuldades existentes para as importações, distribuiu a concessão de novo prazo em duas partes: a) prorrogação por dois anos para a conclusão de todas as obras, aquisições e melhoramentos a serem realizados com recursos existentes ao País e b) suspensão de prazo para as obras ou aquisições dependentes de importação, enquanto perdurarem as dificuldades de então.

No momento, a situação se apresenta da seguinte forma: a "Leopoldina" pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e de acordo com o programa aprovado, pois, para isso, continua vigente o prazo concedido; nada pode, entretanto, realizar de referência a recursos existentes no País

porque, neste particular, o prazo achase esgotado desde 23 de março de 1946.

4 — A Comissão de Justiça, em fundado parecer, opinou favoravelmente à proposição do Governo substituindo, entretanto, a expressão Prorrogar pela Renovar. Isto, de referência ao prazo para as aquisições no País já que continua vigente a autorização para importações. Nesse sentido apresentou substitutivo com o qual estamos de pleno acordo.

5 — Cumpre-nos, agora, esclarecer porque julgamos conveniente tal prorrogação. Ninguém melhor autorizado para informar sobre as necessidades da ferrovia do que o Ministério da Viação através seus órgãos técnicos. E, no caso, é o Sr. Ministro quem encaminha a solicitação, emprestando, naturalmente, a sua alta responsabilidade.

Aliás, a situação de dificuldades que atravessa a "Leopoldina", que é notória, não constitui uma exceção. Sabe-se que o Governo Federal subvenciona a Central do Brasil com mais de Cr\$ 100.000.000,00, anualmente; a Rede Mineira de Viação e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul dispõem de auxílios anuais, por longo prazo, de Cr\$ 40.000.000,00, cada; as estradas administradas pela União têm os seus *deficits* superiores a Cr\$ 300.000.000,00, cobertos pelo Tesouro Nacional e outras ferrovias, em regime de arrendamento, vêm de receber substanciais auxílios. Nos Estados Unidos, em oportunidades de crise nas empresas ferroviárias, que são, na sua totalidade, de propriedade privada, costuma o Governo correr em seu auxílio facilitando e garantindo empréstimos. Assim o procedimento do Governo para com a "Leopoldina", desde que as dificuldades imperantes não decorrem de sua má administração, é mais um dever do que um favor. Não podemos exigir que essa empresa faça o milagre de constituir exceção junto às demais estradas que operam em regiões semelhantes e sim, admitir que ela sofra os mesmos efeitos que gravam a vida de suas congêneres. Trata-se além do mais de um empréstimo para aplicação em melhoramentos exigidos pelo próprio Governo a bem do interesse público. O Governo não está atendendo ao interesse particular da empresa, visando dar-lhe uma boa remuneração de seu capital, e, sim, acudindo aos interesses de uma grande região e do próprio país.

Tais são os motivos que nos fazem discordar da opinião do ilustre Relator e apresentar o nosso voto favorável ao substitutivo da Comissão de Justiça.

6 -- Quanto à encampação sugerida, devo declarar que não sou contrário à medida, desde que seja indicada por exames acurados compatíveis com a transcendência da questão.

Desde que uma empresa que recebeu delegação do Governo para prestação de serviço público entra em crise, cumpre ao Governo intervir. E, o caso extremo de intervenção é a encampação.

Muitos encaram o problema considerando somente a Empresa e o "ferro-velho" que constitui o seu patrimônio, como se tudo se resumisse em abandonar os empresários à sua própria sorte e às contingências e incertezas de cada momento. Os interesses vitais das regiões servidas é que devem constituir o primeiro plano das atenções governamentais sem, contudo, deixar de considerar os serviços prestados ao desenvolvimento social e econômico do País, por longos anos, pelas Empresas que a isso se dedicaram.

Penso, porém, que o assunto que ora foi submetido à apreciação desta Comissão não deve ficar subordinado à encampação da "Leopoldina". Isto, porque não vemos nenhuma incompatibilidade entre a prorrogação solicitada e o estudo ou mesmo a execução da encampação. Os melhoramentos a serem custeados pelo empréstimo, subordinados a programas aprovados pelo Governo, devem ter sido ditados por necessidades prementes da Ferrovia, necessidades de tal porte que conduziram o próprio Governo a adotar providências excepcionais. Parece-nos evidente que se o Governo fôsse ou viessem a ser o responsável direto pela administração da Ferrovia, por simples coerência, tais melhoramentos deveriam constituir objetos de providências preferenciais.

Assim, de uma forma ou de outra, sua realização deve ter lugar e o mais conveniente é que sejam efetivados quanto antes, para facilidade de operação da estrada e conseqüente benefício do público e para obtenção de melhores preços visto a alta continuada dos mercados e incerteza da situação futura. Ademais, nada tendo o Governo a indenizar em caso de encampação, conforme estipula o art. 3.º do Decreto-lei n.º 1.474, fica conve-

nientemente resguardado o interesse da União.

7 -- Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948.

— Rogério Vieira, Presidente. Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedroso Junior — Aristides Nilton. — Roberto Grosembacher. — Theodulo Albuquerque.

O Sr. Clóvis Pestana, Ministro da Viação, em portaria ontem assinada, nomeou uma comissão para estudar e dar parecer sobre a encampação da estrada de ferro The Leopoldina Railway Company, Limited, assunto que está nas cogitações do governo.

Integram-na o chefe de divisão, padrão "P" Engenheiro Benjamim do Monte, Diretor da Fábrica Nacional de Motores; o Engenheiro da Viação Ferreira do Rio Grande do Sul, Almoré Drumond e o Engenheiro classe "O", da E. F. Central do Brasil, Jorge Leal Burlamaqui.

VOTO EM SEPARADO DO SR. THEODULO ALBUQUERQUE

Cabendo-me relatar a Mensagem do Sr. Presidente da República, pedindo prorrogação do prazo estabelecido pelo art. 1.º alínea "e", do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, estudei com todo interesse a matéria que vai merecer dos Companheiros da Comissão de Transportes e Comunicações o seu pronunciamento.

De referência ao aspecto da constitucionalidade do assunto já se manifestou a douta Comissão de Constituição e Justiça, através do brilhante parecer do Deputado Edgar de Aruda.

No entanto, ao meu espírito surgem dúvidas quanto à fiel observância por parte da "The Leopoldina Railway Company", relativamente ao novo prazo, uma vez que as condições verificadas pela comissão de técnicos designada pela Portaria número 858, do Ministério da Viação, de referência ao desequilíbrio das finanças da companhia ao desgaste do material, se agravaram muito estando a situação da companhia hoje precaríssima, não havendo outro remédio senão a encampação.

Por isso, sou contrário à prorrogação de novo prazo.

Julgo que o Governo deve pedir a restituição do saldo que possui em poder da Companhia, assumindo toda responsabilidade pela encomenda de materiais feita no estrangeiro, pois essa encomenda já tendo sido feita há muito tempo é lógico que interessa ao Governo recebê-la, uma vez que há uma grande diferença de preço.

Poderia me estender longamente sobre a conveniência da encampação, mas julgo desnecessário pela existência de fatos semelhantes que comprovam o acerto da medida.

A encampação terá que vir hoje ou amanhã, uma vez que os "deficits" perduram e não havendo de onde a Companhia tirar o dinheiro necessário para cobrir esses "deficits", forçosamente irá fazer economias aonde não deverá ser feito, tal como na mudança de dormentes, de trilhos, e serviços outros indispensáveis para o bom andamento do tráfego.

E, caso a encampação seja feita logo, enquanto a linha está em condições seguras e o material de qualquer forma servindo, a vir a ser feito talvez o Governo tenha que encampar apenas uma oficina de ferros velhos e linha sem trilhos.

Outra circunstância e muito importante é a referente ao nosso saldo em libras retido na Inglaterra por falta de importação daquele país, saldo este que tão cedo não poderá ser pago.

O pagamento da encampação seria feito, assim, com o saldo que o nosso país dispõe em Londres.

Preocupa-nos apenas o não aumento de vencimentos do pessoal da "The Leopoldina Railway Comp."

Mas, julgo que pode ser feita a encampação ficando de logo esclarecido que não será permitida equiparação de vencimentos aos funcionários e operários com empresas similares.

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — *Theodulo Albuquerque*, Relator.

Parecer da Comissão de Finanças

RELATÓRIO

Pela Mensagem 139-48, o Poder Executivo propõe ao Congresso Nacional

um projeto de lei no sentido de prorrogar até 31 de dezembro de 1949 o prazo legalmente concedido a "The Leopoldina Railw y C. Lt." para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido pela União com o bjetivo de reaparelhá-la quando não poderá fazê-lo com recursos próprios, como tudo está minuciosamente esclarecido na Exposição de Motivos, anexa.

A Comissão de Constituição, em único parecer do Sr. Edgard Arruda, com o qual concordo integralmente, pondera que não é caso de prorrogação, pois esgotado já se acha o prazo desde 1946, mas sim concessão de novo prazo, renunciando, portanto, o Governo Federal aos direitos que lhe advêm do inadimplemento por parte da Leopoldina. Com essa solução veio a concordar a Comissão de Transportes.

E' esse também o nosso parecer que têm como integrante os fundamentos daquelas duas Comissões e adota o substituto da 1.ª delas no sentido da concessão de novo prazo, como fórmula mais conveniente para o interesse público que, no caso, é o do funcionamento do serviço público de transporte ferroviários na zona servida pela Leopoldina.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de agosto de 1948. — *Aliomar Baleeiro*.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — *Souza Costa*, Presidente. — *Aliomar Baleeiro*, Relator. — *Oswaldo Lima*. — *Segadas Viana*, com restrições. — *Horácio Lafer*. — *Raul Barbosa*. — *Souza Leão*. — *Orlando Brasil*. — *Agostinho Monteiro*. — *Lauro Montenegro*. — *Aloísio de Castro*. — *Gabriel Passos*. — *Amaral Peixoto*.

**EMENDAS DE DISCUSSÃO ÚNICA
A QUE SE REFEREM OS
PARECERES**

N.º 1

Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Justificação

Até certo ponto, a prorrogação deveria ser negada, tanto mais que prosseguem, ativamente, os negócios da encampação. A emenda aditiva, porém, resolve o caso. Se se destina o crédito para aquisição de máquinas é evidente que deve o saldo ficar depositado no Banco do Brasil. Será que a Leopoldina Railway recebeu o empréstimo para determinando fim e o aplicou em outras despesas? Não é de se crer; todavia o que sugiro só tende a resguardar o Erário. Se todo o crédito já foi entregue, caberá então, à Leopoldina Railway promover o recolhimento ao Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 2 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

N.º 22

Redigir, assim, o art. 2.º:

"Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Justificação

Indispensável é fixar a data da vigência da Lei, tendo-se em vista o que dispõe o art. 1.º da Lei de Introdução do Código Civil.

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

Concede novo prazo à The Leopoldina Railway Company Ltd. para aquisição de máquinas e materiais produzidos no país.

1. O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 concedeu à Leopoldina um empréstimo de £30.000.000. Pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 1944, o prazo para aplicação dos recursos foi prorrogado e assim distribuído: a) prorrogação por dois anos para a conclusão da sobras com materiais obtidos no país; b) suspensão de prazo para as obras dependentes de material importado. O prazo da letra a se esgotou a 23 de março de 1946, de modo que a Leopoldina pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e nada pode realizar em relação aos recursos existentes no país.

Para remediar tal situação, o Sr. Presidente da República enviou a mensagem n.º 139 ao Congresso, pedindo a prorrogação daquele prazo até 31 de

dezembro de 1949. Pelo brilhante parecer do nobre deputado Edgar de Ardua, esta Comissão, achando que não era caso de prorrogação de prazo, mas de concessão de novo prazo, apresentou o projeto n.º 850, que foi aprovado pelas ditas Comissões de Transporte e de Finanças.

Por efeito de duas emendas oferecidas pelo nobre deputado Bareto Pinto, o projeto retorna a esta Comissão.

2. A emenda n.º 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda n.º 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovadas, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 de abril de 1949. — *Agamemnon Magalhães*, Presidente — *Pinheiro Machado*, Relator — *João Botelho* — *Frei-ta se Castro*. — *Pacheco de Oliveira*. — *Soares Filho*. — *Pereira da Silva* — *Ataliba Nogueira*. — *Aristides Larga*. — *Lameira Bittencourt*. — *Gilberto Valente*. — *Eduardo Duvivier*. — *Gustavo Capanema*. — *Benedito Valadares*. — *Baptista Pereira*.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

EMENDA N.º 1

Determina que o saldo do empréstimo a que se refere o artigo primeiro do projeto deverá ficar depositado, em conta especial, no Banco do Brasil.

A emenda se justifica plenamente. Acontece, entretanto, que o assunto já se acha devidamente regulado pela Portaria n.º 519 que baixou instruções para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltda.", pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

O artigo primeiro da citada portaria dispõe, precisamente, sobre o recolhimento ao Banco do Brasil das parcelas de Cr\$ 10.000.000,00, do empréstimo, a que se refere a letra c, do artigo primeiro do decreto acima mencionado, cujas retiradas devem ser acompanhadas de requisições do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Para melhor esclarecimento da Comissão e do Plenário, requeiro a anexação ao processo dos textos do Decreto-lei n.º 1.474, da Portaria n.º 519, da Portaria n.º 139, da Portaria n.º 1, tô-

67

das do Ministério da Viação, e do Decreto-lei n.º 6.358, que entrego com este Parecer.

Diante do exposto, julgo desnecessária a aprovação da emenda em aprêço.

EMENDA N.º 2

Somos de parecer pela sua aprovação, nos termos.

Sala das Sessões, 6 de maio de 1949.
— Rogério Vieira, Presidente. — Eunápio de Queiroz, Relator. — Juracy Pires. — Leopoldo Maciel. — Fernandes Telles. — Aristides Milton. — Vandoni de Barros. — Mota Neto. — Ulysses Lins. — Nicolau Vergueiro.

Parecer da Comissão de Finanças

RELATÓRIO

N.º 163

I — Tramitação anterior relatada oralmente.

II — Retorna o presente projeto à Comissão de Finanças, depois de cumprida a sugestão brilhante do Deputado Allomar Baleeiro, no sentido de que fossem ouvidas, primeiramente, as Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes e Comunicações, sobre duas emendas apresentadas em plenário pelo e ntão Deputado Barreto Pinto.

III — A primeira delas mandava que o saldo do empréstimo de Cr\$.. 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), a cuja aplicação se concede novo prazo, fôsse depositado em conta especial no Banco do Brasil. A segunda fixa que a lei entra em vigor na data de sua publicação.

IV — A Comissão de Constituição e Justiça opinou pela aprovação das duas emendas, enquanto a de Transportes e Comunicações, rejeitava a primeira por desnecessária, aprovando, porém, a segunda.

V — Concordamos com a parecer da Comissão de Transportes e Comunicações. A emenda seria justa, se o erário público já não estivesse resguardado na redação da Portaria n.º 519, baixada pelo Ministério da Viação, em 21 de outubro de 1939, para aplicação do empréstimo c oncedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltd.", pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939. De fato, o Art. 1.º da citada portaria manda que "a parcela de dez mil contos de reis do crédito especial aberto pelo Art. 4.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias,

no Banco do Brasil, à disposição da Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas". A emenda n.º 1, viria, assim, "chover no molhado" e deve ser rejeitada por desnecessária. A emenda n.º 2 corrige uma falha de técnica legislativa, fixando uma data para vigência da lei. Merece, pois, aprovação.

VI — A tramitação do projeto, com o estudo das datas dos pareceres e decisões que o integram, diz bem da morosidade do processo legiferante, que desafia a capacidade dos responsáveis pelo Parlamento Nacional. A Mensagem que o motivou é de 30 de março de 1948. Os objetivos que persegue talvez estejam ultrapassados pelo acôrdo, ao que se anuncia, já negociado em Londres, para encampação da "Leopoldina Railway". Nada, entretanto, justifica a demora, pois as modificações introduzidas no projeto original são mínimas.

VII — Se a Comissão de Finanças concordar com essa opinião, ficará, então assim redigido o projeto:

PROJETO SUBSTITUTIVO N.º 850-A-1948

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949. — Juracy Magalhães, Relator.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo cons-

tante do parecer do Relator, sobre as emendas oferecidas ao Projeto Número 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Juracy Magalhães, Relator. — Dioclécio Duarte. — Café Filho, com restrições. — Antonio Mafra. — Fernando Nobrega. — Osvaldo Lima. — Raul Barbosa. — José Bonifácio, com restrições. — Israel Pinheiro. — Mario Brand. — Altamirando Requião. — Orlando Brasil. — Toledo Piza. — Aloysio de Castro.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 1.474 — DE 3 DE AGOSTO DE 1939

Concede um empréstimo de 30.000 contos de réis a "The Leopoldina Railway Company, Limited" e dá outras providências.

O Presidente da República, suando da faculdade que lhe confere o artigo 180 da Constituição, e

Considerando que, em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida a extinta Câmara dos Deputados, o Governo, em benefício da própria economia nacional, pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company Limited", que atravessa séria crise financeira;

Considerando que a então Comissão de Constituição e Justiça emitiu parecer favorável à medida, que não chegou, porém, a ser convertida em lei;

Considerando que a referida Mensagem se baseou em minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, conforme consta das exposições de motivos de 31 de outubro e 11 de novembro de 1936, do primeiro daqueles Ministérios, e de 27 de dezembro do mesmo ano, do da Fazenda.

Considerando que a Comissão designada pela Portaria n.º 838, de 17 de novembro de 1934, do Ministério da Viação e Obras Públicas, para estudar a situação financeira da Companhia após metódico e pormenorizado exame, chegou às seguintes conclusões:

"1.ª — A situação financeira é séria e de desequilíbrio progressivo desde 1930.

2.ª — O fator cambial tem influído grandemente para a má situação financeira em que se encontra a Companhia, concorrendo para a remuneração insuficiente do capital. Não constitui, porém, a causa única de suas

dificuldades, porquanto, mesmo no país, o saldo líquido vem diminuindo constantemente, já pela elevação forçada das despesas, já pela diminuição da receita por unidade de tráfego.

3.ª — O acréscimo da despesa não decorre da má administração por parte da Companhia, que executa os serviços sem gastos exagerados, encontrando-se até em regime de economias forçadas, que, embora não tenham, até agora, prejudicado a segurança do tráfego tudo aconselha não verterem por mais tempo.

4.ª — Não concordou esta Comissão entre as verbas de custeio da estrada, parcela que, cortada, pudesse influir sensivelmente para melhorar a situação financeira da Companhia.

5.ª — As causas predominantes desse decréscimo da renda são: a redução do frete *ad valorem* do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, consequente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários. As medidas ao alcance da Companhia não têm sido suficientes para contrabalançar estes efeitos.

6.ª — A tendência para o acréscimo do tráfego, em vez de contribuir para melhorar o equilíbrio financeiro, virá, ao contrário, prejudicá-lo ainda mais, pela acentuada preponderância do transporte de mercadorias não remuneradoras.

7.ª — E, de notar que, pela falta de receita bastante, a estrada já luta com dificuldades para se manter convenientemente aparelhada com o material de tração e rodante reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego."

Considerando que a Companhia, até 31 de dezembro de 1936, já empregou no país £ 16 900 753, com a construção e equipamento de 3.086 quilômetros de vias férreas, dos quais 1.831 quilômetros reverterem sem ônus ao Governo, findas as respectivas concessões;

Considerando que as serias dificuldades financeiras referidas na Mensagem se têm agravado, sem que a empresa possa remoxê-las com os recursos ordinários do tráfego e sem caber às regiões servidas, nem a administração da Companhia, a responsabilidade;

Considerando que, sendo federais (Decreto n.º 875, de 22 de novembro de 1938), os serviços da estrada não podem ficar sujeitos aos óbices cria-

Caixa: 116

Lote: 24

PL N.º 850/1948

21

C 69

dos pelas taxações estaduais municipais;

Considerando que é preciso equipar as vias férreas do país, de modo que ofereçam transporte econômico e eficiente aos produtores das diversas zonas, e que a incidência persistente de fatores desfavoráveis, decorrentes da crise atual, abalou o crédito e confiança de que dispunha a empresa, entrando suas possibilidades de levantar novos capitais;

Considerando que a Constituição da República estabelece, no interesse coletivo, que os serviços públicos, explorados por concessão, devem permitir ao capital uma restituição justa ou adequada e que sejam atendidas convenientemente as exigências da expansão e melhoramentos deles, decreta:

Art. 1.º A União concede a "The Leopoldina Railway Company, Limited", um empréstimo de trinta mil contos de réis (Rs. 30.000:000\$000), mediante as seguintes condições:

a) o empréstimo será aplicado na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no reforço ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha;

b) o Governo, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, fiscalizará o emprego do empréstimo, aprovando o programa de obras e aquisições;

c) a concessão do empréstimo será feita em parcelas de dez mil contos de réis (0.000:000\$000), anuais a partir de 1939, à medida da execução no Viação e Obras Públicas, incluindo-se, programa aprovado pelo Ministério da no orçamento da despesa, para os exercícios de 1940 e 1941; a respectiva dotação;

d) a encomenda do material necessário poderá ser feita mediante concorrência realizada pela Companhia e submetida à aprovação do mesmo Ministério. O pagamento do material fixo e rodante, bem como de outros materiais necessários à execução das obras, será feito por conta dos créditos que forem abertos;

e) o prazo para a conclusão de todos os trabalhos será de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa de obras e aquisições.

Art. 2.º A restituição do empréstimo de que trata o art. 1.º será feita anualmente, com a renda líquida do tráfego da Companhia que excede de 6% ao correspondente capital.

Parágrafo único. Entende-se como renda bruta sobre as despesas ordinárias e extraordinárias de custeio, compreendendo as de renovação dos materiais e instalações da Companhia, juros e amortização de debêntures e amortização do capital.

Art. 3.º As despesas pagas mediante empréstimo não serão levadas a conta de capital da Companhia, nem consideradas por ocasião da encampação pelo Governo.

Art. 4.º Fica aberto, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de dez mil contos de réis (... 10.000:000\$000), para atender à despesa (Serviços e Encargos) com a execução, no corrente exercício, do disposto na letra c do art. 1.º deste Decreto-lei.

Art. 5.º A Contadoria Central da República debitará a "The Leopoldina Railway Company, Limited", na escrita patrimonial, as quotas entregues, e creditar-lhe-á as importâncias que forem recolhidas nos termos do art. 2.º, as quais figurarão nos balanços financeiros como "Renda Extraordinária — Indenização".

Art. 6.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1939, 118.º da Independência e 51.º da República. — Getúlio Vargas. — A. de Souza Costa.

D. O. 4-8-39.

INSTRUÇÕES PARA APLICAÇÃO DO EMPRÉSTIMO DE 30.000 CONTOS

PORTARIA N.º 519

O Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, tendo em vista o parecer da Inspetoria Federal das Estradas, constante do ofício número 1.1077-S, de 18 de outubro de 1939, e o requerido por "The Leopoldina Railway Co.", resolve aprovar as seguintes instruções para regular a aplicação do empréstimo a que se refere o Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto anterior:

Art. 1.º A parcela de dez mil contos de réis do crédito parcial aberto pela artigo 4.º do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias, no Banco do Brasil, à disposição da

Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas.

§ 1.º nos casos de encomendas de equipamento, materiais, máquinas, etc., a importância respectiva será entregue à Companhia logo aprovadas pelo Governo a encomenda.

§ 2.º Tratando-se da execução de obras, a Inspetoria Federal das Estradas autorizará o diantamento das importâncias necessárias para o financiamento corrente.

§ 3.º As demais parcelas de dez mil contos de réis, provenientes de dotações orçamentárias a que se refere o item "C" do artigo 1.º do mencionado Decreto-lei, serão igualmente depositados no Banco do Brasil dentro do primeiro trimestre dos anos de 1940 e 41 respectivamente.

Art. 2.º. A Companhia submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, dentro de sessenta dias, o programa geral de obras, serviços e aquisições a serem executadas por conta do empréstimo.

Parágrafo único. Tendo em vista a exiguidade do tempo, durante o corrente exercício, será apresentado, dentro de trinta dias, o programa inicial para aplicação da importância de 10 mil contos de crédito especial já aberto e registrado.

Art. 3.º. De acordo com o programa geral e tendo em vista a maior urgência das obras e aquisições dele constantes, a Companhia apresentará à aprovação do Governo os respectivos projetos e orçamentos.

Art. 4.º. Tendo em vista o prazo marcado pelo Decreto-lei n.º 1.474 para execução completa do programa e a reconhecida urgência que há na sua execução, a Fiscalização terá o prazo de 45 dias para se pronunciar sobre os projetos e orçamentos apresentados pela Companhia.

Art. 5.º. Considerar-se-ão aprovados os projetos e orçamentos a que se refere o artigo anterior se, dentro de 45 dias após a sua apresentação à respectiva fiscalização, o Governo não se houver manifestado a respeito.

Art. 6.º. Fica claramente estabelecido que os orçamentos constituem apenas uma base para o empenho da verba, devendo a Companhia levar ao débito do empréstimo as importâncias realmente dispendidas e comprovadas por documento.

Art. 7.º. A execução das obras, ou a encomenda dos materiais, aprovados pelo Governo, poderá ser feita me-

diante concorrência administrativa, aberta e julgada pela Companhia, cujo resultado será submetido à aprovação do Ministério da Viação, com a justificação dos motivos da escolha feita.

Art. 8.º. A Companhia manterá a escrituração das importâncias recebidas a consequentes despesas, em livros próprios rubricados pela Inspetoria Federal das Estradas.

Estes livros, bem como os respectivos comprovantes de despesas — contratos, recibos, etc., — estarão sempre à disposição dos fiscais do Governo.

Art. 9.º. Semestralmente, em abril e outubro de cada ano, será feita a tomada de contas dos fundos entregues e das despesas realizadas nos semestres anteriores, findos, respectivamente a 31 de dezembro e a 30 de junho. Esta tomada de contas será

feita de acordo com as instruções do Governo em vigor, sendo nelas apuradas as despesas realmente feitas com as obras e aquisições.

Art. 10. O prazo para a execução do programa de obras e aquisições por conta do empréstimo será de 3 (três) anos a contar da data da aprovação do programa inicial ferido no parágrafo único do Artigo 3.º.

Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1939. — *João de Mendonça Lima*.

D. O. 23-10-939.

PORTARIA N.º 139

O Ministro de Estado, atendendo ao que requereu "The Leopoldina Railway Company Limited" e tendo em vista os pareceres prestados, resolve aprovar o programa complementar das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo Diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas a serem realizadas pela requerente, nos exercícios de 1940 e 1941, dentro do limite da importância de 20.000:000\$000 (vinte mil contos de réis), restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 7 de março de 1940. — *João de Mendonça Lima*.

Programa complementar das obras e aquisições de materiais, a que se refere a Portaria n.º 139, desta data, por conta da importância de vinte mil contos de réis, restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

1. Máquinas restantes acessórias para oficinas de

Caixa: 116

Lote: 24

PL N.º 850/1948

22

C 71

locomotão, escolhidas da lista n.º 1, anexa ao requerimento do programa inicial	2.650
2. Renovação de 160 quilômetros de trilhos em diversos trechos	8.000
3. Renovação de 280 quilômetros de linha-telegráfica	300
4. Construção de um núcleo inicial duma oficina Central para material de tração e rodante, ou seja: Oficina de reparação e montagem de locomotivas e escritório; Oficina de Ferreiros; Casa de Transformadores e Caldeiras; Instalações de água, desvios, sanitação, drenagem, muros de contorno, etc., mas excluindo maquinária	7.000
5. Construção de novo depósito de locomotivas em Ponta Nova	1 900
6. Eventuais	150
Total	20.000

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, (3.ª Seção), em 7 de março de 1940. — *Fernando Augusto de Almeida Brandão*, Diretor.

Diário Oficial de 8 de março de 1940

PROGRAMA DE OBRAS E AQUISIÇÕES

PORTARIA N.º 1

O Ministro de Estado, atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, e tendo em vista os pareceres prestados resolve aprovar o programa das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo Diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, a serem realizadas pela requerente, dentro do limite da importância de 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis), do crédito especial concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939

Rio de Janeiro, 2 de janeiro de 1940. — *João de Mendonça Lima*.

Programa inicial das obras de aquisições de materiais, a que se refere a portaria n.º 1 desta data, por conta da importância de dez mil contos de réis, do crédito especial concedido pelo De-

creto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Itens — Discriminação	Custo aproximado (contos)
1. 6 locomotivas-tanques com alimentação a óleo para as linhas suburbanas	3.600
2. Diversas máquinas para as atuais oficinas da Locomotão, escolhidas da lista n.º 1	1.850
3. Guindaste para Praia Formosa-Cargas — serviço de toras	500
4. Renovação completa de 20 quilômetros, de linha em diversos trechos	2.00
5. Instalações para fornecimento d'água — Macaé	420
6. Garage em Praia Formosa Cargas para caminhões de entrega e coleta a domicílio	160
7. Acomodações adicionais para o escritório central em Barão de Mauá no segundo andar do "anexo" sobre as plataformas	200
8. Instalações adicionais para fornecimento d'água em diversas estações	300
9. "Trolley" a motor para experiência da motorização da condução das turmas de linhas	100
10. Máquinas e motores para as oficinas da Via Permanente — Niterói	300
11. Prolongamento do sistema "seletivo" para controle de trens entre Niterói V. de Itaboraí e Rosário	150
12. 3 automóveis de linha para a Via Permanente, para inspeção	125
13. Instalação de rodízios de saída nas estações suburbanas	295
Total	10.000

Diário Oficial de 3 de janeiro de 1940.

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas (3.ª Seção) em 2 de janeiro de 1940. — *Fernando Augusto de Almeida Brandão*, Diretor.

DECRETO-LEI N.º 6.538 DE 22 DE MARÇO DE 1944.

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição e atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, decreta:

Art. 1.º Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1.º alínea, e do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizados com recursos existentes no País.

Art. 2.º Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de

obras ou aquisições constantes dos programas previstos no art. 2.º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo a The Leopoldina Railway Company Limited aproveitar todas as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estrada de Ferro.

Art. 3.º O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de acordo com a The Leopoldina Railway Company Limited, reverá os programas já aprovados, com finalidade de substituir tanto quanto possível obras que dependam de importação de materiais, por outras que, sendo de necessidade e de utilidade, possam ser realizadas com recursos existentes no País, que ficarão sujeita ao prazo de dois anos de que trata o art. 1.º deste Decreto-lei.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de março de 1944, 123.º da Independência.

Caixa: 116

Lote: 24
PL N° 850/1948

23



Câmara dos Deputados

Apurada.

13.9.48

Requerimento

alby

Requeri a audiência da Comissão de Transportes

para o projeto 850A, de 48.

L.d. 13-9-48

Enapto de Deputados

Enapto de Deputados

305
294
293
292
291
290
289
288
287
286
285
284
283
282
281
280
279
278
277
276
275
274
273
272
271
270
269
268
267
266
265
264
263
262
261
260
259
258
257
256
255
254
253
252
251
250
249
248
247
246
245
244
243
242
241
240
239
238
237
236
235
234
233
232
231
230
229
228
227
226
225
224
223
222
221
220
219
218
217
216
215
214
213
212
211
210
209
208
207
206
205
204
203
202
201
200
199
198
197
196
195
194
193
192
191
190
189
188
187
186
185
184
183
182
181
180
179
178
177
176
175
174
173
172
171
170
169
168
167
166
165
164
163
162
161
160
159
158
157
156
155
154
153
152
151
150
149
148
147
146
145
144
143
142
141
140
139
138
137
136
135
134
133
132
131
130
129
128
127
126
125
124
123
122
121
120
119
118
117
116
115
114
113
112
111
110
109
108
107
106
105
104
103
102
101
100
99
98
97
96
95
94
93
92
91
90
89
88
87
86
85
84
83
82
81
80
79
78
77
76
75
74
73
72
71
70
69
68
67
66
65
64
63
62
61
60
59
58
57
56
55
54
53
52
51
50
49
48
47
46
45
44
43
42
41
40
39
38
37
36
35
34
33
32
31
30
29
28
27
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

Câmara dos



Parecer da

COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

PROJETO Nº 850-A-1948

A Mensagem n. 139-1948 solicita do Congresso autorização para prorrogação do prazo a que se refere a alínea e do art. 1º do Decreto-lei n. 1.474, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à "The Leopoldina Railway Co. Ltd", até 31 de dezembro de 1949.

A Comissão de Justiça foi de parecer favorável, mandando, entretanto, conceder novo prazo em vista de não haver lugar para prorrogação.

Apresentou, assim, o seguinte projeto (850-1948)

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company, Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fôra outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1949. — ~~Edgard de Arruda, Relator.~~ — ~~Edgard de Arruda, Relator.~~ — Costa Neto. — Leopoldo Peres. — Gilberto Valente. — Pinheiro Machado. — Carlos Waldemar. — Lammeira Bittencourt. — Gurgel do Amaral. — Vieira de Melo. — Afonso Arinos. — Soares Filho. — Gustavo Capanema. — Eduardo Duvivier.

A Comissão de Transportes rejeitou o parecer do deputado Teódulo de Albuquerque, que ficou constituindo voto em separado, e aprovou parecer do deputado Eunápio de Queiroz, que manteve, na íntegra, o projeto da Comissão de Justiça.

"

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — Theodulo Albuquerque, Relator.

"

"

7 — Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948. — Rogério Vieira, Presidente. Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedroso Junior. — Aristides Nilton. — Roberto Grosemacher. — Theodulo Albuquerque.

"

A Comissão de Finanças aprovou, também, na íntegra, o projeto da Comissão de Justiça.

"

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Aliomar Baleeiro, Relator. — Osvaldo Lima. — Segadas Viana, com restrições. — Horácio Lafer. — Raul Barbosa. — Souza Leão. — Orlando Brasil. — Agostinho Monteiro. — Lauro Montenegro. — Aloisio de Castro. — Gabriel Passos. — Amaral Peixoto.

"



2
NARBALC 75

Apresentadas duas emendas pelo deputado Barreto Pinto:

N.º 1

Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto.*

N.º 2

Redigir, assim, o art. 2.º:

"Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto.*

ambas mereceram aprovação da Comissão de Justiça,

2. A emenda n.º 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda n.º 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovadas, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 de abril de 1949. — *Agamemnon Magalhães, Presidente.* — *Pinheiro Machado, Relator.* — *João Botelho.* — *Freita se Castro.* — *Pacheco de Oliveira.* — *Soares Filho.* — *Pereira da Silva.* — *Ataliba Nogueira.* — *Aristides Larga.* — *Lameira Bittencourt.* — *Gilberto Valente.* — *Eduardo Duvivier.* — *Gustavo Capanema.* — *Benedito Valadares.* — *Baptista Pereira.*

havendo a Comissão de Transportes rejeitado a primeira, por se tratar de assunto devidamente regulado em dispositivo legal e aceite a segunda.

A Comissão de Finanças concordou com o parecer da Comissão de Transportes e aprovou um projeto substitutivo que tomou o número 850-A-1948.

PROJETO SUBSTITUTIVO N.º 850-A-1948

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949. — *Juracy Magalhães, Relator.*

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo constante do parecer do Relator, sobre as emendas oferecidas ao Projeto Lúmere 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948. — *Souza Costa, Presidente.* — *Juracy Magalhães, Relator.* — *Dioclécio Duarte.* — *Café Filho, com restrições.* — *Antonio Mafra.* — *Fernando Nobrega.* — *Osvaldo Lima.* — *Raul Barbosa.* — *José Bonifácio, com restrições.* — *Israel Pinheiro.* — *Mario Brani.* — *Altamirando Requião.* — *Oriundo Brasil.* — *Toledo Piza.* — *Aloysio de Castro.*

Não vemos razão para a apresentação de Substitutivo, pois, as redações, salvo a correção introduzida no art. 2.º, decorrente da emenda n. 2 do deputado Barreto Pinto, são inteiramente iguais. Opinamos, assim, pela manutenção do projeto da Comissão de Justiça, na forma ~~de~~ regimental, com a modificação da emenda n. 2 e com a que sugerimos, a seguir:

Ocorre, dada a demora verificada na marcha desta proposição, encaminhada ao Congresso em 16 de março de 1948, que a concessão de novo prazo, até 31 de dezembro de 1949, tornar-se-á inoperante.



3
NARBAL 198 e 76

Provavelmente, não será este projeto aprovado pelo Senado Federal antes daquela data.

Assim, sugerimos que seja feita a alteração do prazo concedido para 31 de dezembro de 1950.

Concluindo, opinamos pela arprovação do Projeto da Comissão de Justiça, modificado pelas emendas, a de n. 2 do deputado Barreto Pinto e a que vimos de sugerir.

Teria, assim, o projeto a redação seguinte:

Projeto n. 850-1948

3/2
grj

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

"Sala das sessões, em 23 de setembro de 1949.

Rogério Viana

Rogério Viana Presidente.

Eunápio de Azevedo

Eunápio de Azevedo Relator.

Teófilo Albuquerque

Leopoldo Maciel

Leopoldo Maciel

Ulysses Guimarães

Ulysses Guimarães

Nogueira da MATA

Nogueira da MATA

IAF/

Nicolau Veríssimo

Nicolau Veríssimo

Jurandyr Pires

Jurandyr Pires

Fernandes Teles

Fernandes Teles

Aristides Milton

Aristides Milton

o substitutivo de finanças
Aprovado em discussão ÚNICA, vai á redação final

Em _____ de _____



de 1948 *discussão única*

CÂMARA DOS DEPUTADOS

*Vai á Comissão de Transportes, Comunicações e Obras
Públicas, a seguir ao Sr. Eurápio de Melo.*

PROJETO

N.º 850-A — 1948

13.9.48

[Assinatura]

Prorroga o prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea "e" do Decreto-Lei n.º 1.474, de 3-8-39, que concede um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à "The Leopoldina Railway Company Limited"; tendo parecer com projeto da Comissão de Justiça, pareceres das Comissões de Transportes e Comunicações, com voto em separado do Sr. Teódulo de Albuquerque, e de Finanças favoráveis ao referido projeto, parecer da Comissão de Transportes e Comunicações às emendas de discussão única, contrário à de n.º 1 e favorável à de n.º 2 e parecer da Comissão de Finanças com substitutivo às emendas aludidas

MENSAGEM N.º 139-1948, A QUE SE REFEREM OS PARECERES:

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Solicita a empresa The Leopoldina Railway Company Limited, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, seja prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo de que trata o artigo 1.º do Decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944, que fixou novos limites de tempo para a aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido àquela empresa pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2. Dispõem os artigos 1.º e 2.º do aludido Decreto-lei n.º 6.358:

"Art. 1.º — Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que refere o artigo 1.º, alínea "e" do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizadas com recursos existentes no País.

Art. 2.º — Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obras ou aquisições constantes do programa previsto no artigo 2.º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo à The Leopoldina Railway Company Limited, aproveitar as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro."

3. De acordo com o que estabelecem esses dispositivos, está esgotado o prazo (artigo 1.º) para a aplicação de importâncias destinadas à conclusão de "obras melhoramentos e aquisições com recursos existentes no País" isto é com materiais e máquinas nacionais, porém continua vigorando (artigo 2.º) em relação às máquinas e material estrangeiros, a faculdade conferida à interessada de aplicar o empréstimo enquanto perdurarem as dificuldades de importação determinadas pela guerra.

4. Pode, assim, a empresa em causa empregar o saldo de que ainda dispõe exclusivamente na aquisição de maquinismos e materiais estrangeiros,

com evidente prejuízo para a indústria nacional.

5. Declara, ainda, o Ministério da Viação e Obras Públicas, não ser conveniente o recolhimento do saldo existente, por isso que o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas decorrentes da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego.

6. Para o fim de permitir que o saldo de que se trata possa também ser aplicado na aquisição de materiais e máquinas nacionais, tenho a honra de submeter à consideração dos ilustres Membros do Congresso Nacional, o incluso Projeto de Lei, autorizando a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea "e", do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1948, 127.º da Independência e 60.º da República. — EURICO G. DUTRA.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados.

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o incluso projeto de lei acompanhado da Mensagem n.º 139 de 16 do corrente, em que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República solicita aos ilustres Membros do Congresso Nacional seja autorizado a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Reitero a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Rio de Janeiro, D. F. — Em 30 de março de 1948. — Clovis Pestana.

ANTE-PROJETO

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Artigo 1.º — Para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no país, fica prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo a que se refere o artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$..

30.000.000.00 (trinta milhões de cruzeiros) à empresa The Leopoldina Railway Company Limited.

Artigo 2.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

1 — O Exmo. Sr. Presidente da República, em mensagem dirigida à Câmara dos Deputados com o aviso número 466, de 30 de março p. findo, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, solicita seja autorizada a prorrogação até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2 — Os motivos desse pedido são os seguintes: em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida à Câmara dos Deputados de então, o Governo, em benefício da própria economia nacional pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company, Ltd." que atravessava sérias dificuldades financeiras.

3 — A Comissão de Constituição e Justiça daquela época emitiu parecer favorável à medida, que, no entanto, não chegou a ser convertida em lei, pela posterior dissolução do Congresso Nacional por força do golpe de Estado de 1937.

4 — A Mensagem em apreço, de 1937 precederam minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, sendo ainda de notar que uma Comissão de técnicos, anteriormente designada pela portaria n.º 858, do Ministério da Viação, para estudar a situação financeira da referida Companhia, chegará à conclusão da gravidade do progressivo desequilíbrio de suas finanças cujas causas predominantes eram não só o fator cambial, mas também a "redução do frete ad valorem do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, consequente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários".

5 — Sendo esse o estado financeiro da Companhia em questão, sem poder reaparelhar o seu material rodante e de tração reclamado pelas cres-

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça
em 1.º de maio de 1948
M. J. A.

Dep. Pestana

centes necessidades do tráfego — sobreveio o Estado Novo, em cujo regime pelo Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939, a União lhe concedeu um empréstimo de trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 30.000.000,00), em três parcelas anuais, de dez milhões de cruzeiros (Cr\$ 10.000.000,00), cada uma a partir do referido ano de 1939.

5 — Tal empréstimo, conforme determinou o artigo 1.º letra A do citado decreto-lei devia ser aplicado “na aquisição de trilhos no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo, de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no refêro ou substituição de antigas pentes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha”.

6 — Para a conclusão de todas as obras e serviços a que o empréstimo se destinava pelo cit. art. 1.º, letra E, do já mencionado decreto-lei, a Companhia foi fixado o prazo de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa respectivo.

7 — Em 1944, por não haver a Companhia concluído todos os trabalhos a que se obrigara, naturalmente pelas dificuldades de importação oriundas da guerra deflagrada em 1939 e pela incidência ainda de outros fatores desfavoráveis, aquele prazo de três (3) anos pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março foi prorrogado, por mais dois (2) anos, para a conclusão das obras e aquisições que pudessem ser realizados com recursos existentes no país e, por outro lado, foi suspenso em relação às obras e aquisições dependentes da importação de materiais, “enquanto perdurasse as dificuldades atuais” conforme diz o cit. decreto-lei.

8 — De acordo com o seu artigo 1.º, a prorrogação do primitivo prazo de três (3) por mais dois (2) anos, teve início a partir de 22 de março de 1944 — data da assinatura do Decreto-lei n.º 6.358 — de modo que, em 22 de março de 1946, atingiu ela o seu termo final.

9 — Está, pois, esgotado, desde 22 de março de 1946, o prazo dessa prorrogação. E, nessas condições, que a Mensagem presidencial, a que nos referimos no começo deste parecer, vem solicitar uma nova prorrogação, até 1 de dezembro de 1949, do primitivo prazo de três (3) anos estabelecido no

art. 1.º, alínea c, do citado Decreto-lei n.º 1.474.

10 — Justificando a providência assim solicitada à Câmara dos Deputados, S. Exa. o Sr. Presidente da República esclarece, baseado em informações do Ministério da Viação, que, estando esgotado o prazo da prorrogação, sem que haja a Companhia concluído todas as obras e melhoramentos a que se obrigara, na parte exequível com materiais existentes no país, poderia ser-lhe reclamado o saldo respectivo, não sendo isso, entretanto, conveniente, porque “o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face as despesas da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego”.

11 — Por outro lado — acrescenta a mensagem — se não convém ao Governo reembolsar-se daquele saldo, indispensável é promover-se a solicitada prorrogação, sem a qual, e estando ainda em suspenso o prazo em relação às obras e aquisições dependentes de Material Estrangeiro ou de importação, poderia a empresa em causa empregar esse saldo na compra, exclusivamente, desse material, sempre que isso lhe fosse possível e “com evidente prejuízo para a indústria nacional”.

12 — Trata-se, na espécie de um empréstimo que a União concedeu à Leopoldina Railway, sob as condições constantes dos citados Decretos-leis números 1.474 e 6.358, emanados, então, de quem retinha o Poder Legislativo e que, sendo assim leis federais, só por outra lei federal podem ser modificados. Por igual se trata de uma Companhia concessionária de serviço público federal, explorando estradas de ferro interestaduais. Ara, à Legislação Federal compete não só dispor sobre o regime de empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais, como também legislar sobre as estradas de ferro que transponham os limites de um Estado (Constituição, arts. 151 e 65, alínea IX, combinado com o art. 5.º, alínea XII).

13 — Seria, destarte, constitucional e legítima a ação do Congresso para conceder a nova prorrogação pedida por S. Exa. o Sr. Presidente da República. Pondere-se, porém, que, conforme reconhece a própria mensagem presidencial, desde 22 de março de

1946, está esgotado o prazo da primeira prorrogação de dois anos. Não vemos, pois, como seja possível prorrogar um prazo já findo ou terminado. Prorrogar é prolongar, protrair, fazer durar além do tempo estabelecido. Se um prazo chegou ao seu termo e, assim, expirou, deixou de existir — possível não é prorrogá-lo, pois não se prorroga ou prolonga o que já não mais existe.

14 — O que, portanto, no caso, seria possível e cabível era conceder-se à Leopoldina Railway um novo prazo, a terminar, como pede a mensagem, em 31 de dezembro de 1949, e considerado, como tendo início, logo no dia seguinte ao do término da primeira prorrogação, ou seja no dia 23 de março de 1946, para que a Companhia não fique sem prazo durante o tempo já decorrido após a extinção do último que fôra concedido para concluir as obras e melhoramentos a que se obrigára.

15 — No momento, se a Companhia não concluiu as obras e aquisições dependentes de *materiais do país ou nacionais*, para as quais lhe fôra outorgada a prorrogação de dois (2) anos — já finda — está ela, nessa parte do programa de seus melhoramentos, já sem prazo, podendo ser considerada inadimplente, por não ter cumprido uma das cláusulas do empréstimo recebido da União.

16 — Dessa situação jurídica em que ela se encontra, em mora no cumprimento de deveres que lhe impediam, incontestavelmente direitos para a União entre os quais o de pedir-lhe o reembolso do saldo do empréstimo ainda existente em seu poder o que, aliás, no momento, não convém seja feito, conforme diz a própria mensagem presidencial.

17 — A outorga desse novo prazo, que sugerimos, ao invés da impossível e solicitada prorrogação importa, sem dúvida, na renúncia pela União, daqueles direitos a que vimos de nos referir. Mas não nos parece haja qualquer obstáculo constitucional a essa renúncia de que podemos citar exemplos semelhantes nas várias renúncias de direitos decorrentes de prescrições já consumadas e que têm sido objeto de proposições com trânsito nesta Comissão e no Plenário da Câmara.

18 — Por outro lado, também o novo prazo se incluiria nas atribuições

do Poder Legislativo, pelas mesmas razões constitucionais que abonariam a simples prorrogação, se esta fosse possível.

19 — Apenas urge frisar que só está preocupando o aspecto constitucional e legal da sugerida providência. Dentro nêsse ângulo, o novo prazo pode ser concedido, restando, entretanto, exair a sua conveniência ou oportunidade. Se é prejudicial ou inconveniente por qualquer justo motivo é, sobretudo, por atentar contra os interesses da União — que o digam as nobres e cultas Comissões de Finanças e de Transportes que também se vão pronunciar sobre a espécie.

20 — Concluindo os nossos raciocínios e de acordo com eles, propomos o seguinte substitutivo ao projeto enviado com a mensagem presidencial, subordinando, no seu mérito, ao exame daquelas Comissões:

PROJETO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company, Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fôra outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1949. — *Edgard de Arruda*, Relator. — *Edgard de Arruda*, Relator. — *Costa Neto*. — *Leopoldo Peres*. — *Gilberto Valente*. — *Pinheiro Machado*. — *Carlos Waldemar*. — *Lameira Bittencourt*. — *Gurgel do Amaral*. — *Vieira de Melo*. — *Afonso Arinos*. — *Soares Filho*. — *Gustavo Capanema*. — *Eduardo Duvivier*.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

1 — O ilustre Relator desta Comissão, da Mensagem n.º 109, opinou contrariamente à prorrogação solicitada propondo a devolução do saldo do empréstimo ao Governo e recomendando a imediata encampação da "Leopoldina Railway".

Caixa: 116

Lote: 24

PL N.º 850/1948

29

Exat

Parecer de Francisco

2 — Estudando o assunto fui levado a discordar no parecer do meu eminente colega e, assim, venho apresentar o meu voto em separado.

3 — Resumindo os fatos que motivaram a mensagem presidencial podemos condensá-los da maneira seguinte — Após minuciosos estudos sobre a situação da "Leopoldina Railway", procedidos por técnicos do Ministério da Viação autorizados por Portaria de número 858, de 17 de novembro de 1934, e verificada a sua gravidade decorrente de um desequilíbrio progressivo de suas finanças, desde 1930, situação que não resultava de má administração da Companhia e sim de circunstâncias de ordem nacional e internacional, alheias ao controle de sua Direção, resolveu o Governo da União conceder-lhe um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00.

O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concretizou tal resolução, subordinando a aplicação dos recursos concedidos, primeiro — a um programa devidamente aprovado pelo Sr. Ministro da Viação e para ser executado em três anos, segundo — à sua restituição ao Governo desde que se verifique um excesso da renda líquida da Companhia sobre os 6% destinados às obrigações do seu capital e, terceiro — à não inclusão das despesas feitas, por conta do empréstimo, na conta de capital da Companhia, para os efeitos de encampação.

Em 1944, não tendo ainda, a Companhia concluído a aplicação dos recursos, por motivos justificados, inclusive os da guerra, requereu prorrogação de prazo, que foi concedido pelo Governo, nos termos do Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944.

Este decreto, considerando as dificuldades existentes para as importações, distribuiu a concessão de novo prazo em duas partes: a) prorrogação por dois anos para a conclusão de todas as obras, aquisições e melhoramentos a serem realizados com recursos existentes ao País e b) suspensão de prazo para as obras ou aquisições dependentes de importação, enquanto perdurarem as dificuldades de então.

No momento, a situação se apresenta da seguinte forma: a "Leopoldina" pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e de acordo com o programa aprovado, pois, para isso, continua vigente o prazo concedido; nada pode, entretanto, realizar de referência a recursos existentes no País

porque, neste particular, o prazo achase esgotado desde 23 de março de 1946.

4 — A Comissão de Justiça, em fundado parecer, opinou favoravelmente à proposição do Governo substituindo, entretanto, a expressão Prorrogar pela Renovar. Isto, de referência ao prazo para as aquisições no País já que continua vigente a autorização para importações. Nesse sentido apresentou substitutivo com o qual estamos de pleno acordo.

5 — Cumpre-nos, agora, esclarecer porque julgamos conveniente tal prorrogação. Ninguém melhor autorizado para informar sobre as necessidades da ferrovia do que o Ministério da Viação através seus órgãos técnicos. E, no caso, é o Sr. Ministro quem encaminha a solicitação, emprestando, naturalmente, a sua alta responsabilidade.

Aliás, a situação de dificuldades que atravessa a "Leopoldina", que é notória, não constitui uma exceção. Sabe-se que o Governo Federal subvenciona a Central do Brasil com mais de Cr\$ 100.000.000,00, anualmente; a Rede Mineira de Viação e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul dispõem de auxílios anuais, por longo prazo, de Cr\$ 40.000.000,00, cada; as estradas administradas pela União têm os seus *deficits* superiores a Cr\$ 300.000.000,00, cobertos pelo Tesouro Nacional e outras ferrovias, em regime de arrendamento, vêm de receber substanciaux auxílios. Nos Estados Unidos, em oportunidades de crise nas empresas ferroviárias, que são, na sua totalidade, de propriedade privada, costuma o Governo correr em seu auxílio facilitando e garantindo empréstimos. Assim o procedimento do Governo para com a "Leopoldina", desde que as dificuldades imperantes não decorrem de sua má administração, é mais um dever do que um favor. Não podemos exigir que essa empresa faça o milagre de constituir exceção junto às demais estradas que operam em regiões semelhantes e sim, admitir que ela sofra os mesmos efeitos que gravam a vida de suas congêneres. Trata-se além do mais de um empréstimo para aplicação em melhoramentos exigidos pelo próprio Governo a bem do interesse público. O Governo não está atendendo ao interesse particular da empresa, visando dar-lhe uma boa remuneração de seu capital, e, sim, acudindo aos interesses de uma grande região e do próprio país.

Tais são os motivos que nos fazem discordar da opinião do ilustre Relator e apresentar o nosso voto favorável ao substitutivo da Comissão de Justiça.

6 — Quanto à encampação sugerida, devo declarar que não sou contrário à medida, desde que seja indicada por exames acurados compatíveis com a transcendência da questão.

Desde que uma empresa que recebeu delegação do Governo para prestação de serviço público entra em crise, cumpre ao Governo intervir. E, o caso extremo de intervenção é a encampação.

Muitos encaram o problema considerando somente a Empresa e o "ferro-velho" que constitui o seu patrimônio, como se tudo se resumisse em abandonar os empresários à sua própria sorte e às contingências e incertezas de cada momento. Os interesses vitais das regiões servidas é que devem constituir o primeiro plano das atenções governamentais sem, contudo, deixar de considerar os serviços prestados ao desenvolvimento social e econômico do País, por longos anos, pelas Empresas que a isso se dedicaram.

Penso, porém, que o assunto que ora foi submetido à apreciação desta Comissão não deve ficar subordinado à encampação da "Leopoldina". Isto, porque não vemos nenhuma incompatibilidade entre a prorrogação solicitada e o estudo ou mesmo a execução da encampação. Os melhoramentos a serem custeados pelo empréstimo, subordinados a programas aprovados pelo Governo, devem ter sido ditados por necessidades prementes da Ferrovia, necessidades de tal porte que conduziram o próprio Governo a adotar providências excepcionais. Parece-nos evidente que se o Governo fôsse ou viessem a ser o responsável direto pela administração da Ferrovia, por simples coerência, tais melhoramentos deveriam constituir objetos de providências preferenciais.

Assim, de uma forma ou de outra, sua realização deve ter lugar e o mais conveniente é que sejam efetivados quanto antes, para facilidade de operação da estrada e consequente benefício do público e para obtenção de melhores preços visto a alta continuada dos mercados e incerteza da situação futura. Ademais, nada tendo o Governo a indenizar, em caso de encampação, conforme estipula o art. 3.º do Decreto-lei n.º 1.474, fica conve-

nientemente resguardado o interesse da União.

7 — Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948.
— Rogério Vieira, Presidente. Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedroso Junior. — Aristides Nilton. — Roberto Grosemacher. — Theodulo Albuquerque.

O Sr. Clóvis Pestana, Ministro da Viação, em portaria ontem assinada, nomeou uma comissão para estudar e dar parecer sobre a encampação da estrada de ferro The Leopoldina Railway Company, Limited, assunto que está nas cogitações do governo.

Integram-na o chefe de divisão, padrão "P" Engenheiro Benjamim do Monte, Diretor da Fábrica Nacional de Motores; o Engenheiro da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Aimoré Drumond e o Engenheiro classe "O", da E. F. Central do Brasil, Jorge Leal Burlamaqui.

VOTO EM SEPARADO DO SR. THEODULO ALBUQUERQUE

Cabendo-me relatar a Mensagem do Sr. Presidente da República, pedindo prorrogação do prazo estabelecido pelo art. 1.º alínea "e", do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, estudei com todo interesse a matéria que vai merecer dos Companheiros da Comissão de Transportes e Comunicações o seu pronunciamento.

De referência ao aspecto da constitucionalidade do assunto já se manifestou a douta Comissão de Constituição e Justiça, através do brilhante parecer do Deputado Edgar de Aruda.

No entanto, ao meu espírito surgem dúvidas quanto à fiel observância por parte da "The Leopoldina Railway Company", relativamente ao novo prazo, uma vez que as condições verificadas pela comissão de técnicos designada pela Portaria número 858, do Ministério da Viação, de referência ao desequilíbrio das finanças da companhia ao desgaste do material, se agravaram muito estando a situação da companhia hoje precaríssima, não havendo outro remédio senão a encampação.

Por isso, sou contrário à prorrogação de novo prazo.

Julgo que o Governo deve pedir a restituição do saldo que possui em poder da Companhia, assumindo toda responsabilidade pela encomenda de materiais feita no estrangeiro, pois essa encomenda já tendo sido feita há muito tempo é lógico que interessa ao Governo recebê-la, uma vez que há uma grande diferença de preço.

Poderia me estender longamente sobre a conveniência da encampação, mas julgo desnecessário pela existência de fatos semelhantes que comprovam o acerto da medida.

A encampação terá que vir hoje ou amanhã, uma vez que os "deficits" perduram e não havendo de onde a Companhia tirar o dinheiro necessário para cobrir esses "deficits", forçosamente irá fazer economias aonde não deverá ser feito, tal como na mudança de dormentes, de trilhos, e serviços outros indispensáveis para o bom andamento do tráfego.

E, caso a encampação seja feita logo, enquanto a linha está em condições seguras e o material de qualquer forma servindo, a vir a ser feito talvez o Governo tenha que encampar apenas uma oficina de ferros velhos e linha sem trilhos.

Outra circunstância é muito importante é a referente ao nosso saldo em libras retido na Inglaterra por falta de importação daquele país, saldo este que tão cedo não poderá ser pago.

O pagamento da encampação seria feito, assim, com o saldo que o nosso país dispõe em Londres.

Preocupa-nos apenas o não aumento de vencimentos do pessoal da "The Leopoldina Railway Comp."

Mas, julgo que pode ser feita a encampação ficando de logo esclarecido que não será permitida equiparação de vencimentos aos funcionários e operários com empresas similares.

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — *Theodulo Albuquerque*, Relator.

Parecer da Comissão de Finanças
RELATÓRIO

Pela Mensagem 139-48, o Poder Executivo propõe ao Congresso Nacional

um projeto de lei no sentido de prorrogar até 31 de dezembro de 1949 o prazo legalmente concedido a "The Leopoldina Railw y C. Lt." para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido pela União com o bjetivo de reaparelhá-la quando não poderá fazê-lo com recursos próprios, como tudo está minuciosamente esclarecido na Exposição de Motivos, anexa.

A Comissão de Constituição, em único parecer do Sr. *Edgard Arruda*, com o qual concordo integralmente, pondera que não é caso de prorrogação, pois esgotado já se acha o prazo desde 1946, mas sim concessão de novo prazo, renunciando, portanto, o Governo Federal aos direitos que lhe advêm do inadimplemento por parte da Leopoldina. Com essa solução veio a concordar a Comissão de Transportes.

E' esse também o nosso parecer que têm como integrante os fundamentos daquelas duas Comissões e adota o substituto da 1.ª delas no sentido da concessão de novo prazo, como fórmula mais conveniente para o interesse público que, no caso, é o do funcionamento do serviço público de transportes ferroviários na zona servida pela Leopoldina.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de agosto de 1948. — *Aliomar Baleeiro*.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — *Souza Costa*, Presidente. — *Aliomar Baleeiro*, Relator. — *Oswaldo Lima*. — *Segadas Viana*, com restrições. — *Horácio Lafer*. — *Kaul Barbosa*. — *Souza Leão*. — *Orlando Brasil*. — *Agostinho Monteiro*. — *Lauro Montenegro*. — *Aloísio de Castro*. — *Gabriel Passos*. — *Amaral Peixoto*.

EMENDAS DE DISCUSSÃO ÚNICA A QUE SE REFEREM OS PARECERES

N.º 1

Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Parecer de Finanças
de substituição
de just.

F. do substituto de just.

Justificação

Até certo ponto, a prorrogação deveria ser negada, tanto mais que prosseguem, ativamente, os negócios da encampação. A emenda aditiva, porém, resolve o caso. Se se destina o crédito para aquisição de máquinas é evidente que deve o saldo ficar depositado no Banco do Brasil. Será que a Leopoldina Railway recebeu o empréstimo para determinando fim e o aplicou em outras despesas? Não é de se crer; todavia o que sugiro só tende a resguardar o Erário. Se todo o crédito já foi entregue, caberá então, à Leopoldina Railway promover o recolhimento ao Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto.*

N.º 22

Redigir, assim, o art. 2.º:

"Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto.*

Justificação

Indispensável é fixar a data da vigência da Lei, tendo-se em vista o que dispõe o art. 1.º da Lei de Introdução do Código Civil.

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto.*

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

Concede novo prazo à The Leopoldina Railway Company Ltd. para aquisição de máquinas e materiais produzidos no país.

1. O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 concedeu à Leopoldina um empréstimo de £30.000.000. Pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 1944, o prazo para aplicação dos recursos foi prorrogado e assim distribuído: a) prorrogação por dois anos para a conclusão das obras com materiais obtidos no país; b) suspensão de prazo para as obras dependentes de material importado. O prazo da letra a se esgotou a 23 de março de 1946, de modo que a Leopoldina pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e nada pode realizar em relação aos recursos existentes no país.

Para remediar tal situação, o Sr. Presidente da República enviou a mensagem n.º 139 ao Congresso, pedindo a prorrogação daquele prazo até 31 de

dezembro de 1949. Pelo brilhante parecer do nobre deputado Edgar de Aranda, esta Comissão, achando que não era caso de prorrogação de prazo, mas de concessão de novo prazo, apresentou o projeto n.º 850, que foi aprovado pelas ditas Comissões de Transporte e de Finanças.

Por efeito de duas emendas oferecidas pelo nobre deputado Bareto Pinto, o projeto retorna a esta Comissão.

2. A emenda n.º 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda n.º 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovadas, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 de abril de 1949. — *Agamemnon Magalhães, Presidente.* — *Pinheiro Machado, Relator.* — *João Botelho.* — *Freita se Castro.* — *Pacheco de Oliveira.* — *Soares Filho.* — *Pereira da Silva.* — *Ataliba Nogueira.* — *Aristides Larga.* — *Lameira Bittencourt.* — *Gilberto Valente.* — *Eduardo Duvivier.* — *Gustavo Capanema.* — *Benedito Valadares.* — *Baptista Pereira.*

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

EMENDA N.º 1

Determina que o saldo do empréstimo a que se refere o artigo primeiro do projeto deverá ficar depositado, em conta especial, no Banco do Brasil.

A emenda se justifica plenamente. Acontece, entretanto, que o assunto já se acha devidamente regulado pela Portaria n.º 519 que baixou instruções para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltda.", pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

O artigo primeiro da citada portaria dispõe, precisamente, sobre o recolhimento ao Banco do Brasil das parcelas de Cr\$ 10.000.000,00, do empréstimo, a que se refere a letra c, do artigo primeiro do decreto acima mencionado, cujas retiradas devem ser acompanhadas de requisições do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Para melhor esclarecimento da Comissão e do Plenário, requeiro a anexação ao processo dos textos do Decreto-lei n.º 1.474, da Portaria n.º 519, da Portaria n.º 139, da Portaria n.º 1, tô-

das do Ministério da Viação, e do Decreto-lei n.º 6.358, que entrego com este Parecer.

Diante do exposto, julgo desnecessária a aprovação da emenda em apreço.

EMENDA N.º 2

Somos de parecer pela sua aprovação, nos termos.

Sala das Sessões, 6 de maio de 1949.
— Rogério Vieira, Presidente. — Eunápio de Queiroz, Relator. — Juracy Pires. — Leopoldo Maciel. — Fernandes Telles. — Aristides Milton. — Vandoni de Barros. — Mota Neto. — Ulysses Lins. — Nicolau Vergueiro.

Parecer da Comissão de Finanças

RELATÓRIO

N.º 163

I — Tramitação anterior relatada oralmente.

II — Retorna o presente projeto à Comissão de Finanças, depois de cumprida a sugestão brilhante do Deputado Aliomar Baleeiro, no sentido de que fossem ouvidas, primeiramente, as Comissões de Constituição e Justiça e da Transportes e Comunicações, sobre duas emendas apresentadas em plenário pelo e ntão Deputado Barreto Pinto.

III — A primeira delas mandava que o saldo do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), a cuja aplicação se concede novo prazo, fôsse depositado em conta especial no Banco do Brasil. A segunda fixa que a lei entra em vigor na data de sua publicação.

IV — A Comissão de Constituição e Justiça opinou pela aprovação das duas emendas, enquanto a de Transportes e Comunicações, rejeitava a primeira por desnecessária, aprovando, porém, a segunda.

V — Concordamos com a parecer da Comissão de Transportes e Comunicações. A emenda seria justa, se o erário público já não estivesse resguardado na redação da Portaria n.º 519, baixada pelo Ministério da Viação, em 21 de outubro de 1939, para aplicação do empréstimo c oncedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltda.", pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939. De fato, o Art. 1.º da citada portaria manda que "a parcela de dez mil contos de reis do crédito especial aberto pelo Art. 4.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias,

no Banco do Brasil, à disposição da Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas". A emenda n.º 1, viria, assim, "chover no molhado" e deve ser rejeitada por desnecessária. A emenda n.º 2 corrige uma falha de técnica legislativa, fixando uma data para vigência da lei. Merece, pois, aprovação.

VI — A tramitação do projeto, com o estudo das datas dos pareceres e decisões que o integram, diz bem da morosidade do processo legiferante, que desafia a capacidade dos responsáveis pelo Parlamento Nacional. A Mensagem que o motivou é de 30 de março de 1948. Os objetivos que persegue talvez estejam ultrapassados pelo acôrdo, ao que se anuncia, já negociado em Londres, para encampação da "Leopoldina Railway". Nada, entretanto, justifica a demora, pois as modificações introduzidas no projeto original são mínimas.

VII — Se a Comissão de Finanças concordar com essa opinião, ficará, então assim redigido o projeto:

PROJETO SUBSTITUTIVO N.º 850-A-1948

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949. — Juracy Magalhães, Relator.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo cons-

Parecer de Finanças

Substitutivo de Finanças

tante do parecer do Relator, sobre as emendas oferecidas ao Projeto Lúmeric 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Juracy Magalhães, Relator. — Dioclécio Duarte. — Café Filho, com restrições. — Antonio Mafra. — Fernando Nobrega. — Civaldo Lima. — Raul Barbosa. — José Bonifácio, com restrições. — Israel Pinheiro. — Mario Brand. — Altamirando Requião. — Orlando Brasil. — Toledo Piza. — Aloysio de Castro.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 1.474 — DE 3 DE AGOSTO DE 1939

Concede um empréstimo de 30 000 contos de réis a "The Leopoldina Railway Company, Limited", e dá outras providências.

O Presidente da República, suando da faculdade que lhe confere o artigo 180 da Constituição, e

Considerando que, em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida a extinta Câmara dos Deputados, o Governo, em benefício da própria economia nacional, pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company Limited", que atravessa séria crise financeira;

Considerando que a então Comissão de Constituição e Justiça emitiu parecer favorável à medida, que não chegou, porém, a ser convertida em lei;

Considerando que a referida Mensagem se baseou em minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios de Viação e Obras Públicas e da Fazenda, conforme consta das exposições de motivos de 31 de outubro e 11 de novembro de 1936, do primeiro daqueles Ministérios, e de 27 de dezembro do mesmo ano, do da Fazenda;

Considerando que a Comissão designada pela Portaria n.º 858, de 17 de novembro de 1934, do Ministério da Viação e Obras Públicas, para estudar a situação financeira da Companhia após metódico e pormenorizado exame, chegou às seguintes conclusões:

1.ª — A situação financeira é séria e de desequilíbrio progressivo desde 1930.

2.ª — O fator cambial tem influido grandemente para a má situação financeira em que se encontra a Companhia, concorrendo para a remuneração insuficiente do capital. Não constitui, porém, a causa única de suas

dificuldades, porquanto, mesmo no país, o saldo líquido vem diminuindo constantemente, já pela elevação forçada das despesas, já pela diminuição da receita por unidade de tráfego.

3.ª — O acréscimo da despesa não decorre da má administração por parte da Companhia, que executa os serviços sem gastos exagerados, encontrando-se até em regime de economias forçadas, que, embora não tenham, até agora, prejudicado a segurança do tráfego tudo aconselha não permanecer por mais tempo.

4.ª — Não concordou esta Comissão entre as verbas de custeio da estrada, parcela que, cortada, pudesse influir sensivelmente para melhorar a situação financeira da Companhia.

5.ª — As causas predominantes desse decréscimo da renda são: a redução do frete *ad valorem* do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, consequente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários. As medidas ao alcance da Companhia não têm sido suficientes para contrabalançar estes efeitos.

6.ª — A tendência para o acréscimo do tráfego, em vez de contribuir para melhorar o equilíbrio financeiro, virá, ao contrário, prejudicá-lo ainda mais, pela acentuada preponderância do transporte de mercadorias não remuneradoras.

7.ª — E, de notar que, pela falta de receita bastante, a estrada já luta com dificuldades para se manter convenientemente aparelhada com o material de tração e rodante reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego."

Considerando que a Companhia, até 31 de dezembro de 1936, já empregou no país £ 16 900.753, com a construção e equipamento de 5.086 quilômetros de vias férreas, dos quais 1.831 quilômetros reverterem sem ônus ao Governo, findas as respectivas concessões;

Considerando que as serias dificuldades financeiras referidas na Mensagem se têm agravado, sem que a empresa possa removê-las com os recursos ordinários do tráfego e sem caber às regiões servidas, nem à administração da Companhia, a responsabilidade;

Considerando que, sendo federais (Decreto n.º 875, de 22 de novembro de 1938), os serviços da estrada não podem ficar sujeitos aos óbices criados

dos pelas taxações estaduais municipais;

Considerando que é preciso equipar as vias férreas do país, de modo que ofereçam transporte econômico e eficiente aos produtores das diversas zonas, e que a incidência persistente de fatores desfavoráveis, decorrentes da crise atual, abalou o crédito e confiança de que dispunha a empresa, entrando suas possibilidades de levantar novos capitais;

Considerando que a Constituição da República estabelece, no interesse coletivo, que os serviços públicos, explorados por concessão, devem permitir ao capital uma restituição justa ou adequada e que sejam atendidas convenientemente as exigências da expansão e melhoramentos deles, decreta:

Art. 1.º A União concede a "The Leopoldina Railway Company, Limited", um empréstimo de trinta mil contos de réis (Rs. 30.000:000\$000), mediante as seguintes condições:

a) o empréstimo será aplicado na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no reforço ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha;

b) o Governo, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, fiscalizará o emprego do empréstimo, aprovando o programa de obras e aquisições;

c) a concessão do empréstimo será feita em parcelas de dez mil contos de réis (0.000:000\$000), anuais a partir de 1939, à medida da execução no Viação e Obras Públicas, incluindo-se, programa aprovado pelo Ministério da no orçamento da despesa, para os exercícios de 1940 e 1941; a respectiva dotação;

d) a encomenda do material necessário poderá ser feita mediante concorrência realizada pela Companhia e submetida à aprovação do mesmo Ministério. O pagamento do material fixo e rodante, bem como de outros materiais necessários à execução das obras, será feito por conta dos créditos que forem abertos;

e) o prazo para a conclusão de todos os trabalhos será de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa de obras e aquisições.

Art. 2.º A restituição do empréstimo de que trata o art. 1.º será feita anualmente, com a renda líquida do tráfego da Companhia que excede de 6% ao correspondente capital.

Parágrafo único. Entende-se como renda bruta sobre as despesas ordinárias e extraordinárias de custeio, compreendendo as de renovação dos materiais e instalações da Companhia, juros e amortização de debêntures e amortização do capital.

Art. 3.º As despesas pagas mediante empréstimo não serão levadas a conta de capital da Companhia, nem consideradas por ocasião da encampação pelo Governo.

Art. 4.º Fica aberto, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de dez mil contos de réis (... 10.000:000\$000), para atender à despesa (Serviços e Encargos) com a execução, no corrente exercício, do disposto na letra c do art. 1.º deste Decreto-lei.

Art. 5.º A Contadoria Central da República debitará a "The Leopoldina Railway Company, Limited", na escrita patrimonial, as quotas entregues, e creditar-lhe-á as importâncias que forem recolhidas nos termos do art. 2.º, as quais figurarão nos balanços financeiros como "Renda Extraordinária — Indenização".

Art. 6.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1939, 118.º da Independência e 51.º da República. — *Getúlio Vargas*. — *A. de Souza Costa*.

D. O. 4-8-39.

INSTRUÇÕES PARA APLICAÇÃO DO EMPRÉSTIMO DE 30.000 CONTOS

PORTARIA N.º 519

O Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, tendo em vista o parecer da Inspeção Federal das Estradas, constante do ofício número 1.1077-S, de 18 de outubro de 1939, e o requerido por "The Leopoldina Railway Co.", resolve aprovar as seguintes instruções para regular a aplicação do empréstimo a que se refere o Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto anterior:

Art. 1.º A parcela de dez mil contos de réis do crédito parcial aberto pela artigo 4.º do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias, no Banco do Brasil, à disposição da

Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas.

§ 1.º nos casos de encomendas de equipamento, materiais, máquinas, etc, a importância respectiva será entregue à Companhia logo aprovadas pelo Governo a encomenda.

§ 2.º Tratando-se da execução de obras, a Inspetoria Federal das Estradas autorizara o diantamento das importâncias necessárias para o financiamento corrente.

§ 3.º As demais parcelas de dez mil contos de reis, provenientes de dotações orçamentárias a que se refere o item "C" do artigo 1.º do mencionado Decreto-lei, serão igualmente depositados no Banco do Brasil dentro do primeiro trimestre dos anos de 1940 e 41 respectivamente.

Art. 2.º. A Companhia submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, dentro de sessenta dias, o programa geral de obras, serviços e aquisições a serem executadas por conta do empréstimo.

Parágrafo único. Tendo em vista a exiguidade do tempo, durante o corrente exercício, será apresentado, dentro de trinta dias, o programa inicial para aplicação da importância de 10 mil contos de crédito especial já aberto e registrado.

Art. 3.º. De acôrdo com o pragrama geral e tendo em vista a maior urgência das obras e aquisições dele constantes, a Companhia apresentará à aprovação do Governo os respectivos projetos e orçamentos.

Art. 4.º. Tendo em vista o prazo marcado pelo Decreto-lei n.º 1.474 para execução completa do programa e a reconhecida urgência que há na sua execução, a Fiscalização terá o prazo de 45 dias para se pronunciar sobre os projetos e orçamentos apresentados pela Companhia.

Art. 5.º. Considerar-se-ão aprovados os projetos e orçamentos a que se refere o artigo anterior se, dentro de 45 dias após a sua apresentação à respectiva fiscalização, o Governo não se houver manifestado a respeito.

Art. 6.º. Fica claramente estabelecido que os orçamentos constituem apenas uma base para o empenho da verba, devendo a Companhia levar ao débito do empréstimo as importâncias realmente dispendidas e comprovadas por documento.

Art. 7.º. A execução das obras, ou a encomenda dos materiais, aprovados pelo Governo, poderá ser feita me-

diante concorrência administrativa, aberta e julgada pela Companhia, cujo resultado será submetido à aprovação do Ministério da Viação, com a justificação dos motivos da escolha feita.

Art. 8.º. A Companhia manterá a escrituração das importâncias recebidas a conseqüentes despesas, em livros próprios rubricados pela Inspetoria Federal das Estradas.

Estes livros, bem como os respectivos comprovantes de despesas — contratos, recibos, etc., — estarão sempre à disposição dos fiscais do Governo.

Art. 9.º. Semestralmente, em abril e outubro de cada ano, será feita a tomada de contas dos fundos entregues e das despesas realizadas nos semestres anteriores, findos, respectivamente a 31 de dezembro e a 30 de junho. Esta tomada de contas será

feita de acôrdo com as instruções do Governo em vigor, sendo nelas apuradas as despesas realmente feitas com as obras e aquisições.

Art. 10. O prazo para a execução do programa de obras e aquisições por conta do empréstimo será de 3 (três) anos a contar da data da aprovação do programa inicial ferido no parágrafo único do Artigo 3.º.

Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1939. — *João de Mendonça Lima*.

D. O. 23-10-939.

PORTARIA N.º 139

O Ministro de Estado, atendendo ao que requereu "The Leopoldina Railway Company Limited" e tendo em vista os pareceres prestados, resolve aprovar o programa complementar das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo Diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas a serem realizadas pela requerente, nos exercícios de 1940 e 1941, dentro do limite da importância de 20.000.000\$000 (vinte mil contos de reis), restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 7 de março de 1940.

— *João de Mendonça Lima*.

Programa complementar das obras e aquisições de materiais, a que se refere a Portaria n.º 139, desta data, por conta da importância de vinte mil contos de réis, restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

1. Máquinas restantes acessórias para oficinas de

	locomocão, escolhidas da lista n.º 1, anexa ao requerimento do programa inicial	2.650
2.	Renovação de 160 quilômetros de trilhos em diversos trechos	8.000
3.	Renovação de 280 quilômetros de linha-telegráfica	360
4.	Construção de um núcleo inicial duma oficina Central para material de tração e rodante, ou seja: Oficina de reparação e montagem de locomotivas e escritório; Oficina de Ferreiros; Casa de Transformadores e Caldeiras; Instalações de água, desvios, sanitação, drenagem muros de contorno, etc., mas excluindo maquinária	7.000
5.	Construção de novo depósito de locomotivas em Ponta Nova	1.900
6.	Eventuais	150
	Total	20.000

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, (3.ª Seção), em 7 de março de 1940. — *Fernando Augusto de Almeida Brandão*, Diretor.

Diário Oficial de 8 de março de 1940.

PROGRAMA DE OBRAS E AQUISIÇÕES

PORTARIA N.º 1

O Ministro de Estado, atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, e tendo em vista os pareceres prestados resolve aprovar o programa das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo Diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, a serem realizadas pela requerente, dentro do limite da importância de 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis), do crédito especial concedido pelo Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 2 de janeiro de 1940. — *João de Mendonça Lima*.

Programa inicial das obras de aquisições de materiais, a que se refere a portaria n.º 1 desta data, por conta da importância de dez mil contos de réis, do crédito especial concedido pelo De-

creto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Itens	Discriminação	Custo aproximado (contos)
1.	6 locomotivas-tanques com alimentação a óleo para as linhas suburbanas	3.600
2.	Diversas máquinas para as atuais oficinas da Locomoção, escolhidas da lista n.º 1	1.850
3.	Guindaste para Praia Formosa-Cargas — serviço de toras	500
4.	Renovação completa de 20 quilômetros, de linha em diversos trechos	2.00
5.	Instalações para torneamento d'água — Macaé	420
6.	Garage em Praia Formosa Cargas para caminhões de entrega e coleta a domicílio	160
7.	Acomodações adicionais para o escritório central em Barão de Mauá no segundo andar do "anexo" sobre as plataformas	200
8.	Instalações adicionais para fornecimento d'água em diversas estações	300
9.	"Trolley" a motor para experiência da motorização da condução das turmas de linhas	100
10.	Máquinas e motores para as oficinas da Via Permanente — Niterói	300
11.	Prolongamento do sistema "seletivo" para controle de trens entre Niterói, V. de Itaboraí e Rosário	150
12.	3 automóveis de linha para a Via Permanente, para inspeção	125
13.	Instalação de rodízios de saída nas estações suburbanas	295
	Total	10.000

Diário Oficial de 3 de janeiro de 1940.

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas (3.ª Seção) em 2 de janeiro de 1940. — *Fernando Augusto de Almeida Brandão*, Diretor.

DECRETO-LEI N.º 6.538 DE 22 DE MARÇO DE 1944.

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição e atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, decreta:

Art. 1.º Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1.º alínea, e do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizados com recursos existentes no País.

Art. 2.º Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de

obras ou aquisições constantes dos programas previstos no art. 2.º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo a The Leopoldina Railway Company Limited aproveitar todas as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estrada de Ferro.

Art. 3.º O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de acordo com a The Leopoldina Railway Company Limited, reverá os programas já aprovados, com finalidade de substituir tanto quanto possível obras que dependam de importação de materiais, por outras que, sendo de necessidade e de utilidade, possam ser realizadas com recursos existentes no País, que ficarão sujeitas ao prazo de dois anos de que trata o art. 1.º deste Decreto-lei.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de março de 1944, 123.º da Independência.

Caixa: 116

Lote: 24
PL N° 850/1948

34



Projeto nº 850 A - de 1948

Comissão de Transportes e Comunicações

A Mensagem nº 139 - 1948 solicita do Congresso autorização para prorrogação do prazo a que se refere a alínea e do art. 1.º do Decreto-Lei 1474, que concede o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à "The Leopoldina Railway Co. Ltd.", até 31 de dezembro de 1949.

A Comissão de Justiça foi de parecer favorável, mandando, entretanto, conceder novo prazo em vista de não haver lugar para prorrogação. Apresentou, assim, o seguinte projeto (850 - 1948):

PROJETO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company, Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-Lei nº 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-Lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1948. — Edgard de Arruda, Relator. — Edgard de Arruda, Relator. — Costa Neto. — Leopoldo Peres. — Gilberto Valente. — Pinheiro Machado. — Carlos Waldemar. — Lameira Bittencourt. — Gurgel do Amaral. — Vieira de Melo. — Afonso Arias. — Soares Filho. — Gustavo Capanema. — Eduardo Duvivier.

A Comissão de Transportes rejeitou o parecer do deputado Theodoro de Albuquerque, que ficou constituído, sob seu separado, e aprovou parecer do deputado Eurápio de Queiroz, que manteve, no sistema, o projeto da Comissão de Justiça.

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — Theodulo Albuquerque, Relator.

7 — Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948. — Rogério Vieira, Presidente. Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedroso Junior. — Aristides Nilton. — Roberto Grosemacher. — Theodulo Albuquerque.



A Comissão de Finanças aprovou, também, no inteiro, o projeto da Comissão de Justiça.

«

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Alomar Baleeiro, Relator. — Osvaldo Lima. — Segadas Viana, com restrições. — Horácio Lafer. — Raul Barbosa. — Souza Leão. — Orlando Brasil. — Agostinho Monteiro. — Lauro Montenegro. — Aloisio de Castro. — Gabriel Passos. — Amaral Peixoto.

»

Apresentados duas emendas pelo deputado Barreto Pinto:

«

N.º 1

Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — Edmundo Barreto Pinto.

»

«

N.º 2

Redigir, assim, o art. 2.º:

"Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — Edmundo Barreto Pinto.

»

ambas emendas aprovadas da Comissão de Justiça.

«

2. A emenda n.º 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda n.º 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovadas, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 de abril de 1949. — Agamemnon Magalhães, Presidente. — Pinheiro Machado, Relator. — João Botelho. — Freitas Castro. — Pacheco de Oliveira. — Soares Filho. — Pereira da Silva. — Ataliba Nogueira. — Aristides Larga. — Lameira Bittencourt. — Gilberto Valente. — Eduardo Duviols. — Gustavo Capanema. — Benedito Valadares. — Baptista Pereira.

»

havendo a Comissão de Transportes repetido a primeira, por se tratar de assunto devidamente regulado em dispositivos legais e aceito a segunda.

A Comissão de Finanças concorda com o Parecer da Comissão de Transportes e aprovou



seu projeto Substitutivo que tomou o número

850-A-1948. <<

PROJETO SUBSTITUTIVO N.º 850-A-1948

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949. — Juracy Magalhães, Relator.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo cons-

tante do parecer do Relator, sobre as emendas oferecidas ao Projeto Número 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948. — Souza Costa, Presidente. — Juracy Magalhães, Relator. — Dioclécio Duarte. — Café Filho, com restrições. — Antônio Mafra. — Fernando Nobrega. — Osvaldo Lima. — Raul Barbosa. — José Bonifácio, com restrições. — Israel Pinheiro. — Mario Brani. — Altamirando Requião. — Oriundo Brasil. — Toledo Piza. — Aloysio de Castro.

>>

Nas reuniões feitas para a apresentação do Substitutivo, pois, as redações, salvo a correção introduzida no art 2º, decorrente da emenda nº 2 do deputado Barreto Pinto, são inteiramente iguais. Apoiados, assim, pelo entendimento do projeto da Comissão de Justiça, no fórum regimental, com a modificação da emenda nº 2 e com a sua superior, a seguir:

Ocorre, entretanto, dada a demora da própria mesa deste projeto, encaminhada ao Congresso em 16 de março de 1948, que a com-



censar de novo prazo, até 31 de Dezembro de 1949, tornar-se-ia inoperante.

Provavelmente, mas será este projeto aprovado pelo Senado Federal antes daquelha data.

Assim, sugerimos que seja feita a alteração do prazo concedido para 31 de Dezembro de 1950.

Concluindo, oferecemos pelo aprovação do Projeto da Comissão de Justiça, modificado pela reunião, a de nº 2 do Alameda Barreto Pinto e a que vimos de sugerir.

Para, assim, o projeto, a redação seguinte:

Projeto nº 850 - 1948

Concede novo prazo a "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1.º A empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, e concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º alínea c, do decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

1940,

Data das Sessões, 23 de Setembro de 1949

Rogério Triciera - Presidente

Demétrio de Lencastre - Relator.
Fernando de Sá Albuquerque - Relator
João de Sá Albuquerque - Relator

Thordulfsdóttir, de acordo com
Christides Milton e meu voto anterior.
Votou Vazquez
Luzer Markus

Caixa: 116

Lote: 24

PL N° 850/1948

40

500
Projeto

Nº 850 A - 1948

A imp. em 13-10-48

C. L. L.

Prorroga o prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea "e" do Decreto-lei n. 1474, de 3-8-39, que concede um empréstimo de 30.000 contos de réis à "The Leopoldina Railway Company Limited," tendo parecer com projeto da Comissão de Justiça, pareceres das Comissões de Transportes e Comunicações, com voto em separado do Sr. Teófilo de Albuquerque, e de Finanças favoráveis ao referido projeto, parecer da Comissão de Transportes e Comunicações às emendas de discussão única, contrário à de nº 1 e favorável à de nº 2 e parecer da Comissão de Finanças com substitutivo às emendas aludidas.

MENSAGEM Nº 139-1948, A QUE SE REFEREM OS PARECERES:

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Solicita a empresa The Leopoldina Railway Company Limited, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, seja prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo de que trata o artigo 1º do Decreto-lei número 6.358, de 22 de março de 1944, que fixou novos limites de tempo para a aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido àquela empresa, pelo Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2. Dispõem os artigos 1º e 2º do aludido Decreto-lei nº 6.358:

"Art. 1º — Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que refere o artigo 1º, alínea "e", do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 à The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que pu-

derem ser realizadas com recursos existentes no País.

Art. 2º — Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obras ou aquisições constantes do programa previsto no artigo 2º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo à The Leopoldina Railway Company Limited, aproveitar as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro."

3. De acordo com o que estabelecem esses dispositivos, está esgotado o prazo (artigo 1º) para a aplicação de importâncias destinadas à conclusão de "obras, melhoramentos e aquisições com recursos existentes no País", isto é, com materiais e máquinas nacionais, porém continua vigorando (artigo 2º), em relação às máquinas e material estrangeiros, a faculdade conferida à interessada de aplicar o empréstimo enquanto perdurarem as dificuldades de importação determinadas pela guerra.

C. L. L.

87

e29

4. Pode, assim, a empresa em causa empregar o saldo de que ainda dispõe exclusivamente na aquisição de maquinismos e materiais estrangeiros, com evidente prejuízo para a indústria nacional.

5. Declara, ainda, o Ministério da Viação e Obras Públicas, não ser conveniente o recolhimento do saldo existente, por isso que o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas decorrentes da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego.

6. Para o fim de permitir que o saldo de que se trata possa também ser aplicado na aquisição de materiais e máquinas nacionais, tenho a honra de submeter à consideração dos ilustres Membros do Congresso Nacional, o incluso Projeto de Lei, autorizando a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea "e", do Decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1948, 127.º da Independência e 60.º da República. — EURICO G. DUTRA.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados.

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o incluso projeto de lei acompanhado da Mensagem n.º 139 de 16 do corrente, em que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República solicita aos ilustres Membros do Congresso Nacional seja autorizado a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Ratifico a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Rio de Janeiro, D. F. — Em 30 de março de 1948. — *Clovis Pestana*.

ANTE-PROJETO

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Artigo 1.º — Para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, fica prorrogado, até 31 de

dezembro de 1949, o prazo a que se refere o artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) à empresa The Leopoldina Railway Company Limited.

Artigo 2.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Parecer da Comissão de Constituição e Justiça

1 — O Exmo. Sr. Presidente da República, em mensagem dirigida à Câmara dos Deputados com o aviso número 466, de 30 de março p. findo, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, solicita seja autorizada a prorrogação até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo artigo 1.º, alínea E, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2 — Os motivos desse pedido são os seguintes: em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida à Câmara dos Deputados de então, o Governo, em benefício da própria economia nacional pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company, Ltd.", que atravessava sérias dificuldades financeiras.

3 — A Comissão de Constituição e Justiça daquela época emitiu parecer favorável à medida, que, no entanto, não chegou a ser convertida em lei, pela posterior dissolução do Congresso Nacional por força do golpe de Estado de 1937.

4 — A Mensagem em apreço, de 1937 precederam minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, sendo ainda de notar que uma Comissão de técnicos, anteriormente designada pela portaria n.º 858, do Ministério da Viação, para estudar a situação financeira da referida Companhia, chegará à conclusão da gravidade do progressivo desequilíbrio de suas finanças cujas causas predominantes eram não só o fator cambial mas também a "redução do frete ad valorem do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, consequente da concorrência de outras vias férreas e dos transportes rodoviários".

5 — Sendo êsse o estado financeiro da Companhia em questão, sem poder reaparelhar o seu material rodante e de tração reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego — sobreveio o Estado Novo, em cujo regime pelo Decreto-lei n.º 1.474 de 3 de agosto de 1939, a União lhe concedeu um empréstimo de trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 30.000.000,00), em três parcelas anuais, de dez milhões de cruzeiros (Cr\$ 10.000.000,00), cada uma a partir do referido ano de 1939.

5 — Tal empréstimo, conforme determinou o artigo 1.º letra A do citado decreto-lei devia ser aplicado "na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo, de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no refôro ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha".

6 — Para a conclusão de tôdas as obras e serviços a que o empréstimo se destinava pelo cit. art. 1.º, letra E, do já mencionado decreto-lei, à Companhia foi fixado o prazo de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa respectivo.

7 — Em 1944, por não haver a Companhia concluído todos os trabalhos a que se obrigara, naturalmente pelas dificuldades de importação oriundas da guerra deflagrada em 1939 e pela incidência ainda de outros fatores desfavoráveis, aquêlê prazo de três (3) anos pelo decreto-lei número 6.358, de 22 de março foi prorrogado, por mais dois (2) anos, para a conclusão das obras e aquisições que pudessem ser realizados com recursos existentes no país e, por outro lado, foi suspenso em relação às obras e aquisições dependentes da importação de materiais, "enquanto perdurasse mas dificuldades atuais" conforme diz o cit. decreto-lei.

8 — De acôrdo com o seu artigo 1.º, a prorrogação do primitivo prazo de três (3) por mais dois (2) anos, teve início a partir de 22 de março de 1944 — data da assinatura do Decreto-lei n.º 6.358 — de modo que, em 22 de março de 1946, atingiu ela o seu termo final.

9 — Está, pois, esgotado, desde 22 de março de 1946, o prazo dessa prorrogação. E', nessas condições, que a Mensagem presidencial, a que nos re-

ferimos no começo dêste parecer, vem solicitar uma nova prorrogação, até 1 de dezembro de 1949, do primitivo prazo de três (3) anos estabelecido no art. 1.º, alínea c, do citado Decreto-lei n.º 1.474.

10 — Justificando a providência assim solicitada à Câmara dos Deputados, S. Exa. o Sr. Presidente da República esclarece, baseado em informações do Ministério da Viação, que, estando esgotado o prazo da prorrogação, sem que haja a Companhia concluído tôdas as obras e melhoramentos a que se obrigara, na parte exequível *com materiais existentes no país*, poderia ser-lhe reclamado o saldo respectivo, não sendo isso, entretanto, conveniente, porque "o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego".

11 — Por outro lado — acrescenta a mensagem — se não convém ao Governo reembolsar-se daquêlê saldo, indispensável é promover-se a solicitada prorrogação, sem a qual, e estando ainda em suspenso o prazo em relação às obras e aquisições dependentes de Material Estrangeiro ou de importação, poderia a empresa em causa empregar êsse saldo na compra, exclusivamente, dêsse material, sempre que isos lhe fosse possível e "com evidente prejuízo para a indústria nacional".

12 — Trata-se, na espécie de um empréstimo que a União concedeu à Leopoldina Railway, sob as condições constantes dos citados Decretos-leis números 1.474 e 6.358, emanados, então, de quem retinha o Poder Legislativo e que, sendo assim leis federais, só por outra lei federal podem ser modificados. Por igual se trata de uma Companhia concessionária de serviço público federal, explorando estradas de ferro interestaduais. Ara, à Legislatura Federal compete não só dispor sôbre o regime de empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais, como também legislar sôbre as estradas de ferro que transponham os limites de um Estado (Constituição, arts. 151 e 65, alínea IX, combinado com o art. 5.º, alínea XII).

13 — Seria, destarte, constitucional e legítima a ação do Congresso para conceder a nova prorrogação pedida

por S. Exa. o Sr. Presidente da República. Pondere-se, porém, que, conforme reconhece a própria mensagem presidencial, desde 22 de março de 1946, está esgotado o prazo da primeira prorrogação de dois anos. Não vemos, pois, como seja possível prorrogar um prazo já findo ou terminado. Prorrogar é prolongar, proter, fazer durar além do tempo estabelecido. Se um prazo chegou ao seu termo e, assim, expirou, deixou de existir — possível não é prorrogá-lo, pois não se prorroga ou prolonga o que já não mais existe.

14 — O que, portanto, no caso, seria possível e cabível era conceder-se a Leopoldina Railway um novo prazo, a terminar, como pede a mensagem, em 31 de dezembro de 1949, e considerado, como tendo início, logo no dia seguinte ao do término da primeira prorrogação, ou seja no dia 23 de março de 1946, para que a Companhia não fique sem prazo durante o tempo já decorrido após a extinção do último que fora concedido para concluir as obras e melhoramentos a que se obrigara.

15 — No momento, se a Companhia não concluiu as obras e aquisições dependentes de *materiais do país ou nacionais*, para as quais lhe fora outorgada a prorrogação de dois (2) anos — já finda — está ela, nessa parte do programa de seus melhoramentos, já sem prazo, podendo ser considerada inadimplente, por não ter cumprido uma das cláusulas do empréstimo recebido da União.

16 — Dessa situação jurídica em que ela se encontra, em mora no cumprimento de deveres que lhe impediam, incontestavelmente, direitos para a União, entre os quais o de pedir-lhe o reembolso do saldo do empréstimo ainda existente em seu poder, o que, aliás, no momento, não convém seja feito, conforme diz a própria mensagem presidencial.

17 — A outorga desse novo prazo, que sugerimos, ao invés da impossível e solicitada prorrogação, importa, sem dúvida, na renúncia, pela União, daqueles direitos a que vimos de nos referir. Mas não nos parece haja qualquer obstáculo constitucional a essa renúncia, de que podemos citar exemplos semelhantes nas várias renúncias de direitos decorrentes de prescrições já consumadas e que têm sido objeto de proposições com tran-

sito nesta Comissão e no Plenário da Câmara.

18 — Por outro lado, também o novo prazo se incluiria nas atribuições do Poder Legislativo, pelas mesmas razões constitucionais que abonariam a simples prorrogação, se esta fosse possível.

19 — Apenas urge frisar que só está preocupando o aspecto constitucional e legal da sugerida providência. Dentro desse ângulo, o novo prazo pode ser concedido, restando, entretanto, examinar a sua conveniência ou oportunidade. Se é prejudicial ou inconveniente por qualquer justo motivo é, sobretudo, por atentar contra os interesses da União — que o digam as nobres e cultas Comissões de Finanças e de Transportes que também se vão pronunciar sobre a espécie.

20 — Concluindo os nossos raciocínios e de acordo com eles, propomos o seguinte substitutivo ao projeto enviado com a mensagem presidencial, subordinando, no seu mérito, ao exame daquelas Comissões:

PROJETO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A empresa The Leopoldina Railway Company, Limited e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação, por dois (2) anos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944 (art. 1.º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1.º, alínea e, do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1948. — *Edgard de Arruda*, Relatante. — *Edgard de Arruda*, Relator. — *Costa Neto*. — *Leopoldo Peres*. — *Gilberto Valente*. — *Pinheiro Machado*. — *Carlos Waldemar*. — *Lameira Bittencourt*. — *Gurgel do Amaral*. — *Vieira de Melo*. — *Afonso Arinos*. — *Soares Filho*. — *Gustavo Capanema*. — *Eduardo Duviols*.

Parecer da Comissão de Transportes e Comunicações

1 — O ilustre Relator desta Comissão, da Mensagem n.º 109, opinou con-

C 32

trariamente à prorrogação solicitada propondo a devolução do saldo do empréstimo ao Governo e recomendando a imediata encampação da "Leopoldina Railway".

2 — Estudando o assunto fui levado a discordar no parecer do meu eminente colega e, assim, venho apresentar o meu voto em separado.

3 — Resumindo os fatos que motivaram a mensagem presidencial podemos condensá-los da maneira seguinte — Após minuciosos estudos sobre a situação da "Leopoldina Railway", procedidos por técnicos do Ministério da Viação autorizados por Portaria de número 858, de 17 de novembro de 1934, e, verificada a sua gravidade decorrente de um desequilíbrio progressivo de suas finanças, desde 1930, situação que não resultava de má administração da Companhia e sim de circunstâncias de ordem nacional e internacional, alheias ao controle de sua Direção, resolveu o Governo da União conceder-lhe um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00.

O Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, concretizou tal resolução, subordinando a aplicação dos recursos concedidos, primeiro — a um programa devidamente aprovado pelo Sr. Ministro da Viação e para ser executado em três anos, segundo — à sua restituição ao Governo desde que se verifique um excesso da renda líquida da Companhia sobre os 6% destinados às obrigações do seu capital e, terceiro — à não inclusão das despesas feitas, por conta do empréstimo, na conta de capital da Companhia, para os efeitos de encampação.

Em 1944, não tendo ainda, a Companhia concluído a aplicação dos recursos, por motivos justificados, inclusive os da guerra, requereu prorrogação de prazo, que foi concedido pelo Governo, nos termos do Decreto-lei n.º 6.358, de 22 de março de 1944.

Este decreto, considerando as dificuldades existentes para as importações, distribuir a concessão de novo prazo em duas partes: a) prorrogação por dois anos para a conclusão de todas as obras, aquisições e melhoramentos a serem realizações com recursos existentes ao País e b) suspensão de prazo para as obras ou aquisições dependentes de importação, enquanto perdurarem as dificuldades de então.

No momento, a situação se apresenta da seguinte forma: a "Leopoldina" pode importar materiais por conta do

saldo do empréstimo e de acordo com o programa aprovado, pois, para isso, continua vigente o prazo concedido; nada pode, entretanto, realizar de referência a recursos existentes no País porque, neste particular, o prazo achase esgotado desde 23 de março de 1946.

4 — A Comissão de Justiça, em fundado parecer, opinou favoravelmente à proposição do Governo substituindo, entretanto, a expressão Prorrogar pela Renovar. Isto, de referência ao prazo para as aquisições no País já que continua vigente a autorização para importações. Nesse sentido apresentou substitutivo com o qual estamos de pleno acordo.

5 — Cumpre-nos, agora, esclarecer porque julgamos conveniente tal prorrogação. Ninguém melhor autorizado para informar sobre as necessidades da ferrovia do que o Ministério da Viação através seus órgãos técnicos. E, no caso, é o Sr. Ministro quem encaminha a solicitação, emprestando, naturalmente, a sua alta responsabilidade.

Aliás, a situação de dificuldades que atravessa a "Leopoldina", que é notória, não constitui uma exceção. Sabe-se que o Governo Federal subvenciona a Central do Brasil com mais de Cr\$ 100.000.000,00, anualmente; a Rede Mineira de Viação e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul dispõem de auxílios anuais, por longo prazo, de Cr\$ 40.000.000,00, cada; as estradas administradas pela União têm os seus *deficits* superiores a Cr\$ 300.000.000,00, cobertos pelo Tesouro Nacional e outras ferrovias, em regime de arrendamento, vêm de receber substanciais auxílios. Nos Estados Unidos, em oportunidades de crise nas empresas ferroviárias, que são, na sua totalidade, de propriedade privada, costuma o Governo correr em seu auxílio facilitando e garantindo empréstimos. Assim o procedimento do Governo para com a "Leopoldina", desde que as dificuldades imperantes não decorrem de sua má administração, é mais um dever do que um favor. Não podemos exigir que essa empresa faça o milagre de constituir exceção junto às demais estradas que operam em regiões semelhantes e sim, admitir que ela sofra os mesmos efeitos que gravam a vida de suas congêneres. Trata-se além do mais de um empréstimo para aplicação em melhoramentos exigidos pelo próprio Governo a bem do interesse público. O Governo não está atenden-

do ao interesse particular da empresa, visando dar-lhe uma boa remuneração de seu capital, e, sim, acudindo aos interesses de uma grande região e do próprio país.

Tais são os motivos que nos fazem discordar da opinião do ilustre Relator e apresentar o nosso voto favorável ao substitutivo da Comissão de Justiça.

6 — Quanto à encampação sugerida, devo declarar que não sou contrário à medida, desde que seja indicada por exames acurados compatíveis com a transcendência da questão.

Desde que uma empresa que recebeu delegação do Governo para prestação de serviço público entra em crise, cumpre ao Governo intervir. E, o caso extremo de intervenção é a encampação.

Muitos encaram o problema considerando somente a Empresa e o "ferro-velho" que constitui o seu patrimônio, como se tudo se resumisse em abandonar os empresários à sua própria sorte e às contingências e incertezas de cada momento. Os interesses vitais das regiões servidas é que devem constituir o primeiro plano das atenções governamentais sem, contudo, deixar de considerar os serviços prestados ao desenvolvimento social e econômico do País, por longos anos, pelas Empresas que a isso se dedicaram.

Penso porém, que o assunto que ora foi submetido à apreciação desta Comissão não deve ficar subordinado à encampação da "Leopoldina". Isto, porque não vemos nenhuma incompatibilidade entre a prorrogação solicitada e o estudo ou mesmo a execução da encampação. Os melhoramentos a serem custeados pelo empréstimo, subordinados a programas aprovados pelo Governo, devem ter sido ditados por necessidades prementes da Ferrovia, necessidades de tal porte que conduziram o próprio Governo a adotar providências excepcionais. Parece-nos evidente que se o Governo fôsse ou viessem a ser o responsável direto pela administração da Ferrovia, por simples coerência, tais melhoramentos deveriam constituir objetos de providências preferenciais.

Assim, de uma forma ou de outra, sua realização deve ter lugar e, o mais conveniente é que sejam efetivados quanto antes, para facilidade de operação da estrada e conseqüente benefício do público e para obtenção de melhores preços visto a alta continua-

da dos mercados e incerteza da situação futura. Ademais, nada tendo o Governo a indenizar, em caso de encampação, conforme estipula o art. 3.º do Decreto-lei n.º 1.474, fica convenientemente resguardado o interesse da União.

7 — Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de junho de 1948.
— Rogério Vieira, Presidente. Eunápio de Queiroz, Relator. — Manoel Novaes. — Vandoni de Barros. — Ulysses Lins. — Pedrosa Junior. — Aristides Nilton. — Roberto Grosemacher. — Theodulo Albuquerque.

O Sr. Clóvis Pestana, Ministro da Viação, em portaria ontem assinada, nomeou uma comissão para estudar e dar parecer sobre a encampação da estrada de ferro The Leopoldina Railway Company, Limited, assunto que está nas cogitações do governo.

Integram-na o chefe de divisão, padrão "P" Engenheiro Benjamim do Monte, Diretor da Fábrica Nacional de Motores; o Engenheiro da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Aimoré Drumond e o Engenheiro classe "O", da E. F. Central do Brasil, Jorge Leal Burlamaqui.

VOTO EM SEPARADO DO SR. THEODULO ALBUQUERQUE

Cabendo-me relatar a Mensagem do Sr. Presidente da República, pedindo prorrogação do prazo estabelecido pelo art. 1.º, alínea "e", do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, estudei com todo interesse a matéria que vai merecer dos Companheiros da Comissão de Transportes e Comunicações o seu pronunciamento.

De referência ao aspecto da constitucionalidade do assunto já se manifestou a douta Comissão de Constituição e Justiça, através do brilhante parecer do Deputado Edgar de Aruda.

No entanto, ao meu espírito surgem dúvidas quanto à fiel observância por parte da "The Leopoldina Railway Company", relativamente ao novo prazo, uma vez que as condições verificadas pela comissão de técnicos designada pela Portaria número 858, do Ministério da Viação, de referência ao desequilíbrio das finanças da companhia ao desgaste do

material, se agravaram muito, estando a situação da companhia hoje precaríssima, não havendo outro remédio senão a encampação.

Por isso, sou contrário à prorrogação de novo prazo.

Julgo que o Governo deve pedir a restituição do saldo que possui em poder da Companhia, assumindo toda responsabilidade pela encomenda de materiais feita no estrangeiro, pois essa encomenda já tendo sido feita há muito tempo é lógico que interessa ao Governo recebê-la, uma vez que há uma grande diferença de preço.

Poderia me estender longamente sobre a conveniência da encampação, mas julgo desnecessário pela existência de fatos semelhantes que comprovam o acerto da medida.

A encampação terá que vir hoje ou amanhã, uma vez que os "deficits" perduram e não havendo de onde a Companhia tirar o dinheiro necessário para cobrir esses "deficits", forçosamente irá fazer economias aonde não deverá ser feito, tal como na mudança de dormentes, de trilhos, e serviços outros indispensáveis para o bom andamento do tráfego.

E, caso a encampação seja feita logo, enquanto a linha está em condições seguras e o material de qualquer forma servindo, a vir a ser feito talvez o Governo tenha que encampar apenas uma oficina de ferros velhos e linha sem trilhos.

Outra circunstância e muito importante é a referente ao nosso saldo em libras retido na Inglaterra por falta de importação daquele país, saldo este que tão cedo não poderá ser pago.

O pagamento da encampação seria feito, assim com o saldo que o nosso país dispõe em Londres.

Preocupa-nos apenas o não aumento de vencimentos do pessoal da "The Leopoldina Railway Comp."

Mas, julgo que pode ser feita a encampação ficando de logo esclarecido que não será permitida equiparação de vencimentos aos funcionários e operários com empresas similares.

Submeto, pois, à consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer,

que consiste em negar a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de maio de 1948. — *Theodulo Albuquerque*, Relator.

Parecer da Comissão de Finanças

RELATÓRIO

Pela Mensagem 139-48, o Poder Executivo propõe ao Congresso Nacional um projeto de lei no sentido de prorrogar até 31 de dezembro de 1949 o prazo legalmente concedido a "The Leopoldina Railw y C. Lt." para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido pela União com o objetivo de reaparelhá-la quando não poderá fazê-lo com recursos próprios, como tudo está minuciosamente esclarecido na Exposição de Motivos, anexa.

A Comissão de Constituição, em seu parecer do Sr. Edgard Arruda, com o qual concordo integralmente, pondera que não é caso de prorrogação, pois esgotado já se acha o prazo desde 1946, mas sim concessão de novo prazo, renunciando, portanto, o Governo Federal aos direitos que lhe advêm do inadimplemento por parte da Leopoldina. Com essa solução veio a concordar a Comissão de Transportes.

E' esse também o nosso parecer que têm como integrante os fundamentos daquelas duas Comissões e adota o substituto da 1. delas no sentido da concessão de novo prazo, como fórmula mais conveniente para o interesse público que, no caso, é o do funcionamento do serviço público de transportes ferroviários na zona servida pela Leopoldina.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de agosto de 1948. — *Aliomar Baleeiro*.

PARECER

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator.

Sala "Antônio Carlos", em 5 de agosto de 1948. — *Souza Costa*, Presidente. — *Aliomar Baleeiro*, Relator. — *Osvaldo Lima*. — *Segadas Viana*, com restrições. — *Horácio Lafer*. — *Raul Barbosa*. — *Souza Leão*. — *Orlando Brasil*. — *Agostinho Monteiro*. — *Lauro Montenegro*. — *Aloisio de Castro*. — *Gabriel Passos*. — *Amaral Peixoto*.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 6.358, DE 22 DE
MARÇO DE 1944

*Prorroga o prazo a que se refere a ali-
nea "e" do art. 1.º do Decreto-lei
n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 e
dá outras providências.*

Art. 1.º Fica prorrogado por dois
anos, a partir da data da assinatura
do presente Decreto-lei, o prazo a
que se se refere o art. 1.º alínea "e"
do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agos-
to de 1939, que concedeu o emprés-
timo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leo-
poldina Railway Company Limited
para a conclusão de todas as obras,
melhoramentos e aquisições que pu-

derem ser realizados com recursos
existentes no país.

DECRETO-LEI N.º 1.474, DE 3 DE
AGOSTO DE 1939

*Concede um empréstimo de 30.000
contos de réis a "The Leopoldina
Railway Company Limited" e dá
outras providências.*

Art. 1.º A União concede a "The
Leopoldina Railway Company Limi-
ted" um empréstimo de trinta mil con-
tos de réis (30.000:000\$000) mediante
as seguintes condições:

e) o prazo para a conclusão de todos
os trabalhos será de três anos (3),
contado da data da aprovação do pro-
grama de obras e aquisições.

117 655
Emendas de discussão

única que se refere

às despesas

Comissão de Finanças

N.º 1

Onde convier:

Artigo — O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*

Justificação

Até certo ponto, a prorrogação deveria ser negada, tanto mais que prosseguem ativamente os negócios da encampação. A emenda aditiva porém, resolve o caso. Se se destina o crédito para aquisição de máquinas é evidente que deve o saldo ficar depositado no Banco do Brasil. Será que a Leopoldina Railway recebeu o empréstimo para determinado fim e o aplicou em outras despesas? Não é de se crer, todavia o que sugiro se

tende a resguardar o Erário. Se todo o crédito já foi entregue, caberá então, a Leopoldina Railway promover o recolhimento ao Banco do Brasil. Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

N.º 2

Redigir, assim, o artigo 2.º:

"Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário".

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.

Justificação

Indispensável e fixar a data da vigência da Lei, tendo-se em vista o que dispõe o art. 1.º da Lei de Introdução do Código Civil.

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 1949. — *Edmundo Barreto Pinto*.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Parecer da H. C.

Projeto nº 850 - 1948

"Concede novo prazo à "The Leopoldina Railway Company Ltd" para aquisição de máquinas e materiais produzidos no país. "

1. O decreto-lei nº 1474 de 3 de agosto de 1939 concedeu à Leopoldina um empréstimo de \$30.000.000. pelo decreto-lei nº 6358, de 1944, o prazo para a aplicação dos recursos foi prorrogado e assim distribuído: a) prorrogação por dois anos para a conclusão das obras com materiais obtidos no país; b) suspensão de prazo para as obras dependentes de material importado. O prazo da letra a se exgotou a 23 de março de 1946, de modo que a Leopoldina pode importar materiais por conta do saldo do empréstimo e nada pode realizar em relação aos recursos existentes no país.

Para remediar tal situação, o sr. Presidente da República enviou a mensagem nº 139 ao Congresso, pedindo a prorrogação daquele prazo até 31 de dezembro de 1949. Pelo brilhante parecer do nobre Deputado Edgar de Arruda, esta Comissão, achando que não era caso de prorrogação de prazo, mas de concessão de novo prazo, apresentou o projeto nº 850, que foi aprovado pelas doudas Comissões de Transporte e de Finanças.

Por efeito de duas emendas oferecidas pelo

237



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

- 2 -

nobre Deputado Barreto Pinto, o projeto retorna a esta Comissão.

2. A emenda nº 1 manda que o saldo do empréstimo seja depositado em conta especial no Banco do Brasil.

A emenda nº 2 fixa o momento em que a lei entra em vigor, determinando que seja a data de sua publicação.

Ambas devem ser aprovadas, pela sua própria justificação.

Sala Afrânio de Mello Franco, em 19 abril de 1949.

Magalhães
Magalhães

Piñheiro Machado - Relator

João Botelho
Vieira e Costa
Pacheco de Oliveira
Soares Filho
Pereira da Silva

Botelho
Costa
Pacheco de Oliveira
Soares Filho
Pereira da Silva



Camara dos Deputados 38

Thalita N. de Almeida

~~Thalita N. de Almeida~~

~~Thalita N. de Almeida~~

Thalita N. de Almeida

Thalita N. de Almeida

Thalita N. de Almeida

Thalita N. de Almeida

Thalita N. de Almeida



Projeto Nº 850 - 1948

Parecer sobre emendas nos. 1 e 2

Emenda Nº 1 - Determina que o saldo do empréstimo a que se refere o artigo primeiro do projeto deverá ficar depositado, em conta especial, no Banco do Brasil.

A emenda se justifica plenamente. Acontece, entretanto, que o assunto já se acha devidamente regulado pela Portaria Nº 519 que baixou instruções para aplicação do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00, concedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltd.", pelo Decreto-lei Nº 1.474, de 3 de Agosto de 1939.

O artigo primeiro da citada portaria dispõe, precisamente, sobre o recolhimento ao Banco do Brasil das parcelas de Cr\$ 10.000.000,00, do empréstimo, a que se refere a letra c, do artigo primeiro do decreto acima mencionado, cujas retiradas devem ser acompanhadas de requisições do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Para melhor esclarecimento da Comissão e do Plenário, requiero a anexação ao processo dos textos do Decreto-lei Nº 1.474, da Portaria Nº 519, da Portaria Nº 139, da Portaria Nº 1, todas do Ministério da Viação, e do Decreto-lei Nº 6.358, que entrego com este Parecer.

Diante do exposto, julgo desnecessária a aprovação da emenda em apreço.

Emenda Nº 2 - Somos de parecer pela sua aprovação, nos termos.

Sala das Sessões, 6 de Maio de 1949.

Rogério Vieira - Presidente

Emílio de Queiroz - Relator

Manoel Roval

Luiz Di Maria

Fernando Telles

Artide Milton

Vandou de Jacay

Mateus Costa Neto

Ulysses Linz Rins

Vinícius Vazquez

Parecer da
COMISSÃO DE FINANÇASProjeto nº 850/48
=====

Jm.

e 40

R E L A T Ó R I O

(Nº 163)

- I - Tramitação anterior relatada oralmente.
- II - Retoma o presente projeto à Comissão de Finanças, depois de cumprida a sugestão do brilhante Deputado Aliomar Baleeiro, no sentido de que fossem ouvidas, primeiramente, as Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes e Comunicações, sobre duas emendas apresentadas em plenário pelo então Deputado Barreto Pinto.
- III - A primeira delas mandava que o saldo do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), a cuja aplicação se concede novo prazo, fôsse depositado em conta especial no Banco do Brasil. A segunda fixa que a lei entra em vigor na data de sua publicação.
- IV - A Comissão de Constituição e Justiça opinou pela aprovação das duas emendas, enquanto a de Transportes e Comunicações rejeitava a primeira por desnecessária, aprovando, porém, a segunda.
- V - Concordamos com o parecer da Comissão de Transportes e Comunicações. A emenda seria justa, se o erário público já não estivesse resguardado na redação da Portaria nº 519, baixada pelo Ministério da Viação, em 21 de outubro de 1939, para aplicação do empréstimo concedido à "The Leopoldina Railway, Co. Ltd", pelo Decreto-lei n. 1474, de 3 de agosto de 1939. De fato, o Art. 1º da citada portaria manda que "a parcela de dez mil contos de reis do crédito especial aberto pelo Art. 4º do Decreto-Lei nº 1474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias, no Banco do Brasil, à disposição da Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspetoria Federal das Estradas". A emenda nº 1, viria, assim, "chover no molhado" e deve ser rejeitada por desnecessária. A emenda nº 2 corrige uma falha de técnica legislativa, fixando uma data para vigência da lei. Merece, pois, aprovação.



C 41

=fals. 2=

VI - A tramitação do projeto, com o estudo das datas dos pareceres e decisões que o integram, diz bem da morosidade do processo legislativo, que desafia a capacidade dos responsáveis pelo Parlamento Nacional. A Mensagem que o motivou é de 30 de março de 1948. Os objetivos que persegue talvez estejam ultrapassados pelo acordo, ao que se anuncia, já negociado em Londres, para encampação da "Leopoldina Railway". Nada, entretanto, justifica a demora, pois as modificações introduzidas no projeto original são mínimas.

VII - Se a Comissão de Finanças concordar com essa opinião, ficará, então assim redigido o projeto:

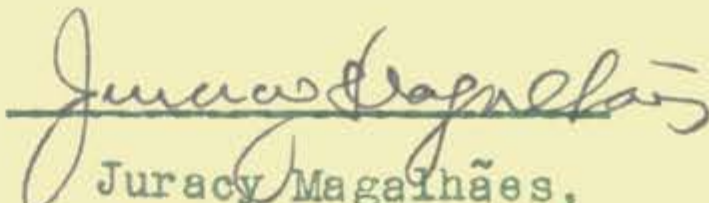
Projeto substitutivo nº 850-A/1948

37/ Concede novo prazo à "The Leopoldina Railway Company Limited" para utilização do empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), que lhe fora outorgado pelo Decreto lei nº 1474, de 3 de agosto de 1939.

Art. 1º - À empresa "The Leopoldina Railway Company Limited" e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que terminou a prorrogação por dois anos, autorizada pelo decreto-lei nº 6358, de 22 de março de 1944 (art. 1º), do prazo que lhe fora outorgado no art. 1º, alínea c, do decreto lei nº 1474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Antônio Carlos, em 2 de junho de 1949.


Juracy Magalhães,
Relator.



C 42

A Comissão de Finanças opina favoravelmente ao Substitutivo constante do parecer do Relator, sobre as emendas oferecidas ao Projeto nº 850, de 1948.

Sala "Antônio Carlos", em 2 de junho de 1948

Sousa

Jorge Viana

, Presidente

Juremy Magalhães

, Relator

Café

Dioclécio Duarte
Café, com restrição

H. Mafra (ANTÔNIO MAFRA)

Fernando de Azevedo
Oswaldo Lima

Paul Roberto

Horácio Lafer

M. M. S. Faria, com restrição

Israel

H. M. Brant

Alfândega Regia

H. M. Brant

S. M. Brant

S. M. Brant

Legislação citada



= C O P I A =

243

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

INSPEÇÃO FEDERAL DAS ESTRADAS
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

RIO DE JANEIRO, D. F.

DECRETO-LEI Nº 1.474 - DE 3 DE AGOSTO DE 1939

Concede um empréstimo de 30.000 contos de réis a "The Leopoldina Railway Company, Limited" e dá outras providências.

O Presidente da Republica, usando da faculdade que lhe confere o art. 180 da Constituição, e

Considerando que, em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida à extinta Camara dos Deputados, o Governo, em benefício da própria economia nacional, pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação férrea a cargo da "The Leopoldina Railway Company Limited", que atravessa séria crise financeira;

Considerando que a então Comissão de Constituição e Justiça emitiu parecer favorável à medida, que não chegou, porém, a ser convertida em lei;

Considerando que a referida Mensagem se baseou em minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, conforme consta das exposições de motivos de 31 de outubro e 11 de novembro de 1936, do primeiro da queles Ministérios, e de 27 de dezembro do mesmo ano, do da Fazenda;

Considerando que a Comissão designada pela Portaria nº .. 858, de 17 de novembro de 1934, do Ministério da Viação e Obras Públicas, para estudar a situação financeira da Companhia, após metuculoso e pormenorizado exame, chegou às seguintes conclusões:

"1a. - A situação financeira é-séria e de desequilíbrio progressivo desde 1930.

2a. - O fator cambial tem influido grandemente para a má situação financeira em que se encontra a Companhia, concorrendo para a remuneração insuficiente do capital. Não constitue, porém, a causa única de suas dificuldades, porquanto, mesmo no país, o saldo liquido vem diminuindo constantemente, já pela elevação forçada das despesas, já pela diminuição da receita por unidade de tráfego.

3a. - O acrescimo da despesa não decorre da má administração por parte da Companhia, que executa os serviços sem



MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

~~INSPEÇÃO FEDERAL DAS ESTRADAS~~
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

RIO DE JANEIRO, D. F.

fls. 2

gastos exagerados, encontrando-se até em regime de economias forçadas, que, embora não tenham, até agora, prejudicado a segurança do tráfego tudo aconselha não perdurarem por mais tempo.

4a. - Não concordou esta Comissão entre as verbas de custeio da estrada, parcela que, cortada, pudesse influir sensivelmente para melhorar a situação financeira da Companhia.

5a. - As causas predominantes desse decrescimo da renda pa- pel são: a redução do frete "ad valorem" do café e a diminui- ção, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e enco- mendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, consequen- te da concorrência de outras vias férreas e dos transportes ro- doviarios. As medidas ao alcance da Companhia não têm sido suficientes para contrabalançar estes efeitos.

6a. - A tendencia para o acrescimo do tráfego, em vez de contribuir para melhorar o equilibrio financeiro, virá, ao con- trario, prejudicá-lo ainda mais, pela acentuada preponderância do transporte de mercadorias não remuneradoras.

7a. - É de notar que, pela falta de receita bastante, a es- trada já luta com dificuldades para se manter convenientemente aparelhada com o material de tração e rodante reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego."

Considerando que a Companhia, até 31 de dezembro de 1936, já empregou no país £ 16.900.753, com a construção e equipamento de 3.086 quilômetros de vias férreas, dos quais 1.831 quilôme- tros revertem sem onus ao Governo, findas as respectivas con- cessões;

Considerando que as sérias dificuldades financeiras referi- das na Mensagem se têm agravado, sem que a empresa possa remo- vê-las com os recursos ordinários do tráfego e sem caber às re- giões servidas, nem à administração da Companhia, a responsabi- lidade;

Considerando que, sendo federais (Decreto nº 875, de 22 de novembro de 1938), os serviços da estrada não podem ficar su- jeitos aos óbices criados pelas taxações estaduais e municipais;

Considerando que é preciso equipar as vias férreas do país, de modo que ofereçam transporte economico e eficiente aos produ- tos das diversas zonas, e que a incidência persistente de fato-



MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

RIO DE JANEIRO, D. F.

fls. 3

res desfavoráveis, decorrentes da crise atual, abalou o crédito e confiança de que dispunha a empresa, entravando suas possibilidades de levantar novos capitais;

Considerando que a Constituição da Republica estabelece, no interesse coletivo, que os serviços públicos, explorados por concessão, devem permitir ao capital uma restituição justa ou adequada e que sejam atendidas convenientemente as exigências de expansão e melhoramentos deles, decreta:

Art. 1º - A União concede a "The Leopoldina Railway Company, Limited", um empréstimo de trinta mil contos de réis (R\$. 30.000:000\$000), mediante as seguintes condições:

a) o empréstimo será aplicado na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no reforço ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha;

b) O Governo, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, fiscalizará o emprego do empréstimo, aprovando o programa de obras e aquisições;

c) a concessão do empréstimo será feita em parcelas de dez mil contos de réis (10.000:000\$000), anuais a partir de 1939, à medida da execução dos serviços e da encomenda dos materiais definidos no programa aprovado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, incluindo-se, no orçamento da despesa, para os exercícios de 1940 e 1941; a respectiva dotação;

d) a encomenda do material necessário poderá ser feita mediante concorrência realizada pela Companhia e submetida à aprovação do mesmo Ministério. O pagamento do material fixo e rodante, bem como de outros materiais necessários à execução das obras, será feito por conta dos créditos que forem abertos;

e) o prazo para a conclusão de todos os trabalhos será de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa de obras e aquisições.

Art. 2º A restituição do empréstimo de que trata o artº 1º será feita anualmente, com a renda líquida do tráfego da Companhia que excede de 6% ao correspondente capital.

Parágrafo único. Entende-se como renda líquida o excesso da renda bruta sobre as despesas ordinárias e extraordinárias



MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

RIO DE JANEIRO, D. F.

fls. 4

de custeio, compreendendo as de renovação dos materiais e instalações da Companhia, juros e amortização de debêntures e amortização do capital.

Artº 3º - As despesas pagas mediante este empréstimo não serão levadas à conta de capital da Companhia, nem consideradas por ocasião da encampação pelo Governo.

Artº 4º - Fica aberto, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de dez mil contos de réis (..... 10.000:000\$000), para atender à despesa (Serviços e Encargos) com a execução, no corrente exercício, do disposto na letra "c" do art. 1º deste decreto-lei.

Artº 5º - A Contadoria Central da Republica debitará a "The Leopoldina Railway Company, Limited", na escrita patrimonial, as quotas entregues, e creditar-lhe-á as importancias que forem recolhidas nos termos do art. 2º, as quais figurarão nos balanços financeiros como "Renda Extraordinaria - Indenização".

Artº 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1939, 118º da Independencia e 51º da Republica.

(a) GETULIO VARGAS

(a) A. de Souza Costa

D.O. 4-8-39.

=;=

CONFERE
Rio, 2 de Junho de 1941
Auxiliar de escrita

INSTRUÇÕES PARA APLICAÇÃO DO EMPRÉSTIMO DE 30.000 CONTOS

PORTÁRIA Nº 519

O Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, tendo em vista o parecer da Inspectória Federal das Estradas, constante do ofício nº 1.107-S, de 18 de outubro de 1939, e o requerido por "The Leopoldina Railway Co.", resolve aprovar as seguintes instruções para regular a aplicação do empréstimo a que se refere o Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto anterior:

ART. 1º - A parcela de dez mil contos de reis do crédito especial aberto pelo artigo 4º do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, será depositada dentro de sessenta dias, no Banco do Brasil, à disposição da Companhia, sendo as requisições de pagamento feitas pela Inspectória Federal das Estradas.

§ 1º - Nos casos de encomendas de equipamento, materiais, máquinas, etc., a importância respectiva será entregue à Companhia logo aprovadas pelo Governo a encomenda.

§ 2º - Tratando-se da execução de obras, a Inspectória Federal das Estradas autorizará o adiantamento das importâncias necessárias para o financiamento corrente.

§ 3º - As demais parcelas de dez mil contos de réis, provenientes de dotações orçamentárias a que se refere o item "C" do artigo 1º do mencionado decreto-lei, serão igualmente depositadas no Banco do Brasil dentro do primeiro trimestre dos anos de 1940 e 41 respectivamente.

ART. 2º - A Companhia submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, dentro de sessenta dias, o programa geral de obras, serviços e aquisições a serem executadas por conta do empréstimo.

§ UNICO - Tendo em vista a exiguidade do tempo, durante o corrente exercício, será apresentado, dentro de trinta dias, o pro-

grama inicial para aplicação da importância de 10 mil contos do crédito especial já aberto e registrado.

ART. 3º - De acordo com o programa geral e tendo em vista a maior urgência das obras e aquisições dele constantes, a Companhia apresentará á aprovação do Governo os respectivos projetos e orçamentos.

ART. 4º - Tendo em vista o prazo marcado pelo Decreto-lei nº 1.474 para execução completa do programa e a reconhecida urgência que há na sua execução, a Fiscalização terá o prazo de 45 dias para se pronunciar sobre os projetos e orçamentos apresentados pela Companhia.

ART. 5º - Considerar-se-ão aprovados os projetos e orçamentos a que se refere o artigo anterior se, dentro de 45 dias após a sua apresentação á respectiva fiscalização, o Governo não se houver manifestado a respeito.

ART. 6º - Fica claramente estabelecido que os orçamentos constituem apenas uma base para o empenho da verba, devendo a Companhia levar ao débito do empréstimo as importâncias realmente dispendidas e comprovadas por documento.

ART. 7º - A execução das obras, ou a encomenda dos materiais, aprovados pelo Governo, poderá ser feita mediante concorrência administrativa, aberta e julgada pela Companhia, cujo resultado será submetido á aprovação do Ministério da Viação, com a justificação dos motivos da escolha feita.

ART. 8º - A Companhia manterá a escrituração das importâncias recebidas e consequentes despesas, em livros próprios rubricados pela Inspeção Federal das Estradas.

248

Êstes livros, bem como os respectivos comprovantes de despesas — contratos, recibos, etc., — estarão sempre á disposição dos fiscais do Governo.

ART. 9º - Semestralmente, em abril e outubro de cada ano, será feita a tomada de contas dos fundos entregues e das despesas realizadas nos semestres anteriores, findos, respectivamente a 31 de dezembro e a 30 de junho. Esta tomada de contas será feita de acôrdo com as instruções do Governo em vigor, sendo nelas apuradas as despesas realmente feitas com as obras e aquisições.

ART. 10º - O prazo para a execução do programa de obras e aquisições por conta do empréstimo será de 3 (três) anos a contar da data da aprovação do programa inicial referido no parágrafo único do Artigo 3º.

Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1939

(a) João de Mendonça Lima

D. O. 23.10.939.

AG/.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Confere com o Original.

Rio, 16 / 11 / 1946

[Signature]

Programa complementar de obras e aquisições

PORTARIA N. 139

O ministro de Estado, atendendo ao que requereu "The Leopoldina Railway Company Limited" e tendo em vista os pareceres prestados,

R e s o l v e aprovar o programa complementar das obras e aquisições, que com esta baixa, assinado pelo diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas a serem realizadas pela requerente, nos exercícios de 1940 e 1941, dentro do limite da importância de 20 000:000\$000 (vinte mil contos de réis), restante do empréstimo concedido pelo decreto-lei nº 1 474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 7 de março de 1940.

a) João de Mendonça Lima.

.....

Programa complementar das obras e aquisições de materiais, a que se refere a Portaria n. 139, desta data, por conta da importância de vinte mil contos de réis, restante do empréstimo concedido pelo Decreto-lei n. 1 474, de 3 de agosto de 1939.

- | | | |
|----|---|-------|
| 1) | Máquinas restantes acessórias para oficinas de locomoção, escolhidas da lista n. 1, anexa ao requerimento do programa inicial | 2.650 |
| 2) | Renovação de 160 quilômetros de trilhos em diversos trechos | 8.000 |
| 3) | Renovação de 280 quilômetros de linha-telegráfica | 300 |
| 4) | Construção de um núcleo inicial duma oficina Central para material de tração e rodante, ou seja: | |

L 50

	Oficina de reparação e montagem de locomotivas e escritório; Oficina de Ferreiros; Casa de Transformadores e Caldeiras; Instalações de água, desvios, sanitação, drenagem, muros de contorno, etc., mas <u>excluindo</u> maquinária	7.000
5)	Construção de novo depósito de locomotivas em Ponte Nova	1.900
6)	Eventuais	150

	Total	20.000

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas. (3a. Secção), em 7 de março de 1940. -

(a) Fernando Augusto de Almeida Brandão - diretor.

D.O. 8-3-940.

LEOPOLDINA RY.Programa de obras e aquisições.PORTARIA Nº 1

O ministro de Estado, atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, e tendo em vista os pareceres pregados,

R e s o l v e aprovar o programa das obras e aquisições, - que com esta caixa, assinado pelo diretor de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, a serem realizadas pela requerente, dentro do limite da importância de 10 000:000\$000 (dez mil contos de réis), do crédito especial concedido pelo decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1 939.

Rio de Janeiro, 2 de janeiro de 1 940

a) João de Mendonça Lima.

.....

Programa inicial das obras de aquisições de materiais, a que se refere a portaria nº 1, desta data, por conta da importância de dez mil contos de réis, do crédito especial concedido pelo decreto-lei número 1.474, de 3 de agosto de 1 939.

Itens	Discriminação	Custo aproximado (contos)
1	6 locomotivas-tanques com alimentação a óleo para as linhas suburbanas	3.600
2	Diversas máquinas para as atuais oficinas da Locomoção, escolhidas da lista n. 1	1.850
3	Guindaste para Praia Formosa-Cargas - serviço de toras	500
4	Renovação completa de 20 quilômetros, de linha em diversos trechos.	2.000
5	Instalações para fornecimento d'água - Macaé	420
6	Garage em Praia Formosa Cargas para caminhões de entrega e coleta a domicílio	160

2
C 52

Itens	D i s c r i m i n a ç ã o	Custo aproximado (contos)
7	Acomodações adicionais para o escritório central em Barão de Mauá no - segundo andar do "anexo" sobre as plataformas	200
8	Instalações adicionais para fornecimento d'água em diversas estações ..	300
9	"Trolley" a motor para experiência da motorização da condução das turmas de linhas	100
10	Máquinas e motores para as oficinas da Via Permanente - Niteroi	300
11	Prolongamento do sistema "seletivo" para controle de trens entre Niteroi V. de Itaboraí e Rosário	150
12	3 automóveis de linha para a Via Permanente, para inspeção	125
13	Instalação de rodízios de saída nas estações suburbanas	295
Total		10. 000

Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da -
Viação e Obras Públicas (3a. Secção) em 2 de janeiro de 1940.

a) FERNANDO AUGUSTO DE ALMEIDA BRANDÃO, - Diretor.

D.O. de 3-1-940.

LGT.

DECRETO-LEI Nº 6.358 DE 22 DE MARÇO DE 1944.

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do art. 1º do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939 e dá outras providências

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição e atendendo ao que requereu The Leopoldina Railway Company Limited, decreta:

Art. 1º Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1º alínea, e do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizados com recursos existentes no País.

Art. 2º Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obra ou aquisições constantes dos programas previstos no art. 2º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo a The Leopoldina Railway Company Limited aproveitar todas as oportunidades favoráveis às importações, a juízo do Departamento Nacional de Estrada de Ferro.

Art. 3º O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de acordo com a The Leopoldina Railway Company Limited, reverá os programas já aprovados, com finalidade de substituir tanto quanto possível obras que dependam de importação de materiais, por outras que, sendo de necessidade e de utilidade, possam ser realizadas com recursos existentes no País, que ficarão sujeitas ao prazo de dois anos de que trata o art. 1º deste Decreto-lei.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de março de 1944, 123º da Independência

LEGISLAÇÃO CITADA
DECRETO-LEI N.º 6.358, DE 22 DE
MARÇO DE 1944

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939 e dá outras providências.

Art. 1.º Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1.º alínea "e" do Decreto-lei n.º 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que pu-

derem ser realizados com recursos existentes no país.

DECRETO-LEI N.º 1.474, DE 3 DE
AGOSTO DE 1939

Concede um empréstimo de 30.000 contos de réis a "The Leopoldina Railway Company Limited" e dá outras providências.

Art. 1.º A União concede a "The Leopoldina Railway Company Limited" um empréstimo de trinta mil contos de réis (30.000:000\$000) mediante as seguintes condições:

c) o prazo para a conclusão de todos os trabalhos será de três anos (3), contado da data da aprovação do programa de obras e aquisições.

Rio de Janeiro, 7 de março de 1949

Senhor Presidente,



Nos termos do requerimento do Senhor Deputado Aliomar Baleeiro, tenho a honra de solicitar a Vossa Excelência as devidas providências no sentido de serem ouvidas as Comissões de Constituição e Justiça e Transportes e Comunicações sobre as emendas oferecidas ao incluso projeto nº 850, de 1948, que prorroga o prazo concedido a "The Leopoldina Railway Co" para novo equipamento. (F.53)

Valho-me do ensejo para renovar a Vossa Excelência meus protestos de elevado apreço.

SOUZA COSTA
Presidente

A Sua Excelência o Senhor Deputado Samuel Duarte,
Presidente da Câmara dos Deputados

mt

Exmo. Sr.

Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Finanças

Tornou a esta Comissão, por efeito de emendas do sr. Deputado Barreto Pinto, o Projeto Nº 850/48, que prorroga um prazo concedido a "The Leopoldina Railway Co." para equipamento novo.

Dito projeto transitara anteriormente pela Comissão de Justiça e pela de Transportes e Comunicações. Creio que ambas essas comissões devem pronunciar-se antes da Comissão de Finanças sobre as emendas agora aparecidas. São notórios e até já transpiraram na Imprensa os ressentimentos de várias Comissões quanto ao que chamam de tendencia absorvente da Comissão de Finanças. No caso concreto foi, aliás, da Secretaria a iniciativa de ouvir apenas esta Comissão.

Devolvo, pois, o processo a V. Ex. para que, se concordar com a minha opinião, seja encaminhado àquelas Comissões acima indicadas.

Rio, 21-2-1949

*he acordado
22.2.48
J. J. Rosny*

Aliomar Baleeiro

Aliomar BALEEIRO

Relator.



A Comissão de Finanças

4.2.49

Futuro

0539

Projeto n. 850

Nº 1

Onde ocorrer:

- Artigo - O saldo do empréstimo a que se refere o art. 1.º deverá ficar depositado em conta especial no Banco do Brasil. S. S. em 3-2-1949.
Edmundo Barreto Pente.

Justificação - Até certo ponto, a prorrogação deveria ser negada, tanto mais que prosseguem, ativamente, os esforços de encampação. A emenda aditiva, porém, resolve o caso. Se se destina o crédito para aquisição de máquinas e evidente que deve o saldo ficar depositado no Banco do Brasil. Será que a L. R. recebe o empréstimo para determinados fins e o aplica em outras despesas? Não é de se crer; todavia (vire)

C540

o que sugiro só tende a
resguardar o Erário. Se
todas o crédito já foi
entregue, caberia então, a
Leopoldina Garibay
promover o recolhimento
ao Banco do Brasil.

V. S. 3-2-1949

Edmundo Barreto Pinto



Barreto
N.º 2

541
850

Redigir, assim, o art. 2.º: - "Esta
Lei entrará em vigor na
data de sua publicação, revo-
gadas as disposições em
contrário. S. L. 3-2-1949
E. Barreto Punt - Justificação
Indispensável fixar a data
da vigência da Lei, tendo-se
em vista o pre disposto o
art. 1.º da Lei de Introdução
do Código Civil.

S. L. 3-2-1949
E. Barreto Punt

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

Nº 850-1948

Prorroga o prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea e do Decreto-lei n. 1.474, de 3-8-39, que concede um empréstimo de 30.000 contos de reis a "The Leopoldina Railway Company Limited", tendo parecer com projeto da Comissão de Justiça e parecer das Comissões de Transportes e Comunicações, com voto em separado do Sr. Theodulo Albuquerque, e da Comissão de Finanças favoráveis ao referido projeto.

(da Comissão de Justiça)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Reunida em Sessão Legislativa

13 AGO 1948

PROTOCOLO GERAL

Nº 3407

Mensagem

Nº 139-1948, a que se referem os pareceres:

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional :

Solicita a empresa The Leopoldina Railway Company Limited, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, seja prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo de que trata o art. 1º do Decreto-lei nº 6.358, de 22 de março de 1944, que fixou novos limites de tempo para a aplicação do empréstimo de CR\$ 30.000.000,00, concedido àquela empresa pelo Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2. Dispõem os artigos 1º e 2º do aludido Decreto-lei nº 6.358:

"Art. 1º - Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1º, alínea e, do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de CR\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited, para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizadas com recursos existentes no País.

Art. 2º - Fica em suspenso, enquanto perdurarem as dificuldades atuais, o prazo para a execução de obras e aquisições constantes do programa previsto no art. 2º do mesmo Decreto-lei e que dependam de importação de materiais, cumprindo a The Leopoldina Railway Company Limited, aproveitar as oportunidades favoráveis as importações, a juízo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro."

3. De acordo com o que estabelecem esses dispositivos, está esgotado o prazo (artigo 1º) para a aplicação de importâncias destinadas à conclusão de "obras, melhoramentos e aquisições com recursos existentes no País", isto é, com materiais e máquinas nacionais, porém continua vigorando (artigo 2º), em relação às máquinas e materiais estrangeiros, a faculdade conferida à interessada

C48

da de aplicar o empréstimo enquanto perdurarem as dificuldades de importação determinadas pela guerra.

4. Pode, assim, a empresa em causa empregar o saldo de que ainda dispõe exclusivamente na aquisição de maquinismos e materiais estrangeiros, com evidente prejuízo para a indústria nacional.

5. Declara, ainda, o Ministério da Viação e Obras Públicas, não ser conveniente o recolhimento do saldo existente, por isso que o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas decorrentes da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego.

6. Para o fim de permitir que o saldo de que se trata possa também ser aplicado na aquisição de materiais e máquinas nacionais, temo a honra de submeter à consideração dos ilustres Membros do Congresso Nacional o incluso projeto de lei, autorizando a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea e, do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1948, 127ª da Independência e 60ª da República.

Henrico G.utra.

Exposições de Illetivos

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

649

Rio de Janeiro, D.F.
Em 30.3.48

Nº 466

Passo 160

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o incluso projeto de lei, acompanhado da Mensagem nº 139, de 16 do corrente, em que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República solicita aos Ilustres Membros do Congresso Nacional seja autorizada a prorrogação, até 31 de dezembro de ... de 1939, de prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea e, do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

Reitero a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

/ Clovis Pestana

~~MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS~~

~~Rio de Janeiro, D.F.~~

~~"PROJETO DE LEI"~~

ante-projeto

Prorroga o prazo a que se refere a alínea e do art. 1º do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA :

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei :

Artigo 1º - Para efeito da aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, fica prorrogado, até 31 de dezembro de 1949, o prazo a que se refere o art. 1º, alínea e, do Decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, que concedeu o empréstimo de CR\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) à empresa The Leopoldina Railway Company, Limited.

Artigo 2º - Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, de _____ de 1948,
127ª da Independência e 60ª da República.



1 - O Exmo. Snr. Presidente da República, em mensagem dirigida à Câmara dos Deputados com o aviso nº 466, de 30 de março p. findo, do snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, solicita seja autorizada a prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea ~~xx~~ e, do decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939.

2 - Os motivos desse pedido são os seguintes: em Mensagem de 6 de janeiro de 1937, dirigida ~~ao Excmo. Sr. Presidente da República~~ à Câmara dos Deputados de então, o Governo, em benefício da própria economia nacional, pediu autorização para ir em socorro das necessidades da rede de viação ferrea a cargo da "THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LTD.", que atravessava sérias dificuldades financeiras.

3 - A Comissão de Constituição e Justiça daquela época emitiu parecer favorável à medida, que, no entanto, não chegou a ser convertida em lei, pela posterior dissolução do Congresso Nacional, por força do golpe de Estado de 1937.

4 - A mensagem em apreço, de 1937, precederam minuciosos estudos procedidos pelos Ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda, sendo ainda de notar que uma Comissão de técnicos, anteriormente designada pela portaria n.º 858, do Ministério da Viação, para estudar a situação financeira da referida Companhia, chegara à conclusão da gravidade do progressivo desequilíbrio de suas finanças, cujas causas predominantes eram não só o fator cambial, mas também a "redução do frete ad valorem do café e a diminuição, tanto no volume como nos fretes, das mercadorias e encomendas classificadas nas tabelas mais remuneradoras, consequente da concorrência de outras vias-ferreas e dos transportes ~~ferroviários~~ rodoviários".

5 - Sendo esse o estado financeiro da Companhia em questão, ~~em~~ sem poder reaparelhar o seu material rodante e de tração reclamado pelas crescentes necessidades do tráfego - sobreveio o Estado Novo, em cujo regimen, pelo decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, a União lhe concedeu um empréstimo de trinta milhões de cruzeiros (CR\$30.000.000,00), em tres parcelas anuais, de dez milhões de cruzeiros (CR\$10.000.000,00), cada uma, a partir do referido ano de 1939.

5 - Tal empréstimo, conforme determinou o artº 1º, letra a, do citado decreto-lei, devia ser aplicado "na aquisição de trilhos, no aparelhamento de oficinas, na aquisição de material novo de tração e transporte, no aperfeiçoamento das usinas de conservação e sinalização, no reforço ou substituição de antigas pontes que estejam limitando a capacidade de circulação do tráfego e na restauração do leito da linha".

6 - Para a conclusão de todas as obras e serviços, a que o empréstimo se destinava, pelo cit. artº 1º, letra e, do já mencionado decreto-lei, à Companhia foi fixado o prazo de três (3) anos, contado da data da aprovação do programa respectivo.

7 - Em 1944, por não haver a Companhia concluído todos os trabalhos a que se obrigara, naturalmente pelas dificuldades de importação oriundas da guerra deflagrada em 1939 e pela incidência ainda de outros fatores desfavoráveis, aquele prazo de três (3) anos, pelo decreto-lei nº 6.358, de 22 de março, ~~foi~~ foi ~~em~~ prorrogado, por mais dois (2) anos, para a conclusão das obras e aquisições que pudessem ser realizadas COM RECURSOS EXISTENTES NO PAÍS e, por outro lado, foi suspenso em relação às obras e aquisições ~~dependentes da importação de materiais~~ DEPENDENTES DA IMPORTAÇÃO DE MATERIAIS, "enquanto perdurassem as dificuldades atuais", conforme diz o cit. decreto-lei.

8 - De acordo com o seu artº 1º, a prorrogação do primitivo



e 52

prazo de tres(3) por mais dois(2) anos, teve início a partir de 22 de março de 1944 - data da assinatura do decreto-lei n.6358 - de modo que, em 22 de março de 1946, atingiu ela o seu termo final.

9 - Está, pois, esgotado, desde 22 de março de 1946, o prazo dessa prorrogação. E', nessas condições, que a mensagem presidencial, a que nos referimos no começo deste parecer, vem solicitar uma nova prorrogação, até 31 de dezembro de 1949, do primitivo prazo de tres (3) anos estabelecido no art. 1º, alínea e, do citado decreto-lei nº 1.474.

10 - Justificando a providência assim solicitada à Câmara dos Deputados, S. Excia. o Snr. Presidente da República esclarece, baseado em informações do Ministério da Viação, que, estando esgotado o prazo da prorrogação, sem que haja a Companhia concluído todas as obras e melhoramentos a que se obrigara, na parte exequível com materiais existentes no país, poderia ser-lhe reclamado o saldo respectivo, não sendo isso, entretanto, conveniente, porque "o empréstimo foi concedido em virtude da impossibilidade em que se encontrava a interessada de fazer face às despesas decorrentes da execução de obras e melhoramentos e das aquisições indispensáveis à manutenção e aperfeiçoamento do tráfego".

- acrescida a mensagem -
11 - Por outro lado, se não convém ao Governo reembolsar-se daquele saldo, indispensável é promover-se a solicitada prorrogação, sem a qual, e estando ainda em suspenso o prazo em relação às obras e aquisições dependentes de MATERIAL ESTRANGEIRO OU DE IMPORTAÇÃO, poderia a empresa em causa empregar esse saldo na compra, exclusivamente, desse material, sempre que isso lhe fosse possível e "com evidente prejuízo para a indústria nacional".

~~12 - Não há inconstitucionalidade da medida pleiteada pelo Poder Executivo. Trata-se, na verdade, de um empréstimo que a União~~

12 - Trata-se, na espécie de um empréstimo que a União concedeu à "LEOPOLDINA RAILWAY", sob as condições constantes do ~~citado decreto-lei nº 1.474, emanado, então, de quem retinha o Poder Legislativo e que, sendo assim leis federais, só por outra lei federal podem ser modificados. Por igual se trata de uma~~ Companhia concessionária de serviço público federal, explorando estradas de ferros inter-estaduais. Ora, à Legislatura Federal compete não só dispor sobre o regimen de empresas concessionárias de serviços públicos federais, estaduais e municipais, como também legislar sobre as estradas de ferro que transponham os limites de um Estado (Constituição, arts. 151 e 65, alínea IX, combinado com o art. 5º, alínea XII).

13 - Seria, destarte, constitucional e legítima a ação do Congresso para conceder a nova prorrogação pedida por S. Excia. o Snr. Presidente da República. Pondere-se, porém, que, conforme reconhece a própria mensagem presidencial, desde 22 de março de 1946, está esgotado o prazo da primeira prorrogação de dois anos. Não vemos, pois, como seja possível prorrogar um prazo já findo ou terminado. Prorrogar é prolongar, protrair, fazer durar além do tempo estabelecido. Se um prazo chegou ao seu termo final e, assim, expirou, deixou de existir, - possível não é prorrogá-lo, pois não se prorroga ou prolonga o que já não mais existe.

14 - O que, portanto, no caso, seria possível e cabível era conceder-se à "LEOPOLDINA RAILWAY" um novo prazo, a terminar, como pede a mensagem, em 31 de dezembro de 1949, e considerado, como tendo início, logo no dia seguinte ao do término da primeira prorrogação, ou seja no dia 23 de março de 1946, para que a Companhia não fique sem prazo durante o tempo já decorrido após a extinção do último que fôra concedido para concluir as obras e melhoramentos a que se obri-



CS3

gára.

15 - No momento, se a Companhia não concluiu as obras e aquisições dependentes de materiais do país ou nacionais, para as quais ~~fora~~ lhe fora outorgada a prorrogação de dois(2) anos - já finda - está ela, nessa parte do programa de ~~seus~~ melhoramentos, já sem prazo, podendo ser considerada inatimplente, por não ter cumprido uma das cláusulas do empréstimo recebido da União.

16 - Dessa situação jurídica em que ela se encontra, em mora no cumprimento de deveres que lhe impendiam, resultam, incontestavelmente, direitos para a União, entre os quais o de pedir-lhe o reembolso do saldo ~~existente~~ do empréstimo ainda existente em seu poder, o que, aliás, no momento, não convém seja feito, conforme diz a própria mensagem presidencial.

17 - A outorga desse ~~prazo~~ novo prazo, que sugerimos, ao invés da impossível e solicitada prorrogação, importa, sem dúvida, na renúncia, pela União, daqueles direitos a que vimos de nos referir. Mas não nos parece haja qualquer obstáculo constitucional a essa renúncia, de que podemos citar exemplos ~~análogos~~ semelhantes nas várias renúncias de direitos decorrentes de prescrições já consumadas e que têm sido objeto de proposições com trânsito nesta Comissão e no Plénario da Câmara.

18 - Por outro lado, também o novo prazo se incluiria nas atribuições do Poder Legislativo, pelas mesmas razões constitucionais que abonariam a simples prorrogação, se esta fosse possível.

19 - Apenas urge frisar que só nos está preocupando o aspecto constitucional e legal da sugerida providência. Dentro nesse ângulo, o novo prazo pode ser concedido, restando, entretanto, examinar a sua conveniência ou oportunidade. Se é prejudicial ou inconveniente por qualquer justo motivo e, sobretudo, por atentar contra os interesses da União - que o dignas nobres e cultas Comissões de Finanças, de Transportes e de Obras Públicas, que também se vão pronunciar sobre a espécie.

20 - Concluindo os nossos raciocínios e de acordo com eles, propomos o seguinte substitutivo ao projeto enviado com a mensagem presidencial, subordinado, no seu mérito, ao exame ~~da Comissão de~~ daquelas Comissões:

PROJETO N.

O Congresso Nacional decreta:

Artº 1º - A' empresa ~~"Leopoldina Railway"~~ "The Leopoldina Railway Company, Limited" e para efeito de aquisição de máquinas e materiais produzidos no País, é concedido um novo prazo, a expirar em 31 de dezembro de 1949, e que se considera iniciado no dia seguinte ao em que ~~expirou~~ terminou a prorrogação, por dois(2) anos, autorizada pelo decreto-lei nº 6.358, de 22 de março de 1944 (artº 1º), do prazo que lhe fora outorgado no artº 1º, alínea e, do decreto-lei nº 1.474, de 3 de agosto de 1939, concedendo-lhe o empréstimo de CR\$30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Artº 2º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 1948.

Agamenon Magalhães
Agamenon Magalhães
Agamenon Magalhães
 Relator
 Edgar de Arruda



CÂMARA DOS DEPUTADOS

466

Boala Neto
Sebastião Reis

Boala Neto
Sebastião Reis

Alfredo Volante

Indiano Macielato

Carlos Kaldemeyer

da Rocha Ribeiro

Luiz do Amaral

Meira de Melo

Alonso Soares

João de Sá

Luiz de Siqueira

Edmundo de Moraes

Pinheiro Machado

Carlos Kaldemeyer
Lopiz de Moraes

Luiz de Moraes
Vieira de Moraes

Alonso Soares

João de Sá

Luiz de Siqueira

Edmundo de Moraes

454



Mensagem 109 de 1948 em que solicita a prorrogação do prazo estabelecido pelo artigo 1º, alínea e, do Decreto-lei Nº 1.474, de 3-8-1939.

VOTO EM SEPARADO

1 - O ilustre Relator desta Comissão, da Mensagem 109, opinou contrariamente á prorrogação solicitada propondo a devolução do saldo do empréstimo ao Governo e recomendando a imediata encampação da "Leopoldina Railway".

2 - Estudando o assunto fui levado a discordar do parecer do meu eminente colega e, assim, venho apresentar o meu voto em separado.

3 - Resumindo os fatos que motivaram a mensagem presidencial podemos condensá-los da maneira seguinte:- Após minuciosos estudos sobre a situação da "Leopoldina Railway", procedidos por técnicos do Ministério da Viação autorizados por Portaria de número 858, de 17 de Novembro de 1934 e, verificada a sua gravidade decorrente de um desequilíbrio progressivo de suas finanças, desde 1930, situação que não resultava de má administração da Companhia e sim de circunstâncias de ordem nacional e internacional, alheias ao controle de sua Direção, resolveu o Governo da União conceder-lhe um empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00.

O Decreto-lei nº 1.474, de 3 de Agosto de 1939, concretizou tal resolução, subordinando a aplicação dos recursos concedidos, primeiro - a um programa devidamente aprovado pelo Sr. Ministro da Viação e para ser executado em três anos, segundo - á sua restituição ao Governo desde que se verifique um excesso da renda líquida da Companhia sobre os 6% destinados ás obrigações do seu capital e, terceiro - á não inclusão das despesas feitas, por conta do empréstimo, na conta de capital da Companhia, para os efeitos de encampação.

Em 1944, não tendo, ainda, a Companhia concluído a aplicação dos recursos, por motivos justificados, inclusive os da guerra, requereu prorrogação de prazo, que foi concedido pelo Governo, nos termos do Decreto-lei nº 6.358, de 22 de Março de 1944.

Este decreto, considerando as dificuldades existentes para as importações, distribuiu a concessão de novo prazo em duas partes: a) - prorrogação por dois anos para a conclusão de todas as obras, aquisições e melhoramentos a serem realizados com recursos existentes no País e b) - suspensão de prazo para as obras ou aquisições dependentes de importação, enquanto perdurassem as dificuldades de então.

No momento, a situação se apresenta da seguinte forma: a "Leopoldina" póde importar materiais por conta do saldo do empréstimo e de acôrdo com o programa aprovado, pois, para isso, continúa vigente o prazo concedido; nada póde, entretanto, realizar de referência a recursos existentes no País porque, neste particular, o prazo acha-se esgotado desde 23 de Março de 1946.

4 - A Comissão de Justiça, em fundado parecer, opinou favoravelmente á proposição do Governo substituindo, entretanto, a expressão Prorrogar pela Renovar. Isto, de referência ao prazo para as aquisições no País já que continúa vigente a autorização para importações. Nesse sentido apresentou substitutivo com o qual estamos de pleno acôrdo.

5 - Cumpre-nos, agora, esclarecer porque julgamos conveniente tal prorrogação. Ninguém melhor autorizado para informar sobre as necessidades da ferrovia do que o Ministério da Viação através seus órgãos técnicos. E, no caso, é o Sr. Ministro quem encaminha a solicitação, emprestando, naturalmente, a sua alta responsabilidade.

Aliás, a situação de dificuldades que atravessa a "Leopoldina", que é notória, não constitui uma exceção. Sabe-se que o Governo Federal subvenciona a Central do Brasil com mais de Cr\$ 100.000.000,00, anualmente; a Rede Mineira de Viação e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul dispõem de auxílios anuais, por longo prazo, de Cr\$ 40.000.000,00, cada; as estradas administradas pela União têm os seus deficits, superiores a Cr\$... 300.000.000,00, cobertos pelo Tesouro Nacional e outras ferrovias, em regime de arrendamento, vêm de receber substanciais auxílios. Nos Estados Unidos, em oportunidades de crise nas empresas ferroviárias, costuma o Governo correr em seu auxílio facilitando e garantindo empréstimos. Assim, o procedimento do Governo para com a "Leopoldina", desde que as dificuldades imperantes não decorrem de sua má administração, é mais um dever do que um favor. Não podemos exigir que essa empresa faça o milagre de constituir exceção junto ás demais estradas que operam em regiões semelhantes e sim, admitir que ela sofra os mesmos efeitos que gravam a vida de suas congêneres. Trata-se além do mais de um empréstimo para aplicação em melhoramentos exigidos pelo próprio Governo a bem do interesse público. O Governo não está atendendo ao interesse particular da empresa, visando dar-lhe uma boa remuneração de seu capital, e, sim, acudindo aos interesses de

* que são, na sua totalidade, de propriedade privada,



156

uma grande região e do próprio país.

Tais são os motivos que nos fazem discordar da opinião do ilustre Relator e apresentar o nosso voto favorável ao substitutivo da Comissão de Justiça.

6 - Quanto á encampação sugerida, devo declarar que não sou contrário á medida, desde que seja indicada por exames acurados compatíveis com a transcendência da questão.

Desde que uma empresa que recebeu delegação do Governo para prestação de serviço público entra em crise, cumpre ao Governo intervir. E, o caso extremo de intervenção é a encampação.

Muitos encaram o problema considerando somente a EMPRESA e o "ferro-velho" que constitui o seu patrimônio, como se tudo se resumisse em abandonar os empregados á sua própria sorte e ás contingências e incertezas de cada momento. Os interesses vitais das regiões servidas é que devem constituir o primeiro plano das atenções governamentais sem, contudo, deixar de considerar os serviços prestados ao desenvolvimento social e econômico do País, por longos anos, pelas Empresas que a isso se dedicaram.

Penso, porém, que o assunto que ora foi submetido á apreciação desta Comissão não deve ficar subordinado á encampação da "Leopoldina". Isto, porque não vemos nenhuma incompatibilidade entre a prorrogação solicitada e o estudo ou mesmo a execução da encampação. Os melhoramentos a serem custeados pelo empréstimo, subordinados a programas aprovados pelo Governo, devem ter sido ditados por necessidades prementes da Ferrovia, necessidades de tal porte que conduziram o próprio Governo a adotar providências excepcionais. Parece-nos evidente que se o Governo fôsse ou viesse a ser o responsável direto pela administração da Ferrovia, por simples coerência, tais melhoramentos deveriam constituir objeto de providências preferenciais.

Assim, de uma forma ou de outra, sua realização deve ter lugar e, o mais conveniente é que sejam efetivados quanto antes, para facilidade de operação da estrada e consequente benefício do público e para obtenção de melhores preços visto a alta continuada dos mercados e incerteza da situação futura. Ademais, nada tendo o Governo a indenizar, em caso de encampação, conforme estipula o artigo 3º do Decreto-lei nº 1.474, fica convenientemente resguardado o interesse da União.

7 - Concluindo, opinamos pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Justiça e que não seja considerado, conjuntamente, o caso da encampação da "Leopoldina Railway".

Sala das Sessões, 3 de Junho de 1948.

Suplente de Lucioz - Relator.
Rogério Vieira - Presidente.
 Manoel Novais

Vandoni de Faria
 Ulysses Diniz

Vitorino

Antônio Milton

Ademir Gombatto

Heodulo Albuquerque

Pedro

Ulysses

Tes. de L.

Vandoni

Antônio

Ademir

O Sr. Clóvis Pestana, Ministro da Viação, em portaria ontem, assinada, nomeou uma comissão para estudar e dar parecer sobre a encampação da estrada de ferro The Leopoldina Railway Company, Limited, assunto que está nas cogitações do governo.

Integram-na o chefe de divisão, padrão "P" Engenheiro Benjamim do Monte, Diretor da Fábrica Nacional de Motores; o Engenheiro da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Alvaro Drumond e o Engenheiro classe "O", da E. Central do Brasil, Jorge Leal Burlamaqui.

Journal do Commercio de 3-6-48

COMISSÃODETRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

~~Parecer ao AVISO 466, de 48.~~

Albuquerque - *Voto em separado do Sr. Theódulo*

Cabendo-me relatar a Mensagem do Snr. Presidente da República, pedindo prorrogação do prazo estabelecido pelo art. 1º, alínea "e", do decreto-lei nº 1.474, de 3 de Agosto de 1939, estudei com todo interesse a matéria que vai merecer dos Companheiros da Comissão de Transportes e Comunicações o seu pronunciamento.

De referência ao aspecto da constitucionalidade do assunto já se manifestou a douta Comissão de Constituição e Justiça, através do brilhante parecer do deputado Edgar de Arruda.

No entanto, ao meu espírito surgem dúvidas quanto à fiel observância por parte da "The Leopoldina Railway Comp." relativamente ao novo prazo, uma vez que as condições verificadas pela comissão de técnicos designada pela Portaria nº 858, do Ministério da Viação, de referência ao desequilíbrio das finanças da Companhia ao desgaste do material, se agravaram muito, estando a situação da Companhia hoje precaríssima, não havendo outro remédio senão a encampação.

Por isso, sou contrário á prorrogação de novo prazo.

Julgo que o Governo deve pedir a restituição do saldo que possui em poder da Companhia, assumindo tóda responsabilidade pela encomenda de materiais feita no estrangeiro, pois essa encomenda já tendo sido feita há muito tempo é lógico que interessa ao Governo recebê-la, uma vez que ha uma grande diferença de preço.

Poderia me estender longamente sobre a conviniência da encampação, mas julgo desnecessário pela existência de fatos semelhantes que comprovam o acerto da medida.

A encampação terá que vir hoje ou amanhã, uma vez que os "deficits" perduram e não havendo de onde a Companhia tirar o dinheiro necessário para cobrir êsses "deficits", forçosamente ira fazer economias aonde não deverá ser feito, tal como, na mudança de dormentes, de trilhos, e serviços outros indispensáveis para o bom andamento do tráfego.

E, caso a encampação seja feita logo, enquanto a linha está em condições seguras e o material de qualquer forma servindo, a vir a ser feito talvez o Governo tenha que encampar apenas uma



C 58

officina de ferros velhos e linha sem trilhos.

Outra circunstância e muito importante é a referente ao nosso saldo em libras retido na Inglaterra por falta de importação daquele país, saldo este que tão cedo não poderá ser pago.

O pagamento da encampação seria feito, assim, com o saldo que o nosso País dispõe em Londres.

Preocupa-nos apenas o não aumento de vencimentos do pessoal da "The Leopoldina Railway Comp."

Mas, julgo que pode ser feita a encampação ficando de logo esclarecido que não será permitida a equiparação de vencimentos aos funcionários e operários com empresas similares.

Submeto, pois, á consideração dos meus ilustres colegas, o meu parecer, que consiste em negar^a prorrogação pedida e sugere seja feita a encampação.

Sala da Comissão, 25 de Maio de 1948

Leandro Albuquerque

Presidente

Relator



U. D. N.

= Parecer da Comissão de Finanças.

RELATÓRIO

Mensagem 139/48
Protocolo 365

Pela Mensagem 139/49², o Poder Executivo propõe ao Congresso Nacional um projeto de lei no sentido de prorrogar até 31/12/49 o prazo legalmente concedido a "The Leopoldina Railway C. Lt." para aplicação do empréstimo de Cr. \$30.000.000,00, concedido pela União com o objetivo de reaparelhá-la quando não poder fazê-lo com recursos próprios, como tudo está minuciosamente esclarecido na Exposição de Motivos, anéxa.

A Comissão de Constituição, em lúcido parecer do sr. Edgard Arruda, com o qual concordo integralmente, pondera que não é caso de prorrogação, pois esgotado já se acha o prazo desde 1946, mas sim de concessão de novo prazo, renunciando, portanto, o Governo Federal aos direitos que lhe advêm do inadimplemento por parte da Leopoldina. Com essa solução veio a concordar a Comissão de Transportes.

E' êsse tambem o nosso parecer que têm como integrante os fundamentos daquelas duas Comissões e adota o substituto da la. delas no sentido da concessão de novo prazo, como fórmula mais conveniente para o interesse público que, no caso, é o do funcionamento do serviço público de transportes ferroviários na zona servida pela Leopoldina.

Sala Antonio Carlos, 2/8/1948.

Aliomar BALEIRO

P A R E C E R

A COMISSÃO DE FINANÇAS opina favoravelmente ao projeto da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos da conclusão do parecer do Relator. / *Sala "Antonio Carlos", 5 de Agosto de 11*

Presidente

, Relator

Oswaldo Lima, Presidente
 Altona, Relator
 Lydas Lima, Secretario
 Paulo Barbosa
 Manoel Antonio, Secretario
 Manoel Antonio, Secretario



Legislação citada

C60

Decreto-lei n. 6.358, de 22 março 1944

Prorroga o prazo a que se refere a alínea "e" do art. 1º do Decreto-lei n. 1.474, de 3 de agosto de 1939. e dá outras providências.

Art. 1º - Fica prorrogado por dois anos, a partir da data da assinatura do presente Decreto-lei, o prazo a que se refere o art. 1º. alínea e, do Decreto-lei n. 1.474, de 3 de agosto de 1939. que concedeu o empréstimo de Cr\$ 30.000.000,00 a The Leopoldina Railway Company Limited. para a conclusão de todas as obras, melhoramentos e aquisições que puderem ser realizados com recursos existentes no país.



Decreto-lei n. 1.474. de 3 de agosto de 1939

Concede um empréstimo de 30.000 contos de réis a "The Leopoldina Railway Company. Limited" e dá outras providências.

Art. 1º A União concede a "The Leopoldina Railway Company Limited" um empréstimo de trinta mil contos de réis (30.000:000\$000). mediante as seguintes condições:

e) o prazo para a conclusão de todos os trabalhos será de três anos (3), contado da data da aprovação do programa de obras e aquisições.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

```
*****
*****
*****
```