



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XXX — Nº 58

SEXTA-FEIRA, 13 DE JUNHO DE 1975

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

PARECER Nº 55, DE 1975-CN

Da Comissão Mista, sobre o Projeto de Lei nº 05, de 1975 (CN), que "autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. — PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — DNPVN, e dá outras providências".

Relator: Senador Virgílio Távora

RELATÓRIO

A concepção básica da PORTOBRÁS está intimamente ligada à de Sistema Integrado de Portos.

"Entendemos um Sistema Integrado de Administração de Portos como constituído de um conjunto de empresas portuárias, instituídas sob um regime jurídico semelhante e sob a orientação de uma entidade central que mantenha a supervisão técnico-administrativa e financeira sobre essas empresas, sem retirar das mesmas suas características individuais e sua autonomia executiva. Esse sistema deve, também, estar assentado sobre bases financeiras tais que permitam o exercício das atividades portuárias em termos econômicos, proporcionando ao sistema uma elevada rentabilidade a um menor custo" (Carlos Theófilo de Sousa e Melo).

Neste relatório inicialmente examinaremos os atos de natureza legislativa e executiva, que nas diferentes fases do desenvolvimento econômico do País influíram direta ou indiretamente no estabelecimento e prosseguimento da política portuária nacional.

Valer-nos-emos de magnífica monografia a respeito, produzida em 1973, por autoridade maior no assunto, Dr. Paulo Peltier de Queiróz, e que se constitui no melhor repositório analítico do que no setor até esta data aconteceu. Procuraremos fazer-lhe uma resumida transcrição.

"O exame dos atos compreendidos no objetivo deste estudo, desde a implantação da política portuária, em 1869, até nossos dias, revela a necessidade de serem reformulados os fundamentos legais ora vigentes, a fim de que seja possível a reorganização do Sistema Portuário Nacional em bases que permitam a unificação, tão desejada quanto necessária, do regime de exploração dos portos nacionais.

A unificação do regime de exploração dos portos brasileiros é fator indispensável para que a sua administração possa se processar com regularidade, sem dificultar a aplicação das normas, constantes da legislação específica.

Uma das causas fundamentais que levaram o Sistema a essa situação foi, sem dúvida, a falta de controle, de natureza jurídica, dos atos legislativos relativos ao desenvolvimento da política portuária, cuja legislação específica, constituída, quase exclusivamente, de "leis técnicas", deixou de lado o fundamento político, essencial e prioritário, em que deveria se apoiar essa legislação, responsável pela administração de setor tão importante da vida nacional, privativo da União Federal.

Considerando o estágio atual do desenvolvimento econômico do País, o fato, comprovado, de não poder a exploração comercial dos portos nacionais ser administrada por repartições públicas, tanto

da administração direta, como da autárquica, e, ainda, o fato de se encontrar inteiramente mutilado, por força de razões óbvias, o regime de administração dos portos por concessão a entidades públicas e privadas, é possível, no momento, promover-se a unificação do regime de administração dos portos brasileiros.

É, pois, possível, independentemente de atos discricionários unificar o regime de exploração dos portos nacionais sem causar prejuízo a entidades que de qualquer forma colaboraram com o Governo Brasileiro até hoje, mas principalmente no passado para implantação da Rede Portuária Nacional, e, ainda, sem necessidade de entrar em conflito com os dispositivos de Atos Institucionais ou Complementares, baixados pelo Governo da Revolução, com o elevado propósito de salvaguardar a Segurança Nacional, no setor portuário."

Iniciaremos pela apreciação dos Regimes de Exploração:

"O Governo Brasileiro, no tocante à exploração comercial dos portos brasileiros, adotou, até o momento, diversos regimes, diferenciados pela natureza das entidades responsáveis por sua administração e pela origem dos recursos empregados na construção das instalações portuárias.

Assim, os portos nacionais são explorados comercialmente por:

a) **repartições públicas**, que, como órgãos da administração direta, empregam recursos provenientes de verbas orçamentárias e extra-orçamentárias na construção das instalações por elas administradas e na realização dos respectivos serviços, recolhendo aos cofres federais o produto da respectiva receita, como renda eventual da União;

b) **empresas concessionárias**, que, na qualidade de investidoras, empregam recursos próprios na construção das instalações que lhes foram concedidas e executam os respectivos serviços utilizando o produto de sua própria receita;

c) **entidades autárquicas**, que, dotadas de renda própria, empregam as suas disponibilidades e as verbas orçamentárias e extra-orçamentárias que lhes são consignadas, como órgãos da administração pública indireta, na construção das instalações que administrarem, — utilizando o produto da receita apurada na realização dos respectivos serviços portuários;

d) **sociedades de economia mista**, que, constituídas na forma de sociedades por ações, dispondo de um capital integralizado por bens públicos e particulares, empregam seus recursos e o produto de sua receita na construção das instalações integrantes de seu patrimônio e na realização dos respectivos serviços."

Esses quatro regimes utilizados na exploração comercial dos portos nacionais não se sucederam no tempo, mas foram aplicados, indistintamente, a um só tempo, conforme as necessidades impostas à administração de cada porto.

Todos esses regimes de administração portuária foram implantados através de leis específicas, tanto no Império, como na República, mas não tiveram uma sistematização adequada, necessária à definição precisa da política a ser seguida em cada fase do desenvolvimento da economia nacional.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

EVANDRO MENDES VIANNA

Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES

Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA

Diretor da Divisão Administrativa

ALCIDES JOSÉ KRONENBERGER

Diretor da Divisão Industrial

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00

Ano Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 200,00

Ano Cr\$ 400,00

(O preço do exemplar atrasado será acrescido de Cr\$ 0,30)

Tiragem: 3 500 exemplares

Por outro lado, os dispositivos legais e regulamentares baixados para disciplinar a administração dos serviços portuários do País não previram a necessária adaptação, na aplicação dos mesmos, aos regimes de exploração então vigentes, falha que dificultou e tumultuou a adoção, em cada fase do desenvolvimento econômico nacional, de uma política portuária uniforme, exigindo, já agora, a sua completa reformulação.

Assim, dispositivos legais e regulamentares baixados para a administração de portos a cargo de entidades de direito público tinham que ser aplicados, igualmente, às entidades de direito privado, concessionárias de portos, sem a necessária adaptação.

É conveniente frizar que as alterações efetuadas na política portuária nacional, e que acompanharam as diferentes fases do desenvolvimento econômico do País, não levaram em consideração a necessidade precípua de alteração dos regimes de exploração então vigentes.

A falta de adaptação dos diferentes regimes de exploração dos portos à legislação única, baixada, para esse fim, em cada fase do desenvolvimento econômico do país, para regular a administração dos serviços portuários, chegou a tal ponto que condições intrínsecas a um determinado regime de exploração tiveram de ser distorcidas para se adaptarem aos demais regimes então vigentes, confundindo, assim, todo o Sistema.

Em virtude do exposto, o exame, em conjunto, dessa legislação específica, vem comprovar as falhas existentes na mesma, inclusive, no que diz respeito:

a) à autorização, dada pelo Decreto nº 24.599/34, para outorga de concessão, aos Estados da Federação, de portos de renda insuficiente, contrariando disposições básicas do estatuto universal da concessão;

b) à entrega, às Municipalidades, das instalações portuárias rudimentares, construídas pela União, de conformidade com o disposto no Decreto nº 6.460/44, quando essas instalações deveriam ter ficado a cargo das administrações dos portos organizados em cujas zonas de jurisdição as mesmas estivessem situadas, para garantia de sua conservação;

c) à permissão dada aos concessionários de portos de custearem o reaparelhamento das instalações concedidas com o produto da Taxa de Emergência, criada pelo Decreto-lei nº 7.995/45, quando, pelos contratos de concessão, o reaparelhamento dessas instalações concedidas deveria ser custeado com recursos próprios dos concessionários;

d) à inclusão, na receita dos portos concedidos, do produto das taxas portuárias, oriundo da utilização, pelos concessionários de portos, gratuitamente, de instalações

adquiridas com recursos públicos, na prestação de serviços aos seus usuários;

e) à transformação da Taxa de Emergência em Taxa de melhoramento dos Portos, pela Lei nº 3.421/57, permitindo a utilização gratuita pelos concessionários de portos de instalações adquiridas com recursos públicos e a inclusão, na receita dos portos concedidos, do produto das taxas portuárias cobradas dos usuários pela utilização das citadas instalações;

f) à criação, pela Lei nº 3.421/57, de um Fundo de Depreciação, gerido pelo Governo, retirando dos concessionários de portos a obrigação contratual de conservarem as instalações concedidas;

g) à diferenciação existente, nos portos concedidos, entre a renda atribuída ao investimento feito pelo concessionário e a renda atribuída ao investimento realizado pelo Governo;

h) à decretação, pelo Poder Concedente, de intervenção em portos concedidos, estendendo a intervenção às próprias empresas concessionárias — (Decretos nºs 51.761/63 e 51.889/63) e de intervenção em porto administrado pelo próprio Governo (Decreto nº 55.739/65);

i) à inclusão, na Lei nº 4.213/63, de diversos dispositivos desfigurando o princípio básico que presidiu a constituição das sociedades por ações, de economia mista, destinadas à exploração dos portos nacionais;

j) à inclusão, na legislação referente aos terminais de uso privativo, de disposições relativas às instalações portuárias rudimentares, que por sua natureza não podem se confundir com os terminais e embarcadouros de uso privativo;

k) à rescisão de contratos de concessão, sem se ajustar, no seu processamento, às regras legais específicas e às cláusulas dos referidos contratos;

l) à transferência, para o Serviço do Patrimônio da União, dos bens imóveis desnecessários aos fins das concessões portuárias, sem a baixa contábil dos mesmos nos capitais das respectivas concessões, por falta de pagamento de seu valor, onerando os usuários com o pagamento de taxas incidindo sobre o valor de bens que não mais utilizam;

m) à falta de entendimento harmônico, no âmbito governamental, para a correção dos ativos imobilizados das concessionárias de portos, evitando que o processamento da mesma fosse concluído num período de 10 anos (1964/1973);

n) à proibição de correção do ativo imobilizado das concessionárias de portos a partir da vigência do Ato Complementar nº 74/69, cuja legislação subsequente comprova o interesse manifestado na extinção das concessões portuárias, a partir do exercício de 1971;

o) à incapacidade em que se encontra a autarquia federal, responsável pelo setor portuário, de dar desenvolvimento adequado à Rede Portuária Nacional."

No exame dos atos governamentais, feito a seguir, somente serão objeto de consideração aqueles que, conforme já foi esclarecido anteriormente, influíram na implantação e no desenvolvimento da política portuária nacional.

Examinemos a seguir, ainda reproduzindo a monografia citada, a **Política Adotada pelo Império**:

"Coube a Sua Majestade, o Imperador D. Pedro II, estabelecer as bases da primeira política, adotada pelo Brasil, para a construção e exploração dos portos nacionais, depois que o Príncipe Regente, D. João, assessorado pelo Visconde de Cayrú, expediu a Carta-Régia de 28 de janeiro de 1808, abrindo os portos do Brasil às bandeiras de todas as Nações Amigas.

Nos primórdios do Império, o Governo Brasileiro iniciou, diretamente, a construção das primeiras instalações portuárias na costa brasileira, interessado, como se encontrava, em substituir os primitivos trapiches e entrepostos por instalações que possibilitassem o acesso, abrigo e acostamento das embarcações, bem como o carregamento, descarga e armazenamento das mercadorias, permitindo uma melhor e mais eficiente fiscalização dessas operações.

Contudo, sem recursos suficientes, sem técnicos especializados e sem equipamentos apropriados à construção dessas instalações, embora rudimentares, o Governo Imperial procurou estabelecer o regime mais conveniente para o desenvolvimento dos serviços portuários do país, que pudesse suprir as deficiências, já apontadas, com que, na época, se batia o Governo, para esse fim.

Cedo chegou o Governo Imperial à conclusão de que o regime a ser adotado, capaz de suprir, naquela época, as deficiências apontadas, seria o da concessão dessas instalações a empresas privadas, que tivessem a seu cargo o **financiamento, a construção e a exploração dessas instalações**, trazendo para o Brasil pessoal e equipamento especializados.

Para a adoção dessa política faltava, contudo, legislação específica, que, para sua decretação, exigia, pelo que nos dão conta as Resoluções do Império, uma série de medidas preliminares, que pudessem facilitar a implantação, no país, do regime escolhido, a ser imposto a um setor da atividade governamental, dos mais especializados, que, embora nascente, exigia solução conveniente aos interesses do desenvolvimento nacional.

Tomadas as medidas necessárias e depois que Zacarias de Góes e Vasconcellos, Conselheiro de Estado, Senador do Império, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Tesouro Nacional deu curso ao Decreto nº 4.105, de 22 de fevereiro de 1968, regulando e consolidando a legislação brasileira sobre a concessão de terrenos de marinha e seus acrescidos, **extendendo essa concessão aos empresários de serviços de utilidade pública**, é que o Governo Imperial ficou em condições de promulgar a primeira lei brasileira destinada a regular a construção e exploração dos portos nacionais pelo regime de concessão.

Coube, contudo, a Joaquim Antão Fernandes Leão, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, dar curso ao Decreto Imperial nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, que sancionou a Resolução da Assembléia Geral do Brasil regulando a construção e exploração dos portos nacionais pelo regime de concessão à empresas privadas.

Verifica-se, pelo exame desse primeiro diploma legal específico, que o mesmo encerrava os dispositivos indispensáveis a uma lei autorizativa, apenas restrita à maneira de construir e explorar as instalações portuárias e os serviços que fossem concedidos.

As bases estabelecidas nessa lei, bastante liberal, foram as bases universalmente consagradas para execução e exploração de serviços de utilidade pública sob o regime de concessão a empresas privadas, comuns na legislação de todas as Nações que se desenvolveram sob a égide da Democracia.

Num único artigo de uma lei composta, exclusivamente, de dois artigos, o Governo Imperial estabeleceu, com absoluta precisão, as bases em que deveriam ser outorgadas as concessões para a construção e exploração das instalações portuárias, ressaltando, sempre, a autoridade moral de um Governo que, embora necessitando de auxílio de capitais estrangeiros para a realização desses custosos empreendimentos, soube conservar, na letra dos contratos, o elevado plano que deveria caber ao Poder Concedente.

Essa primeira lei, sancionada pelo Decreto Imperial nº 1.746, de 1869, foi promulgada numa época em que à sociedade capitalista — **quando ela se dispunha, com identidade de propósito, a investir recursos privados nos serviços de utilidade pública que cabia ao Governo** — prover eram concedidas as garantias indispensáveis a esses investimentos, sempre e convenientemente asseguradas.

Dentro desses princípios, o Governo Imperial estabeleceu, como obrigatórias, para a outorga de semelhantes concessões, as seguintes condições:

a) a prévia aprovação, pelo Governo, do projeto e do orçamento das instalações portuárias pretendidas;

b) a prévia autorização, pelo Governo, de qualquer alteração no capital da concessão;

c) o estabelecimento do prazo máximo de qualquer concessão em 90 anos;

d) a entrega, ao Governo, na extinção da concessão, de todo o acervo das instalações concedidas;

e) a obrigatoriedade da formação, pelo Concessionário, do fundo de amortização, destinado a reproduzir o capital investido ao fim do prazo da concessão;

f) a realização dos serviços portuários através do pagamento de taxas capazes de permitir o custeio dos serviços, a conservação das instalações e a renda do investimento;

g) a faculdade do Concessionário de emitir títulos de garantia (warrants) das mercadorias depositadas nos armazéns portuários;

h) a possibilidade de se encarregar o Concessionário dos serviços de capatazias e de armazenagem das Alfândegas;

i) a fiscalização, técnica e contábil, por prepostos do Governo, da execução das obras e da realização dos serviços concedidos;

j) o direito, reservado ao Governo, de resgatar as propriedades do Concessionário, desde que o preço do resgate, reduzido a apólices da dívida pública, produzisse uma renda equivalente a 8% do capital investido pelo mesmo;

k) o direito do Concessionário, como mandatário do Governo, de desapropriar bens imóveis de terceiros, necessários à execução das obras, na forma do Decreto nº 1.664, de 27 de outubro de 1855;

l) a extensão, aos armazéns portuários, do gozo de todas as vantagens e favores concedidos, legalmente, aos armazéns alfandegados e entrepostos;

m) a obrigatoriedade para o Concessionário, quando estrangeiro de possuir representante no local dos serviços concedidos, para, com plenos poderes, tratar com o governo de todos os assuntos do interesse da concessão;

n) a decisão, pelo sistema de arbitragem, das questões que viessem a ser suscitadas, quando não fosse possível o acordo entre as partes.

Com semelhantes disposições básicas, foi implantado, no Brasil, o regime da concessão das empresas privadas para a construção e exploração das instalações portuárias, nos idos do Império, numa época de moeda estável e também de estabilidade política.

As disposições legais, estabelecidas pelo Império, para a adoção desse regime, não se distanciaram dos princípios universalmente consagrados pelas nações mais desenvolvidas para a outorga da concessão de serviços de utilidade pública, notadamente daqueles,

impostos pela legislação francesa, que sempre atribuiu ao regime da concessão um lugar de destaque perante a administração pública.

Foi uma lei feita por juristas, que nunca deixaram de ter assento na Assemblêia do Império, tão precisa que toda a sua regulamentação se baseou, apenas, na decretação de instruções para o exato cumprimento de seus dispositivos, e, nunca, para efeito de interpretação dos mesmos.

Com fundamento nessa lei, de 1869, foram outorgadas concessões a diversas empresas privadas para a construção e exploração de instalações portuárias no país, cuja implementação se iniciou ainda naquele ano, com a concessão outorgada, em 4 de dezembro, à Companhia Doca da Alfândega do Rio de Janeiro para construir e explorar instalações no porto do Rio de Janeiro.

Ante o grande número de concessões outorgadas, pelo Império, para a exploração, por empresas privadas, de instalações portuárias, no País, o Governo Brasileiro, pela Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1886, estabeleceu, em favor dessas empresas concessionárias, organizadas para o melhoramento dos portos do Império, além das vantagens consignadas na Lei nº 1.764, de 1869, uma taxa (nunca inferior a 2% em referência ao valor da importação e de 1% ao da exportação de cada um dos portos concedidos) calculada de maneira que não excedesse o necessário para o pagamento dos juros correspondentes ao capital das referidas empresas, à razão de 6% ao ano, e para a respectiva amortização desse capital, no prazo máximo de 40 anos.

No campo administrativo, além dos processos referentes à outorga das concessões, foi vasto o desempenho do Império na tarefa de preparar as bases para o incremento, no país, da política adotada a partir de 1869, inclusive no que respeita:

a) a aprovação, pelo Decreto nº 4.450, de 8 de janeiro de 1870, do regulamento para a emissão de títulos de garantia (*warrants*) das mercadorias depositadas nos armazéns das Alfândegas e das Campanhas Docas, de conformidade com o disposto no § 6º do Art. 1º do Decreto nº 1.746, de 1869, da lavra do Visconde de Itaboraí;

b) ao levantamento dos portos do Império, incluindo barras, enseadas e ancoradouros existentes na costa do Brasil, determinado, em 5 de junho de 1873, por Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha;

c) ao estabelecimento de novas regras para a cobrança das taxas de armazenagem e de embarque e de desembarque nas instalações portuárias do País, a cargo da administração pública, da lavra do Visconde do Rio Branco;

d) às instruções gerais para o serviço de conservação dos portos do Império, baixadas em 31 de agosto de 1874, por José Fernandes da Costa Pereira Junior, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

A adoção, contudo, nessa fase da vida nacional, de um regime único para a construção e exploração dos portos brasileiros, permitiu que o prosseguimento da política portuária nacional se realizasse, com regularidade, durante o Império.

Vejamos a Política seguida pela República:

A política portuária, adotada pelo Império, seguiu, na sua execução, por toda a primeira fase da vida republicana, sem interrupção, limitando-se o Governo a regulamentar os dispositivos legais, baixados em 1869, para possibilitar o desenvolvimento dos serviços portuários do País.

Em relação a essa regulamentação de base, operada na primeira fase da vida republicana, convém destacar, pela sua influência no desenvolvimento dos serviços portuários do País, as disposições constantes:

- a) do Decreto nº 2.917, de 21 de junho de 1898;
- b) da Lei nº 1.144, de 30 de dezembro de 1903;
- c) do Decreto nº 6.501, de 6 de junho de 1907;
- d) do Decreto nº 14.481, de 18 de novembro de 1920;
- e) e da Lei nº 4.279, de 2 de junho de 1921.

O Decreto nº 2.917, baixado pelo Presidente Prudente de Moraes, em 21 de junho de 1898, concedeu aprovação ao primeiro regulamento, baixado pelo Governo Brasileiro, para disciplinar os serviços de construção e melhoramento dos portos, rios e canais do País, estabelecendo:

a) as diretrizes fundamentais para o funcionamento das comissões de melhoramentos dos portos, rios e canais, como órgãos de natureza transitória, que se instalaram na costa brasileira, e, que, no decorrer do tempo, iriam se transformar nos organismos regionais, permanentes, responsáveis pelos serviços portuários do País;

b) a execução, preferencialmente, dos serviços portuários, quando promovidos pelo Governo, pelo regime de concessão a empresas privadas, ante a necessidade de ser suprido o País, naquela época, do numerário, da técnica, do pessoal e do equipamento indispensáveis à construção de instalações portuárias que possibilitassem o seu desenvolvimento econômico, nas relações comerciais com outros povos, através do funcionamento de portos, instalados em pontos singulares de sua orla marítima capazes de permitir, em condições normais, o acesso, acostagem e abrigo das embarcações, bem como o embarque e desembarque de passageiros, e, ainda, o carregamento, descarga e armazenamento de mercadorias de importação e exportação;

c) as facilidades para a criação de um corpo técnico nacional, especializado em estudos e obras portuárias, que pudesse, no futuro, ter a seu cargo o planejamento e a realização dos melhoramentos de que tanto careciam, nos albores da República, os portos e as vias navegáveis do Brasil;

d) as normas gerais para o funcionamento permanente, junto às empresas concessionárias, das comissões de fiscalização dos serviços concedidos, obrigatoriamente chefiadas por engenheiros nacionais que satisfizessem às disposições da Lei nº 3.001, de 1.880;

e) a inclusão, entre as atribuições específicas das chefias dessas comissões, da de promover, entre o seu pessoal técnico, o estudo de todas as questões que, embora sem interesse imediato, pudessem, de futuro, interessar ao melhoramento dos portos, estuários, costas e rios sob suas respectivas jurisdições.

Em consequência dessas judiciosas determinações, baixadas pelo Presidente Prudente de Moraes, foi possível ao Brasil:

a) formar o seu arquivo técnico portuário, entesourando os dados, observações, levantamentos, análises, pesquisas e demais elementos obtidos dos estudos realizados e cuja consulta é indispensável, ainda hoje, quando se tem necessidade de projetar novas obras portuárias, reclamadas pelo crescente desenvolvimento do País;

b) formar o núcleo de onde se gerou a família portuária brasileira, constituído pelos engenheiros e auxiliares que, animados pelo desenvolvimento e progresso de uma República que viram nascer, e, apoiados pela clarividência de um Presidente culto e patriota, passaram a integrar os quadros técnicos dessas comissões portuárias, alguns tendo perdido a vida em missões difíceis, quando realizavam estudos e levantamentos topo-hidrográficos em barras de rios e trechos do litoral sujeitos a uma série variada de tormentas, enquanto outros perderam a saúde trabalhando em locais inóspitos, onde a malária e outras doenças tropicais faziam campo raso da vida humana.

A Lei nº 1.144, sancionada pelo Presidente Rodrigues Alves, em 30 de dezembro de 1903, estabeleceu a cobrança, para a constituição do fundo destinado às obras de melhoramento dos portos da República, da taxa de 2%, ouro, sobre o valor oficial da importação em cada porto, além de uma taxa especial por quilograma de mercadoria carregada ou descarregada em cada porto, segundo o seu valor, destino ou procedência.

O Decreto nº 6.501, baixado pelo Presidente Affonso Penna, em 6 de junho de 1907, aprovou as instruções indispensáveis:

a) à medição, descrição e avaliação das obras executadas em cada porto, a serem feitas pelos prepostos do Governo, encarregados

da fiscalização das mesmas, com o esclarecimento das modificações porventura introduzidas no projeto aprovado e suas razões, além da cubação e custo dessas alterações bem como as desapropriações efetuadas, organizando os referidos prepostos a folha de medição, mediante aplicação dos preços ajustados, sendo o original lançado em livro especial, devidamente aberto, rubricado e encerrado;

b) ao modo de se processar o tráfego provisório e definitivo em cada porto, estabelecendo que o tráfego provisório seria autorizado à medida que o andamento das obras permitisse a atracação das embarcações, o embarque e desembarque dos passageiros e a movimentação ou armazenamento das mercadorias, enquanto que o tráfego definitivo somente seria autorizado quando fossem integralmente construídas as instalações concedidas;

c) ao processamento das tomadas de contas, anuais, das empresas concessionárias de portos, estabelecendo, para esse fim, o funcionamento, junto a cada empresa, de uma comissão de exame da escrituração e de tomadas de contas, composta de representantes da administração e da fazenda federal e do concessionário, com a finalidade de verificar o valor de todas as obras executadas e de apurar a receita, a despesa e o lucro líquido anual do concessionário, inclusive o cálculo da porcentagem do lucro líquido sobre o capital efetivamente empregado nas obras e instalações;

d) ao estabelecimento da tarifa portuária, determinando que a cobrança das taxas portuárias, durante o período de construção das instalações, seria feita parcialmente, no limite necessário para produzir 6% ao ano do capital efetivamente empregado nas obras, passando o concessionário a ter direito de perceber integralmente as taxas estabelecidas para os serviços efetivamente prestados a partir do momento em que entrasse em tráfego a primeira seção das obras;

e) à constituição do fundo de amortização, estabelecendo que o prazo de 10 anos, legalmente fixado para ter início a formação desse fundo, deveria começar a correr da data da conclusão de todas as obras concedidas, e, que, para o cálculo das quotas destinadas à formação do referido fundo, o capital do concessionário seria o que resultasse da soma de todas as importâncias efetivamente empregadas na execução de todas as obras concedidas, cujas quotas deveriam ser deduzidas do lucro do concessionário e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão;

f) ao modo de ser efetuado o resgate das instalações, estabelecendo, para tanto, que a efetivação do resgate somente poderia se operar depois de decorrido o prazo de 10 anos estabelecido, por lei, para o início da formação do fundo de amortização, e, que, o capital do Concessionário, para esse fim, seria calculado de modo idêntico ao estabelecido para a formação do referido fundo.

O Decreto nº 14.481, baixado pelo Presidente Epitácio Pessoa, em 18 de novembro de 1920, estabeleceu a taxa de barra de 0,7%, ouro, sobre o valor oficial das mercadorias importadas pelas barras dos portos, devidamente melhoradas pelo Governo, destinando o seu produto ao fundo de melhoramento dos portos, cujas obras fossem executadas pela União.

A Lei nº 4.279, de 2 de junho de 1921, sancionada pelo Presidente Epitácio Pessoa, regulou, pela primeira vez, a atracação de embarcações nas instalações portuárias concedidas ou nas construídas por empreitada ou administração direta nos termos dos Decretos nºs 4.859/03 e 6.368/07.

Em 1934 processou-se reestruturação básica no setor, confiada pelo Chefe do Governo Provisório à inteligência privilegiada do preclaro brasileiro José Américo de Almeida, então Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas.

Com sua incontestável autoridade, o ocupante da Pasta delegou esta missão a um técnico no assunto, o falecido engenheiro Oscar Weinschenck, então Diretor da Cia. Docas de Santos.

Este fato não constituiu motivo para que fosse ele considerado suspeito para tal tarefa.

Em resultado dos estudos realizados por uma equipe de grandes engenheiros portuários, sob seu comando, pôde a Revolução de 1930

proceder à primeira reestruturação, de que se tem notícia, no Sistema Portuário Brasileiro, que, em linhas gerais, se consubstanciou:

a) na adoção de vários atos administrativos, destinados a possibilitar a uniformização dos serviços portuários do País;

b) na reforma do estatuto da concessão, baixado pelo Governo Imperial, em 1869.

Dentre os atos administrativos, que serviram de base à reforma de 1934, é conveniente assinalar:

a) o Decreto nº 24.343, de 5 de junho de 1934, substituindo a taxa de 2%, ouro, sobre o valor oficial das mercadorias, pelo imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros realmente devidos;

b) o Decreto nº 24.447, de 22 de junho de 1934, definindo as atribuições conferidas a Diversos Ministérios nos portos organizados;

c) o Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, definindo os serviços prestados pelas administrações portuárias;

d) o Decreto nº 24.511, também de 29 de junho de 1934, regulamentando a utilização das instalações portuárias;

e) o Decreto nº 24.577, de 4 de julho de 1934, estabelecendo as aplicações especiais do imposto adicional de 10% e suprimindo a taxa de barras, de 0,7%, ouro, **ad valorem**, criada pelo Decreto nº 14.481, de 1920.

O Decreto nº 24.343/34, cuidando do saneamento das finanças públicas, preconizado e levado a efeito pelo saudoso Ministro Osvaldo Aranha, suprimiu, juntamente com outras, a taxa de 2%, ouro, sobre o valor oficial das mercadorias, criada pela Lei nº 1.144, de 30 de dezembro de 1903, cujo produto era destinado ao melhoramento dos portos, substituindo-a pelo imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros realmente devidos e estabelecendo:

a) a isenção do pagamento do imposto adicional apenas para as mercadorias livres do pagamento de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras discriminadas no Capítulo II do Decreto nº 24.023/34;

b) a substituição pelo adicional de 10% em todas as aplicações especiais referentes aos portos, observadas as mesmas condições estabelecidas para aplicação do produto da taxa extinta, a fim de ficar assegurado o fiel cumprimento das cláusulas contratuais, considerando que o produto dessa taxa se encontrava vinculado, na ocasião, em alguns portos como garantias de empréstimos levantados para a construção e aparelhamento dos mesmos, e, em outros portos constituía parcela de renda ordinária ou complementar destinada a assegurar a remuneração do capital da concessão.

O Decreto nº 24.447/34, definindo as atribuições conferidas a diversos Ministérios nos portos organizados, com fundamento na distribuição anteriormente feita, para os referidos Ministérios, dos serviços relativos à marinha mercante e às vias navegáveis federais, objeto dos Decretos números 20.829/31, 20.981/32 e 21.090/32 considerou, preliminarmente:

a) como porto organizado, todo aquele que tenha sido melhorado ou aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e guarda das mercadorias, e cujo tráfego se realize sob a direção de uma "Administração do Porto", como dependência direta do Governo ou de concessionário ou arrendatário de porto, a quem caiba a execução dos serviços portuários e a conservação das respectivas instalações;

b) e como instalações portuárias, os ancoradouros, as docas ou os trechos de rios em que as embarcações sejam autorizadas a fundear ou a efetuar operações de carregamento ou descarga; as vias de acesso aos ancoradouros, às docas, aos cais ou às pontes de acostagem, desde que tenham sido construídas ou melhoradas ou que devam ser mantidas pelas administrações portuárias; os cais, pontes de acostagem, guia-correntes ou quebra-mares construídos para a atracação das embarcações ou para a tranquilidade e profundidade das águas, nos portos ou nas respectivas vias de acesso; as áreas de terrenos, os armazéns e outros edifícios, as vias férreas e as ruas, bem como todo o aparelhamento de que os portos disponham

para atender às necessidades do respectivo tráfego e à reparação e conservação das próprias instalações portuárias, que tenham sido adquiridos, construídos ou estabelecidos com autorização do Governo.

Com base nessas definições preliminares, o Decreto nº 24.447/34 determinou quais as atribuições de cada Ministério nos portos organizados, estabelecendo que competiam:

a) ao **Ministério dos Transportes**, as atribuições referentes às obras de melhoramento dos portos, ao seu aparelhamento e à sua exploração comercial, bem como ao julgamento da conveniência da concessão de terrenos de marinha e respectivos acrescidos, do ponto de vista das exigências, presentes ou futuras, das instalações portuárias;

b) ao **Ministério da Fazenda**, as atribuições referentes à política e aos serviços aduaneiros, bem como à fiscalização do seguro marítimo e à concessão de terrenos de marinha e respectivos acrescidos, de acordo com as disposições das leis e regulamentos fiscais vigentes;

c) ao **Ministério da Marinha**, as atribuições referentes ao registro das embarcações, à matrícula do pessoal das equipagens, à concessão de carta de habilitação a esse pessoal, à matrícula dos estivadores, à praticagem, à polícia naval, ao balizamento e farolagem, ao socorro das embarcações e ao julgamento da conveniência da concessão de terrenos de marinha e respectivos acrescidos, tendo em vista as necessidades da Marinha e da defesa nacional;

d) ao **Ministério do Trabalho**, as atribuições referentes aos serviços de fiscalização das leis sociais e do seguro marítimo, bem como de assistência social ao pessoal das equipagens das embarcações, aos estivadores e aos portuários, regulando-lhes o trabalho;

e) ao **Ministério da Agricultura**, as atribuições referentes à fiscalização dos produtos de origem animal ou vegetal (animais, sementes, plantas, etc.) importados ou destinados à exportação;

f) ao **Ministério da Saúde**, as atribuições referentes aos serviços de defesa sanitária do país, pondo em prática as medidas necessárias, de acordo com a legislação e regulamentação em vigor;

g) ao **Ministério da Justiça**, as atribuições referentes aos serviços de fiscalização dos passageiros embarcados ou desembarcados, bem como o policiamento dos ancoradouros, praias e enseadas, através da polícia marítima e das polícias estaduais, em cooperação com as polícias aduaneira e naval.

O Decreto nº 24.508/34, definindo os serviços prestados pelas administrações portuárias, incluindo a uniformização das taxas portuárias quanto à sua espécie, incidência e denominação, estabeleceu:

a) a obrigatoriedade das administrações portuárias de assegurar aos usuários o gozo de vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento dos portos, e, bem assim, de prestar-lhes os serviços portuários e acessórios;

b) a obrigatoriedade de pagamento, pelos usuários, das vantagens e serviços usufruídos pelos mesmos nos portos, através do pagamento de taxas específicas, cobradas pelas administrações portuárias e integrantes da tarifa aprovada pelo Governo para cada porto;

c) a uniformização dos serviços portuários distribuindo-os em utilização do porto, atracação, capatazias, armazenagens interna e externa, armazenagens gerais e especiais, transporte, estiva das embarcações, suprimento do aparelhamento portuário, reboque, suprimento de água às embarcações e serviços acessórios;

d) a obrigatoriedade de realização, pelas administrações portuárias dos serviços relativos às capatazias e à armazenagem interna, por constituírem, ambos, privilégios dessas mesmas administrações;

e) a obrigatoriedade, também, de realização, pelas administrações portuárias, do serviço de transporte quando realizado entre dois pontos das instalações portuárias ou quando realizado entre essas instalações e instalações especiais, inacessíveis aos vínculos urbanos, bem como dos cais flutuantes para as instalações terrestres;

f) a liberdade de realização, tanto pelas administrações portuárias, como por terceiros, dos demais serviços portuários, acima discriminados;

g) a divisão das taxas integrantes da Tarifa Portuária, em "taxas gerais", como aplicação geral e incidência uniforme em todos os portos, e, em "taxas especiais", variáveis em sua incidência e demais condições para cada porto.

O Decreto nº 24.511/34, regulamentando a utilização das instalações portuárias, cujas normas, então vigentes, haviam sido baixadas pela Lei nº 4.279/21 e por diversos dispositivos regulamentares, dispersos cuja aplicação vinha onerando, excessivamente, a prestação de determinados serviços portuários, estabeleceu:

a) o tratamento, sem preferência, das administrações portuárias aos usuários de suas respectivas instalações, orientado pelo objetivo de possibilitar às referidas instalações a máxima eficiência;

b) a obrigatoriedade de atracação das embarcações aos cais e pontes de acostagem para o embarque e desembarque de passageiros, bem como para o carregamento e descarga de mercadorias;

c) a obrigatoriedade de transitarem, pelas instalações portuárias, das mercadorias sujeitas a carregamento e descarga;

d) os casos em que deixaria de ser exigida a atracação das embarcações nos cais e pontes de acostagem;

e) o modo de movimentar e guardar as mercadorias embarcadas ou desembarcadas nos cais e pontes de acostagem;

f) a maneira de baldeação das mercadorias em trânsito, de porto nacional para porto nacional ou de porto estrangeiro para outro, nacional ou estrangeiro;

g) a isenção do pagamento de taxas portuárias às embarcações do tráfego interno do porto, quando em serviço local de transporte, bem como às embarcações destinadas ao transporte de gêneros da pequena lavoura, peixe e outros artigos destinados ao consumo local;

h) a obrigatoriedade de serem alfândegas as áreas das instalações portuárias destinadas, respectivamente, à movimentação e ao depósito de mercadorias sujeitas ao pagamento de direito aduaneiros;

i) o modo de ser satisfeito o atendimento e o pagamento das requisições dos usuários para a realização de serviços portuários fora das horas ordinárias de trabalho e nos domingos e feriados;

j) a maneira de ser permitido o ingresso de pessoas e veículos estranhos aos serviços portuários nas áreas internas das instalações portuárias.

O Decreto nº 24.511/34, ao regulamentar a utilização das instalações portuárias, fixando a obrigatoriedade de atracação das embarcações aos cais e pontes de acostagem para o embarque e desembarque de passageiros, bem como para o carregamento e descarga de mercadorias procedentes do "hinterland" de cada porto ou que lhe fossem destinadas, definiu como "hinterland" de um porto organizado:

a) a localidade em que o porto estiver situado ou em que funcionar a respectiva Alfândega ou Mesa de Rendas, e as costas ou margens atingidas pela navegação interna do mesmo porto;

b) a região do país servida por transportes terrestres para a qual se encaminhem diretamente mercadorias desembarcadas no porto ou da qual procedam mercadorias para embarque no mesmo porto;

c) a região do país servida por vias fluviais de transporte, cujas mercadorias sejam transportadas, embarcadas ou desembarcadas, sujeitas à jurisdição da Alfândega ou Mesa de Rendas do referido porto.

Pela definição dada ao "hinterland" de cada porto, fácil é verificar que esse "hinterland" foi considerado, pela letra do Decreto nº 24.511/34, dentro do processo dinâmico que envolve sua própria existência, jamais podendo ser representado pela figura estática de uma região ou zona geográfica.

O conceito de "hinterland" de um porto ficou, assim, amparado, na sua verdadeira significação, pela Reforma de 1934, cujos responsáveis, com perfeito conhecimento de causa, bem o

sabiam que a dinâmica que envolve a figura de um "hinterland" não admite regras fixas para a sua configuração.

De fato, o "hinterland" de um porto varia de época para época, notadamente em função do desenvolvimento do sistema regional de transporte interior, pois a simples implantação de um ramal ferroviário ou rodoviário modifica esse "hinterland", fazendo com que passageiros e cargas se destinem, em condições mais favoráveis, para embarcadouro marítimo diverso daquele que, antes da abertura do referido ramal, lhes era economicamente mais favorável.

Encerrando o conjunto desses atos administrativos, destinados a possibilitar a uniformização dos serviços portuários do país, o Decreto nº 24.577/34 determinou, por sua vez, a suspensão da taxa de barra, de 0,7%, ou, instituída pelo Decreto nº 14.481/20, que vinha sendo cobrada sobre as mercadorias de importação do estrangeiro, que transitavam pelas barras melhoradas pelo Governo, para aplicação de seu produto no melhoramento dos portos a carga da União Federal.

Foi então que se procedeu a **Reforma do Estatuto da Concessão**.

Vigentes, os atos administrativos destinados a possibilitar a uniformização dos serviços portuários do país, o **Chefe do Governo Provisório baixou o Decreto nº 24.599, em 6 de julho de 1934**, procedendo a reforma do Estatuto da Concessão promulgado em 1869, pelo Decreto Imperial nº 1.746.

Não havendo, propriamente, nessa segunda fase da vida republicana, uma mudança da política portuária adotada pelo Império, continuando a vigorar preferencialmente, o regime da concessão para a construção e exploração dos portos nacionais.

O Governo Revolucionário, no interesse, inclusive, de atender às aspirações dos novos Governantes, de diversas Unidades da Federação, que desejavam, também, administrar diretamente os portos, ainda não concedidos, incluídos nas jurisdições dos seus respectivos Estados, reformulou o Estatuto da Concessão, sob o fundamento de que:

a) o estatuto legal, adotado pelo Império, não previa a ampliação das instalações portuárias concedidas, depois da realização do projeto inicial aprovado pelo Governo e do encerramento da respectiva conta de capital;

b) o inciso 4º do parágrafo único do art. 7º da Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1886, havia restringido o prazo de amortização do capital aplicado na construção e no aparelhamento dos portos nacionais, dificultando o financiamento desses empreendimentos;

c) as leis, então vigentes, não previam a colaboração dos Governos Estaduais com o Governo Federal, na realização do melhoramento de portos de renda insuficiente para o financiamento das obras indispensáveis, mas que, por motivos de interesse público, deviam ser, apesar disso, convenientemente melhorados.

Por essa reformulação, levada a efeito pelo Decreto nº 24.599/34, o **Chefe do Governo Provisório**, revogando a legislação decretada pelo Império, baixou novas bases para as outorgadas concessões portuárias, estabelecendo que:

a) a concessão para a construção e exploração dos portos nacionais, tanto poderia ser outorgada aos Estados da Federação como a entidades privadas de reconhecida idoneidade técnica e capacidade financeira;

b) o prazo das concessões, que viessem a ser outorgadas, seria fixado de acordo com as dificuldades de execução das obras de melhoramento dos portos que viessem a ser concedidos, mas que em caso algum não poderia exceder de 70 anos;

c) a concessão de um porto devia abranger a construção e conservação das obras indispensáveis ao acesso, abrigo e acostagem das embarcações, bem como as obras e o aparelhamento indispensáveis à movimentação, guarda e conservação das mercadorias, além da realização dos serviços portuários;

d) nenhuma concessão de porto seria outorgada sem prévia e completo estudo da conveniência econômica de sua realização de modo a evitar a dispersão do tráfego;

e) as instalações portuárias deveriam ser projetadas com a capacidade necessária para atender a todo o tráfego que afluir para as mesmas, e, com a margem indispensável, aconselhada pelo estudo das possibilidades econômicas dos respectivos **hinterlands**;

f) as instalações portuárias seriam, de modo geral, estudadas, projetadas e orçadas por agentes do Governo e somente poderiam ser construídas depois de aprovadas pelo Governo, sendo permitido, em casos especiais, a realização dos estudos, projetos e orçamentos pelos concessionários, mediante prévia autorização do Poder Concedente;

g) quaisquer modificações nos projetos e orçamentos aprovados, deveriam ser propostas ao Poder Concedente pelos concessionários, mediante a apresentação da justificação dessas modificações, que somente poderiam ser executadas depois de aprovadas pelo Governo;

h) as despesas com a realização das instalações concedidas, de conformidade com os planos e orçamentos aprovados pelo Governo, passariam a constituir, depois de verificadas e reconhecidas pelo Governo, parcelas do capital inicial da concessão, convenientemente registradas na conta desse capital inicial, que deveria ser aberta no início das obras e encerrada no fim do 10º ano do prazo da concessão;

i) além das instalações portuárias integrantes dos projetos e orçamentos aprovados pelo Governo, caberia aos concessionários a realização da ampliação das instalações concedidas que viesse a ser exigida, em qualquer tempo, durante o prazo da concessão, em consequência do desenvolvimento do tráfego portuário, de acordo com os planos e orçamentos igualmente aprovados pelo Governo;

j) as despesas decorrentes da ampliação das instalações concedidas, quando realizadas pelos concessionários antes do encerramento da conta do capital inicial, constituíram, depois de verificadas e reconhecidas pelo Governo, parcelas do capital inicial da concessão, e, quando realizadas depois do encerramento da dita conta, constituiriam, após serem igualmente verificadas e reconhecidas pelo Governo, parcelas do capital adicional da concessão, distribuído em contas especiais, de duração não excedente de um decênio, abertas e encerradas, sucessivamente, de acordo com a ocorrência das referidas despesas;

k) o capital de uma concessão portuária, reconhecido pelo Governo como aplicado nas instalações concedidas, seria representado pela soma das importâncias totais demonstradas pela conta do capital inicial e pelas diversas contas do capital adicional da concessão;

l) o concessionário, para compensar o capital que empregasse na realização das instalações concedidas, constituiria, pela capitalização de quotas anuais, retiradas da renda líquida que auferisse, um fundo de compensação do capital inicial, a ser iniciado na data do encerramento da respectiva conta, calculada a respectiva quota de modo a reproduzir a importância desse capital no fim do prazo da concessão, e, tantos fundos de compensação do capital adicional, iniciados, respectivamente, na data do encerramento das contas correspondentes às diversas parcelas desse capital, cujas quotas a capitalizar deveriam reproduzir as importâncias de cada parcela em prazo igual ao estabelecido para a constituição do fundo relativo ao capital inicial;

m) as instalações concedidas reverteriam ao domínio da União findo o prazo da concessão, mediante o pagamento ao concessionário apenas da parte de cada uma das parcelas do capital que, nessa data, ainda não estiver compensada pelo respectivo fundo, incorporando o concessionário, ao mesmo tempo, ao seu patrimônio particular, as importâncias dos fundos de compensação constituídos ou em constituição;

n) ficava reservado ao Governo o direito de encampar a concessão das instalações concedidas, em qualquer tempo, depois de decorrido um terço do prazo da concessão, e estabelecido que o preço da encampação seria representado pela diferença entre a importância total do capital reconhecido pelo Governo como aplicado pelo concessionário nas instalações concedidas e a importância to-

tal que acusar, na ocasião, os fundos de compensação em constituição;

o) para atender aos encargos do capital aplicado nas instalações concedidas, da conservação e renovação dessas instalações, bem como do custeio dos serviços portuários, os armadores e donos de mercadorias que se utilizarem das referidas instalações contribuiriam com o pagamento de taxas, integrantes de uma tarifa aprovada pelo Governo, revista de 5 em 5 anos ou, a partir do momento em que fosse verificado ter sido superior a 10% a renda líquida apurada em 2 exercícios consecutivos;

p) seriam desapropriados por utilidade pública, no caso de não poderem ser adquiridas por outra forma, os imóveis necessários à execução das instalações concedidas, ficando a cargo exclusivo do concessionário o pagamento das respectivas despesas, que seriam levadas à conta do capital da concessão, passando os mesmos a constituir parte integrante do acervo da concessão, de cujo patrimônio o concessionário tem uso e gozo durante o prazo da concessão;

q) os concessionários de portos gozariam, durante o prazo das respectivas concessões, de isenção de direitos aduaneiros, de acordo com a legislação vigente, para todos os materiais, maquinismos, equipamentos e aparelhamentos que importassem para a realização, conservação e renovação das instalações concedidas e para os serviços do tráfego portuário, além da isenção de todos os demais impostos federais que incidissem ou viessem a incidir nas instalações e serviços portuários;

r) a execução dos contratos de concessão, pelos respectivos concessionários, far-se-ia sob a fiscalização permanente do Governo, apurando-se, anualmente, de acordo com os regulamentos vigentes, as contas de capital e as de custeio dos portos concedidos;

s) desde que o melhoramento de um porto nacional obedecendo a motivos de interesse público, devesse ser realizado, apesar de não oferecer, pelo valor do investimento e pela renda provável de seu tráfego, condições para assegurar o financiamento das obras, o Governo Federal poderia outorgar a sua concessão ao Estado da Federação em cuja jurisdição o mesmo se situasse, obrigando-se a contribuir com parte do capital necessário ao seu melhoramento, e, bem assim, com a entrega ao Estado concessionário, enquanto a renda das taxas portuárias não assegurasse à parcela do capital por ele aplicado renda líquida de 6%, o produto do imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros, realmente devidos e arrecadados na respectiva Alfândega ou Mesa de Rendas, para ser incorporado à renda ordinária do porto, com a obrigação de ser descontada a contribuição, feita pelo Governo Federal antes da inauguração do tráfego do porto, da indenização a ser paga ao Estado, no caso da concessão ser encampada ou rescindida;

t) as questões que se suscitassem entre o Poder Concedente e os concessionários, sobre a inteligência das cláusulas contratuais, seriam decididas pelo processo da arbitragem.

Essas as disposições constantes do Estatuto da Concessão baixado em 1934, que substituiu o promulgado em 1869, pelo Governo Imperial, cujas alterações, de maior profundidade, se consubstanciaram:

a) na obrigação dos concessionários de realizar, em qualquer tempo, durante a vigência da concessão, a ampliação das instalações concedidas, de acordo com os planos que viessem a ser aprovados pelo Governo;

b) na distribuição do capital da concessão, em capital inicial e capital adicional;

c) na substituição do fundo de amortização pelos fundos de compensação do capital inicial e do capital adicional;

d) no sistema de reversão, ao domínio da União, no fim do prazo da concessão, das instalações concedidas, mediante a indenização das parcelas do capital ainda não constituídas pelos respectivos fundos;

e) em fixar o prazo máximo da concessão em 70 anos;

f) em estabelecer que as instalações portuárias fossem preferencialmente estudadas, projetadas e orçadas por prepostos do Governo;

g) na maneira de ser procedida a desapropriação dos imóveis, de propriedade de terceiros, necessários à construção das instalações;

h) na isenção de impostos concedida aos concessionários;

i) em possibilitar a outorga de concessões aos Estados da Federação.

Essas alterações, introduzidas, em 1934, na legislação promulgada em 1869, pelo Governo Imperial, foram plenamente justificáveis, inclusive pelo fato de a legislação do Império não ter previsto a possibilidade de ampliação, pelos próprios concessionários, das instalações concedidas, para atender ao desenvolvimento econômico do País, em suas diversas fases, considerando os prazos, longos, de que se revestiam as concessões dessa espécie.

Para o atendimento, pelos concessionários de portos nacionais, da ampliação das instalações concedidas, a divisão do capital da concessão em capital inicial e capital adicional, foi a providência que possibilitou a regularização da contabilidade desse capital.

Por outro lado, a substituição do fundo de amortização do capital da concessão pelos fundos de compensação do capital inicial e do capital adicional, bem como a indenização, ao concessionário, no fim do prazo da concessão, das parcelas do capital ainda não constituídas pelos respectivos fundos, se constituíram em providências legais complementares para a alteração introduzida na legislação, quanto à ampliação das instalações portuárias por parte dos concessionários.

A fixação em 70 anos do prazo máximo a ser concedido para a outorga de novas concessões, foi uma alteração de todo necessária ao Decreto Legislativo nº 1.746, de 1869, por ter o Governo Imperial, ao fixar, pela Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1886, o Orçamento Geral do Império, para o exercício de 1886-1887, estabelecido, no § 4º do art. 7º da referida Lei, que as taxas criadas para o melhoramento dos portos deveriam ser calculadas de maneira que não excedessem o necessário para o pagamento dos juros correspondentes ao capital das empresas concessionárias, à razão de 6% ao ano, e para a respectiva amortização desse capital no prazo máximo de 40 anos. Dessa forma, ficou anulada uma disposição legal que, de qualquer forma, contrariava o espírito da legislação baixada pelo próprio Império.

A determinação de que as instalações portuárias deveriam ser preferentemente estudadas, projetadas e orçadas por agentes do Governo, em vez de o serem pelas empresas interessadas na construção e exploração dos portos nacionais, como o eram pela legislação do Império, encerrou uma reivindicação, de todo justa, da equipe de engenheiros portuários que a Nação conseguiu constituir para os seus serviços e que, naquela ocasião, já se encontrava capacitada para tomar a responsabilidade da tarefa, de natureza inteiramente técnica, representada pelos estudos e projetos das novas obras portuárias.

A desapropriação dos imóveis, de propriedade de terceiros, necessários à construção das instalações portuárias que, pela legislação do Império, era promovida de conformidade com o disposto no Decreto nº 1.664, de 27 de outubro de 1855, teve de ser alterada, pelo estatuto de 1934, para pô-la de conformidade com os novos dispositivos legais, reguladores das desapropriações por necessidade e utilidade públicas.

A inclusão, entre os favores concedidos aos concessionários, pelo estatuto de 1934, de isenção do pagamento de direitos aduaneiros e de isenção de todos os impostos federais, veio cobrir uma falha da legislação de 1869, evitando que, no cálculo da tarifa portuária, fossem aduzidos percentuais destinados aos pagamentos dos referidos direitos e impostos.

Houve, contudo, na decretação dessa legislação de 1934, o primeiro desvirtuamento do Estatuto da Concessão, com o estabelecimento da possibilidade de outorga de concessão, aos Estados da Federação, para os portos cuja renda provável não poderia oferecer condições para assegurar o seu financiamento.

Semelhante dispositivo foi baseado, naturalmente, na aspiração dos governantes de determinadas Unidades da Federação, cheios de sadio patriotismo, mas, como sempre, em período dos revolucionários, impregnados de critérios estatizantes.

O Estatuto da Concessão, como lei universal, é comum a todos os países que se desenvolveram sob a égide da Democracia. É a prestação, por terceiros, de serviços de utilidade pública, dentro de princípios rígidos e prazos certos, em que os concessionários são obrigados a despendar, exclusivamente, recursos próprios, com a construção dos empreendimentos públicos que lhes são outorgados, por concessão, e a explorá-los diretamente, retirando da receita de sua exploração os produtos necessários para satisfazer ao custeio dos serviços e ao pagamento da renda do investimento e da amortização do capital empregado.

Um serviço de utilidade pública cuja renda provável não pudesse oferecer condições para assegurar ou satisfazer ao pagamento do seu custeio, da remuneração de seu investimento e da amortização do capital empregado, jamais deveria ser concedido.

Essa a falha, única, da legislação revolucionária de 1934. Teria sido preferível que o Governo, ao invés de contrariar, como fez, as regras fundamentais do Estatuto da Concessão, tivesse estabelecido que ficariam a cargo do Governo Federal os portos de renda insuficiente, (os quais atendendo a motivos de interesse público, deveriam, apesar disso, ser melhorados), do que outorgar a concessão dos mesmos aos Estados da Federação em que eles se encontravam localizados.

Os resultados dessa inovação revolucionária foram, como era de se esperar, desastrosos, na maioria dos casos, pelas seguintes principais razões:

a) os Estados da Federação não dispunham de renda suficiente para aplicar a parcela que lhes competia na execução do melhoramento e aparelhamento dos referidos portos, tendo, na maioria dos casos, a União de arcar com todo o numerário necessário;

b) as administrações estaduais passaram a administrar serviços especializados, de natureza industrial e comercial, para os quais os seus servidores não dispunham da necessária prática;

c) a fiscalização permanente exercida pelos agentes do Poder Concedente sobre os serviços concedidos aos Estados, não podia se operar, por motivos óbvios, com a plenitude com que se operavam sobre as concessões outorgadas às empresas privadas.

Contudo, para esses portos de renda insuficiente, cuja concessão foi outorgada aos Estados, em cujos territórios os mesmos se localizavam, os Governos desses Estados, além de receberem da União o produto do imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros, realmente devidos e arrecadados, bem como as verbas federais para fazer face ao melhoramento dos mesmos, ainda obtinham do Poder Legislativo Federal, por intermédio de suas respectivas bancadas, dotações especiais e extraordinárias para o mesmo fim, dificultando, muitas vezes, a execução dos programas portuários a cargo do Governo Federal.

Mesmo que a União, por qualquer motivo, não desejasse assumir a responsabilidade direta pelo melhoramento e exploração desses portos, de renda insuficiente, teria sido preferível a contratação, independentemente de concessão, desses empreendimentos, com empresas privadas, mas nunca ter levado a administração desses portos para o âmbito das administrações estaduais, cujas possibilidades financeiras ainda hoje não permitem à maioria das mesmas dar cumprimento satisfatório às atividades públicas que lhes foram atribuídas.

Algo precisa agora ser dito sobre As instalações portuárias rudimentares.

Em 2 de maio de 1944, o Presidente Getúlio Vargas baixou o Decreto nº 6.460, definindo a política a ser seguida na construção, conservação e exploração das instalações portuárias rudimentares, estabelecendo, por esse diploma, que:

a) essas instalações rudimentares poderiam ser construídas e exploradas, nos pequenos portos, tanto pela União, como pelos Estados e Municípios, porém sem qualquer caráter de monopólio, continuando os armadores e embarcadores com a faculdade de construir

trapiches próprios nos mesmos, desde que satisfizessem as exigências legais para esse fim;

b) todas as instalações desse tipo, embora construídas pelos Estados e pelos Municípios seriam consideradas, para todos os efeitos, como instalações federais, podendo a União encampá-las em qualquer tempo, para sujeitá-las a outro regime de administração portuária, com a indenização de seu custo;

c) os projetos para a construção dessas instalações seriam obrigatoriamente aprovados pelo Governo Federal, através do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis;

b) para remunerar o investimento feito nessas instalações, bem como as despesas de custeio da conservação e da exploração das mesmas, o Governo Federal aprovaria tabelas de taxas destinadas a remunerar os serviços prestados ao público por intermédio das referidas instalações;

e) a receita auferida na exploração dessas instalações rudimentares e as despesas com a mesma exploração seriam escrituradas em separado, para possibilitar o exame por parte dos agentes federais, com a apresentação, no dia 31 de março de cada ano, de um demonstrativo, para o devido exame e aprovação do Governo Federal;

f) a autorização dada para a construção e exploração dessas instalações seria cassada, assumindo a União o encargo de sua exploração, nos casos de não ser observada a tarifa aprovada, de não serem conservadas convenientemente as instalações, de não ser o produto da receita e o montante das despesas devidamente escrituradas e não serem prestadas ao público com regularidade os serviços portuários;

g) tanto os Estados como os Municípios e a própria União poderiam transferir os encargos de conservação e exploração das instalações desse tipo que construísem a entidades privadas idôneas, mediante contrato de arrendamento das mesmas;

h) quando essas instalações ficassem situadas nos "hinterlands" dos portos organizados, as mercadorias baldeadas nesses portos provenientes ou destinadas às referidas instalações rudimentares, ficariam apenas sujeitas ao pagamento das taxas da Tabela "N" que o Governo tivesse aprovado para os referidos portos organizados.

A política estabelecida pelo Decreto-lei nº 6.460/44, para a construção, conservação e exploração dessas instalações portuárias rudimentares, embora sadia, não logrou o desejado êxito, pelas seguintes principais razões:

a) os Estados e Municípios, com raríssimas exceções, não se interessaram pela construção e exploração dessas instalações, de pequeno vulto, representadas, notadamente, pela construção de pontes-trapiches, pelo fato de não poderem monopolizar os serviços portuários, aplicando taxas a todas as embarcações e mercadorias movimentadas nos mesmos;

b) o Governo Federal, ao construir inúmeras instalações desse tipo, procedia a sua entrega aos Municípios em que as mesmas se encontravam situadas, com a obrigação de sua conservação, o que na maioria dos casos não se efetivava;

c) os Governos Estaduais e Municipais obtinham, por intermédio de seus representantes, no Congresso Nacional, dotações para a construção de semelhantes instalações, no Orçamento da República, dispensando o investimento por parte dos mesmos na realização de semelhantes instalações.

Contudo, um número elevado de instalações desse tipo foi construído pela União nos diversos pequenos portos da República, não tendo sido possível, inclusive por injunções de natureza política, ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, concluir os necessários convênios com os Governos Estaduais e Municipais para a conservação e exploração das mesmas.

Por essa razão, muitas dessas instalações, construídas pela União, serviram, indiscriminadamente, à atracação de embarcações e à movimentação de mercadorias, de terceiros, sem o pagamento da necessária contribuição, prevista em lei, até se tornarem, por falta de conservação, em verdadeiras ruínas.

Mas, se na prática, não pôde o órgão federal responsável levar a bom termo os dispositivos legais estabelecidos para essas instalações rudimentares, é forçoso reconhecer que essa lei, na sua essência, disciplinou, de modo inteligente, o processo mais recomendável para a construção e exploração comercial de semelhantes instalações portuárias.

Dentro de semelhantes dispositivos legais, através de contratos ou convênios específicos, é que o Governo Federal deveria ter autorizado a administração dos portos de renda insuficiente aos Estados onde os mesmos estivessem situados, e, nunca, ter dado em concessão semelhantes portos, como o fez pelo Decreto nº 24.599/34.

O regime da concessão deveria ter sido reservado, na sua plenitude, adjudicado somente a empresas que, mediante a aplicação de recursos próprios, pudessem suportar os encargos relativos à construção, à conservação e à exploração das instalações concedidas.

No caso particular das instalações portuárias rudimentares, teria sido conveniente que as instalações desse tipo, construídas pela União, ao invés de terem sido entregues às Municipalidades, para fins de conservação e exploração, tivessem sido confiadas às administrações dos portos organizados em cujos *hinterlands* as mesmas se situassem, mediante contratos específicos.

Transformadas que fossem essas instalações rudimentares em dependências das administrações dos portos organizados, o resultado teria sido mais produtivo, inclusive no que diz respeito à conservação das mesmas.

A recuperação dos portos, em condições precárias foi objeto de providências por parte do Presidente Vargas em 1945 (24 de setembro) que considerando a necessidade de ser melhorado o aparelhamento portuário do País, desgastado pelo esforço de guerra, bem como a grande inversão de recursos a ser feita para esse fim, impossível de ser atendida como os da receita portuária normal, baixou o Decreto-lei nº 7.995, criando a taxa de emergência, "cobrável pelas administrações portuárias sobre a tonelagem de mercadorias movimentadas nos portos, e destinando o seu produto ao atendimento dos encargos oriundos de operações de crédito que viessem a ser realizadas para o financiamento dos programas relativos ao reaparelhamento portuário".

Quanto à incidência, cobrança, recolhimento e aplicação do produto da citada taxa, o referido diploma legal estabeleceu que:

a) a mesma incidiria sobre cada tonelada de carga movimentada, mas que sua cobrança ficaria sujeita, em cada porto, à prévia autorização do Governo;

b) o produto da mesma destinar-se-ia à amortização das operações de crédito destinadas ao financiamento dos programas relativos ao reaparelhamento portuário, devidamente aprovados pelo Governo;

d) o produto de arrecadação da referida taxa, em cada porto, seria recolhido ao Banco do Brasil, em conta especial, cuja movimentação, pela respectiva administração portuária, somente poderia ser feita mediante prévia autorização do Governo.

O citado diploma legal ainda estabeleceu, como normas gerais para aplicação do produto da referida taxa, que:

a) as condições das operações de crédito para o financiamento dos programas de reaparelhamento portuário deveriam ser previamente aprovadas pelo Governo, a quem caberia promover, junto aos organismos assistenciais e estabelecimentos de crédito, as providências para a realização dessas operações;

b) as administrações portuárias prestariam contas ao Governo da arrecadação e da aplicação do produto da referida taxa, cessando a cobrança da mesma, em cada porto, tão logo fosse atingida a importância necessária para cobrir o encargo da operação de financiamento.

Esse diploma legal foi substituído, em 6 de dezembro daquele mesmo ano, por outro, baixado pelo Presidente José Linhares, sob o nº 8.311, o qual, sem alterar a sua substância, definiu, com maiores detalhes, o procedimento administrativo para a execução da lei, além de dispor que:

a) quando o Governo autorizasse uma operação de crédito desse tipo, o ato dessa autorização empenharia, automaticamente, o produto da taxa, como garantia da operação autorizada;

b) qualquer excesso de arrecadação que viesse a se verificar com a cobrança da taxa, o saldo disponível seria aplicado no aumento das quotas destinadas à amortização da operação, reduzindo o seu prazo;

c) quando houvesse necessidade de ser feita uma operação desse tipo a longo prazo, a administração portuária poderia fazer uma temporária, para o mesmo fim, a fim de possibilitar o início da realização do programa, cujo saldo devedor seria resgatado pela operação a longo prazo;

d) nenhuma parcela das despesas que fossem pagas pelas administrações portuárias, a cargo de concessionários de portos, poderia ser computada como despesa de custeio ou incorporada ao capital da concessão.

Depois da promulgação, em 1934, do dispositivo legal que permitiu a outorga de concessão, aos Estados, de portos de renda insuficiente, dispositivo que, na sua aplicação prática, levou a União a custear os programas de obras aprovados para esses portos de qualquer forma legalmente concedidos, esse dispositivo de 1945 foi, não há como negar, o segundo atentado cometido contra o Estatuto da Concessão.

Se as administrações dos portos concedidos, para poderem realizar, com regularidade, os serviços portuários que contrataram com a União, necessitavam de reaparelhar as suas respectivas instalações, caberia, apenas, ao Poder Concedente, em obediência aos termos legais e cláusulas contratuais, aprovar os programas de reaparelhamento de que as mesmas necessitassem e estabelecer prazos para sua realização, cabendo aos seus concessionários aplicar recursos próprios na execução desses programas.

No máximo seria admissível, considerando os esforços e desgastes excessivos a que ficou obrigado esse aparelhamento durante os anos de guerra, com a impossibilidade de ser renovado nesse período, que o Governo facilitasse a obtenção de recursos por parte dos concessionários de portos, melhorasse as taxas portuárias, mas nunca criar uma nova taxa para esse fim.

A criação dessa taxa teve graves inconvenientes para a administração dos portos concedidos, pelas seguintes principais razões:

a) não representar a mesma uma verdadeira taxa portuária, definida, na legislação, como retribuição de serviços prestados, mas na realidade, um imposto sobre as mercadorias movimentadas nos portos nacionais;

b) não poder ser o produto dessa taxa, que não se incorporou à tarifa dos portos, por óbvias razões, computado na receita portuária, já que nenhuma parcela de despesa que fosse realizada pela aplicação de seu produto poderia ser incluída como despesa de custeio ou incorporada ao capital da concessão.

c) criar-se, pela obrigação de sua escrituração inteiramente separada daquela referente à administração portuária concedida, um capital cobrando na escrita de um porto concedido, tão estranho que foi denominado de **capital-morto**;

d) possibilitar aos concessionários a utilização gratuita de um aparelhamento que não foi adquirido com seus recursos próprios, na prestação de serviços aos usuários dos portos, cobrando as taxas portuárias respectivas e incluindo o produto dessa cobrança nas receitas dos portos;

e) usufruírem, finalmente, os concessionários de portos, de um aparelhamento de propriedade da União, sem retribuição, de qualquer espécie, à mesma, pela utilização desse aparelhamento em serviços de terceiros.

O Governo concedeu, assim, aos concessionários de portos a obtenção dos recursos indispensáveis ao reaparelhamento de suas instalações, concedendo-lhes, ainda, os meios, através do produto da referida taxa, para o total pagamento desses recursos, e, apenas reguardou, para si, a propriedade desse novo aparelhamento, sem usufruir nenhuma vantagem, onerando, ainda, os usuários, com o pagamento de nova contribuição.

Teria sido até preferível que o Governo, atendo-se no Estatuto da Concessão, fizesse valer o cumprimento das cláusulas contratuais, encampando as concessões que não pudessem, de qualquer forma, satisfazer o compromisso assumido para com a União, de prestar, com regularidade, os serviços portuários aos usuários de suas instalações, do que desvirtuar o próprio Estatuto da Concessão.

Pelo Decreto-Lei nº 9.681, de 30 de agosto de 1946, foi autorizada a emissão de **obrigações portuárias** para custear as obras referidas no Decreto-Lei nº 8.311/45.

O Presidente Kubitschek pela Lei nº 321/58 de 10-VII-58 procedeu a importante reformulação do diploma anterior objeto de nossa apreciação: "além de transformar a Taxa de Emergência em uma contribuição efetiva, sob a denominação de Taxa de Melhoria dos Portos, criou o Fundo Portuário Nacional e estabeleceu dispositivos complementares ao Estatuto da Concessão, dando, assim, nova orientação ao desenvolvimento da política portuária nacional".

Com referência à Taxa de Melhoria dos Portos, as mesmas considerações, anteriormente feitas, sobre a Taxa de Emergência, se aplicam inteiramente a essa nova taxa, dando caráter definitivo à cobrança da Taxa de Emergência, com a agravante de uma parcela desta taxa (60%) ser destinada a investimentos em outros portos, fundamentando, ainda mais, a sua condição de imposto.

Vários atos executivos foram baixados para a regulamentação desses novos dispositivos legais, convindo salientar o Decreto nº 44.213/58 que criou a Comissão do Plano Portuário Nacional; o Decreto nº 46.434/59 que aprovou os regulamentos para a aplicação da Taxa de Melhoria dos Portos e do Fundo Portuário Nacional; o Decreto nº 48.242/60 que regulamentou a cobrança da Taxa de Melhoria dos Portos; o Decreto nº 48.524/60 que atualizou o Plano Portuário Nacional; o Decreto nº 49.330/60 que alterou a redação dada ao item 11 do art. 2º do Decreto nº 48.524/60; o Decreto nº 60/61 que disciplinou a aplicação dos recursos previstos em lei para execução do Plano Portuário Nacional; o Decreto nº 51.899/63 que atualizou o Plano Portuário Nacional; o Decreto nº 54.295/64 que estabeleceu as normas para o regime econômico e financeiro dos portos; o Decreto nº 56.801/65 que baixou instruções para aplicação do Fundo de Melhoria dos Portos; e o Decreto nº 57.126/65 que alterou as disposições baixadas pelo Decreto nº 56.801/65.

Dentre esses atos executivos, é conveniente destacar as disposições constantes do Decreto nº 54.295, baixado em 23 de setembro de 1964, regulando os novos dispositivos legais, que, de qualquer forma, influíram no desenvolvimento da política portuária nacional e, especialmente, na adoção de novo regime econômico-financeiro para os portos nacionais.

Por esse Decreto, o Poder Concedente, regulamentando dispositivos expressos da Lei nº 3.421/58, definiu como:

a) **patrimônio de um porto**, o conjunto de todos os bens destinados, direta ou indiretamente, ao melhoramento e aparelhamento do ancoradouro, à conservação e operação das instalações e à prestação de serviços, portuários, cujo valor tenha sido reconhecido, pelo Governo, como aplicado no porto, possuindo o concessionário o uso e gozo desse patrimônio enquanto vigente a concessão;

b) **investimento num porto**, o capital, seja qual for a sua origem, imobilizado nos bens constitutivos do patrimônio do porto e na execução de obras, conexas ou não, realizadas por autorização governamental;

c) **capital da concessão**, a parte do investimento realizada com recursos próprios do concessionário, nos termos do respectivo contrato de concessão e dos artigos 6º e 10 do Decreto nº 24.599/34.

Ainda, por esse Decreto, foram estabelecidas as normas para a aplicação dos novos dispositivos legais, estabelecendo que:

a) o **custo do serviço portuário**, a ser coberto pela renda produzida pela aplicação das taxas integrantes da tarifa de cada porto, compreendia as despesas de exploração, as diferenças resultantes de variações entre as taxas de câmbio contabilizadas e efetivamente pagas para a remessa de juros e principal de empréstimos contraídos

em moeda estrangeira, a cota de depreciação dos bens integrantes do patrimônio do porto, a cota de amortização do capital da concessão e a remuneração do investimento;

b) **as despesas de exploração**, seriam as realizadas com o material de consumo, com serviços e pessoal empregados na operação ou administração dos serviços portuários e na conservação do patrimônio do porto;

c) a cota de depreciação, dos bens integrantes do patrimônio do porto, seria representada pela importância correspondente à aplicação, sobre os valores dos bens depreciáveis constantes do investimento total do porto de taxas de depreciação calculadas em função da duração provável dos bens e de seu custo de reposição;

d) a **reserva para depreciação** seria constituída pela soma das importâncias correspondentes às cotas anuais de depreciação depositadas, em conta bancária especial (Fundo de depreciação), no BNDE ou no Banco do Brasil, acrescida dos juros da respectiva conta e do valor de venda dos salvados e deduzida das despesas de retirada, substituição ou reposição de bens;

e) enquanto o Poder Concedente não aprovasse taxas de depreciação específicas e definitivas, ficava autorizada a cobrança, a partir de 1º de janeiro de 1965, do adicional transitório de 1% sobre as taxas da tarifa vigente em cada porto, para esse fim, excluídas desse adicional, apenas, as taxas gerais de armazenagem interna;

f) a **conta bancária especial (Fundo de Depreciação)** seria gerada, em todos os casos, pelos agentes, credenciados, do Poder Concedente;

g) as cotas anuais de amortização do capital inicial e adicional da concessão seriam fixadas pelo Poder Concedente de modo a produzirem em cada parcela do capital da concessão nos prazos contratuais previstos e calculadas com base na expressão monetária corrigida das mesmas parcelas do capital da concessão (capital inicial e adicional);

h) remuneração dos investimentos, a ser incluída no custo do serviço, compreendia a referente aos recursos do Fundo Portuário Nacional e do Fundo de Melhoria dos Portos, na base de 0,5% ao ano sobre o montante do valor aplicado, e a referente ao capital da concessão na base de 10% ao ano sobre o montante desse capital, na sua expressão inicial ou corrigida, conforme o caso acrescido do valor dos materiais em almoxarifado e do valor do capital de movimento, e deduzido das diferenças entre os saldos das contas de resultados a compensar e de reserva para depreciação e os saldos bancários dos fundos de compensação e de depreciação;

i) a **elevação das taxas da tarifa vigente em cada porto**, nos casos em que essa elevação fosse superior a 10%, seria feita parceladamente, no período de 5 anos e à razão de 20% ao ano de seu montante, levadas à crédito da conta de resultados a compensar as insuficiências de remuneração do capital da concessão que se verificassem;

j) na conta de Resultados a Compensar seriam creditados os excedentes da receita sobre o custo do serviço e debitados os valores das insuficiências que, porventura, ocorressem;

k) a importância equivalente aos créditos efetuados na conta de Resultados a Compensar seria depositada, juntamente com os juros, pelo concessionário, em conta especial (Fundo de Compensação) no BNDE ou no Banco do Brasil, gerida pelo Governo, para pagamento das insuficiências que se verificassem;

l) as **autarquias portuárias recolheriam**, até 30 dias depois de aprovadas suas contas, e a seu crédito, no Banco do Brasil, a renda líquida auferida no exercício anterior, depois de feitas as deduções regulamentares na conta vinculada destinada ao depósito do produto arrecadado, de 40% da Taxa de Melhoria dos Portos;

m) a percentagem de 6% da arrecadação da Taxa de Despacho Aduaneiro, destinada ao melhoramento dos portos, nos termos do Art. 66 da Lei nº 3.244/57, que substituiu o adicional de 10% instituído pelo Decreto nº 24.343/34, teria, em cada porto, a mesma destinação legal, consignando, anualmente, o Orçamento da União, a respectiva dotação, para esse fim;

n) as instruções, para as tomadas de contas, baixadas pelo Decreto nº 17.788/45, deveriam ser adaptadas às novas disposições legais e regulamentares, com a inclusão, nas operações, da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos e com a revisão das mesmas a partir do exercício de 1958, dividindo-se o excesso ou deficiência de renda, acaso verificado nesse exercício, em partes proporcionais aos saldos verificados nos períodos anterior e posterior à vigência da Lei nº 3.421/58.

Por essa regulamentação, baixada pelo Decreto nº 54.295/64, o investimento feito, pelo Governo, num porto concedido, passou a ter, apenas, uma remuneração simbólica, de 0,5% ao ano, enquanto a remuneração do investimento feito pelo concessionário foi mantida em 10% ao ano, continuando, assim, o concessionário — já liberto da obrigação contratual de investir recursos próprios na ampliação e conservação das instalações concedidas — a utilizar gratuitamente as instalações de propriedade do Governo, na realização de serviços aos seus usuários, incluindo na receita dos serviços concedidos, o valor total das taxas correspondentes a esses serviços, sem nenhum benefício para o Governo", conforme já foi esclarecido suficientemente no capítulo anterior.

Antes de passarmos à apreciação da Reformulação do sistema Portuário, objeto maior deste relatório, cumpre-nos dizer duas palavras sobre as intervenções portuárias decretadas pelo Governo Federal.

"Nessa última década, o Governo, por considerações diversas, efetuou quatro intervenções portuárias, sendo três em portos concedidos e uma em porto administrado pelo regime autárquico, a saber:

- a) no porto concedido de Ilhéus (BA), pelo Decreto nº 51.761/63;
- b) no porto concedido de Manaus (AM), pelo Decreto nº 51.889/63;
- c) no porto do Rio de Janeiro (GB), pelo Decreto nº 55.739/65;
- d) no porto concedido de Salvador (BA), pelo Decreto nº 67.677/70."

Reformulação do Sistema Portuário

No início do 1º Governo da Revolução, o Presidente Castello Branco, considerando a precária situação dos portos nacionais, baixou o Decreto nº 54.046/64, determinando a reorganização do Sistema Portuário Nacional e estabelecendo as diretrizes gerais em que se deveria basear a sua reformulação, inclusive no que dizia respeito à:

- a) uniformização do regime de trabalho nos portos;
- b) elaboração dos projetos de lei relativos à consolidação da legislação portuária, ao regulamento geral dos serviços portuários e ao Estatuto dos Portuários;

c) constituição das sociedades de economia mista, destinadas à exploração dos portos nacionais.

No que respeita à constituição das sociedades de economia mista, destinadas à exploração dos portos nacionais, o Presidente Castello Branco, nesse Decreto, estabeleceu que:

- a) fossem executados os estudos e projetos necessários à regulamentação da Lei nº 4.213/63, referentes a essas sociedades;
- b) as ações destas sociedades seriam subscritas pela União e poderiam sê-lo pelo Estado da Federação onde o porto estivesse localizado, por pessoas jurídicas e por pessoas físicas;
- c) a participação da União nessas sociedades não poderia ser inferior a 51% do capital social de cada uma delas;
- d) a União integralizaria a sua cota de participação no capital inicial dessas sociedades, mediante a transferência para as mesmas de todos os bens e direitos representados pelo capital investido em cada porto;

e) o Estado da Federação onde o porto estivesse localizado poderia integralizar sua cota de participação no capital inicial da sociedade que fosse constituída para a exploração das instalações portuárias existentes na área de sua jurisdição, mediante a transferên-

cia para a norma de todos os bens e direitos representados pelo capital que o Estado houvesse investido nas referidas instalações;

f) o capital dessas sociedades seria representado por ações ordinárias, do valor nominal de Cr\$ 1,00 cada uma;

g) deveriam ser respeitadas as concessões existentes, que se manifestassem econômica e administrativamente satisfatórias.

Para dar cumprimento às determinações constantes desse Decreto foi instituída no DNPVN, a Comissão Executiva do Decreto nº 54.046/64 que, de conformidade com o exposto nos Relatórios Anuais do DNPVN, realizou a tarefa que lhe foi atribuída, tendo efetivado, inclusive:

a) o estudo e projeto para uniformização do trabalho nos portos, transformado na Lei nº 4.960/65 pelo Congresso Nacional, cuja aplicação possibilitou o descongestionamento dos portos;

b) o estudo e projeto da consolidação da Legislação Portuária, então vigente, incluindo a proposta de alteração dos dispositivos integrantes da mesma, que colidiam entre si e com outras disposições legais afins;

c) o estudo e projeto do regulamento geral dos serviços portuários, que foi aprovado pelo Decreto nº 58.324, de 2 de maio de 1966;

d) o estudo e projeto de lei relativo ao Estatuto dos Portuários;

e) e o estudo e projeto das normas para, em obediência às determinações de natureza administrativa baixadas pelo Presidente Castello Branco, possibilitar a constituição imediata das sociedades por ações, de economia mista, que deveriam se encarregar da exploração, em regime unificado dos portos nacionais.

Com fundamento nessas normas, a Comissão Executiva do Decreto nº 54.046/64, ainda no Governo do Presidente Castello Branco, providenciou:

a) a constituição das duas primeiras sociedades de economia mista, a **Companhia Docas do Ceará**, destinada a exploração dos portos do Estado do Ceará, e a **Companhia Brasileira de Dragagem**, destinada à realização dos serviços de dragagens dos portos e vias navegáveis, cujos serviços vinham sendo executados sob o regime de repartição pública;

b) a elaboração dos atos constitutivos, nos termos da Lei nº 4.213/63 e das instruções, de natureza administrativa, baixadas pelo Decreto nº 54.046/64, indispensáveis à constituição das demais sociedades de economia mista, destinadas à exploração dos portos — existentes nas restantes Unidades da Federação.

As alterações posteriores, introduzidas nos dispositivos para tanto baixados pela Lei nº 4.213/63, fizeram com que a constituição das demais sociedades de economia mista, não se realizasse até o momento, prejudicando a unificação do regime de exploração dos portos brasileiros, com exceção, apenas, das sociedades destinadas à exploração dos portos do Estado do Pará (Companhia Docas do Pará) e do porto do Rio de Janeiro (Companhia Docas da Guanabara), cuja constituição, por **motivos especiais**, foi autorizada pelo Presidente Castello Branco em diplomas específicos.

Os Governos da Revolução, que se seguiram ao do Presidente Castello Branco, não deram prosseguimento à reorganização do Sistema Portuário Nacional, que poderia ter sido concluído em curto espaço de tempo, incluindo a unificação de regime de exploração dos portos, com reais benefícios para a economia do país.

Das Sociedades de Economia Mista

A Lei nº 4.213/63, no que diz respeito à exploração comercial dos portos, estabeleceu que os portos organizados poderiam ser explorados:

- a) por entidades autárquicas federais;
- b) por sociedade de economia mista;
- c) por concessão;
- d) e pelo DNPVN diretamente.

2. Criou, assim, a Lei nº 4.213/63, uma nova entidade para a exploração comercial dos portos, representada pela sociedade de economia mista, a ser constituída por ações na forma do Decreto-Lei

nº 2.627/40 participando a União com, pelo menos, 51% de seu capital social.

3. Delegou essa Lei, ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, a faculdade de organizar os portos nacionais em sociedades de economia mista, inclusive para os serviços de dragagem, desde que as resoluções, para tanto baixadas pelo Conselho Nacional de Portos e Vias Navegáveis, obtivessem a necessária homologação ministerial.

4. A liberdade de ação, **devidamente controlada**, conferida pela Lei nº 4.213/63, ao DNPVN, para a constituição dessas sociedades por ações, de economia mista, destinadas à exploração dos portos nacionais e em cujos dispositivos legais se baseou o Governo do Presidente, Castello Branco para a constituição das primeiras sociedades desse tipo, teve pequena duração, pois, logo em seguida, novas disposições legais vieram tumultuar a organização das demais sociedades, disposições essas que se encontram consubstanciadas na Lei nº 4.985/66 e nos Decretos-Leis nºs 140/67, 153/67, 155/67, 256/67, 794/69 e 1.021/69.

A Lei nº 4.985/66 contém, para a constituição dessas sociedades (que de conformidade com a Lei nº 4.213/69, deveriam as mesmas ser constituídas nos termos da Lei das Sociedades Anônimas) diversos dispositivos, estabelecendo que as mesmas deveriam ser criadas, obrigatoriamente, por escritura pública; que o representante da União, nos atos constitutivos e nas assembleias gerais dessas sociedades, seria o Diretor-Geral do DNPVN; que os dirigentes e fiscais dessas sociedades, que tivessem de ser eleitos pela representação do capital da União, deveriam ter os seus nomes, vencimentos e demais vantagens previamente aprovados por ato ministerial.

O Decreto-Lei nº 140/67 acrescentou mais um parágrafo, o de nº 7, ao Art. 4º da Lei nº 4.985/66, estabelecendo, nesse dispositivo, que os presidentes das sociedades de economia mista que fossem instituídas para a exploração dos portos nacionais, seriam nomeados pelo Presidente da República, por indicação do Titular dos Transportes, a quem caberia, no prazo de 30 dias, promover a aplicação dessa medida legal às sociedades desse tipo, anteriormente constituídas.

O Decreto-Lei nº 153/67, ao estabelecer normas para o estabelecimento da Companhia Brasileira de Dragagem, uma das sociedades de economia mista criadas, nos termos da Lei nº 4.213/63, no Governo do Presidente Castello Branco, introduziu, em seu Art. 5º, diversos dispositivos referentes à constituição das sociedades de economia mista destinadas à exploração dos portos nacionais, dando nova redação à alínea *a* do Art. 3º e ao § 2º do Art. 26 da Lei nº 4.213/63 (incluindo o DNPVN, além da União, na participação do capital dessas sociedades) e revogando os §§ 3º, 4º e 5º do Art. 4º da Lei nº 4.985/66, que dispunham sobre: a constituição dessas sociedades por escritura pública; e representante da União nos atos constitutivos e nas assembleias gerais dessas sociedades, na pessoa do Diretor-Geral do DNPVN; e a aprovação prévia, pelo Titular dos Transportes, dos nomes dos dirigentes e fiscais dessas sociedades, a serem eleitos pela representação do capital da União.

O Decreto-Lei nº 155/67, ao dispor sobre a extinção da autarquia federal "Serviços de Navegação da Amazônia e da Administração do Porto do Pará" e sobre a constituição das sociedades de economia mista destinadas, respectivamente, à administração dos serviços de navegação da Amazônia e dos portos do Estado do Pará, estabeleceu, alterando os dispositivos anteriormente baixados, que: o representante da União nos atos constitutivos dessas sociedades seria um Procurador da Fazenda Nacional; as sociedades em questão seriam constituídas em sessão pública no Ministério dos Transportes; os presidentes dessas sociedades seriam da livre nomeação e demissão do Presidente da República; e a União seria representada nas assembleias-gerais das referidas sociedades, na forma prescrita pela legislação específica.

O Decreto-Lei nº 256/67, ao dispor, igualmente, sobre a extinção da autarquia federal "Administração do Porto do Rio de Janeiro" e sobre a constituição de uma sociedade de economia mista para se encarregar da administração do referido porto, seguiu a mesma

norma traçada pelo Decreto-Lei nº 155/67 referentemente à forma de constituição dessa sociedade, nomeação de seu presidente e representação da União nos atos de sua constituição e nas reuniões de sua assembléia-geral de acionistas.

O Decreto-lei nº 794/69, revogando disposições legais anteriores, autorizou, mais uma vez, a União a constituir sociedade de economia mista, destinada à exploração dos portos nacionais, estabelecendo, inclusive, que cabia ao Titular dos Transportes a designação do representante da União nos atos constitutivos dessas sociedades; essas sociedades deveriam ser constituídas em sessão pública no Ministério dos Transportes e regerem-se com as ressalvas baixadas pelo referido diploma, pela Lei das Sociedades Anônimas; o capital mínimo a ser subscrito pela União nessas sociedades seria, em todos os casos, de 51%; a constituição de qualquer dessas sociedades não importaria na absorção ou encampação de instalações concedidas, existentes na área de sua jurisdição; nos casos em que essas sociedades tivessem de abranger a exploração de instalações concedidas, os concessionários, pela incorporação de seus bens e direitos aos patrimônios dessas sociedades, teriam preferência na participação dos capitais das mesmas até o limite dos valores dos bens incorporados, representados pelas parcelas dos capitais reconhecidos e ainda não amortizados; as ações dessas sociedades seriam todas nominativas, ordinárias e também preferenciais, estas inconversíveis em ordinárias; essas sociedades seriam dirigidas por um Conselho de Administração e por uma Diretoria Executiva, tendo como Presidente do Conselho o Diretor Presidente de sua Diretoria, nomeado pelo Presidente da República, e como Conselheiros os Diretores nomeados pelo Titular dos Transportes, além dos que fossem eleitos por grupos de acionistas que representassem mais de 20% do capital social.

Por último, o Decreto-lei nº 1.021/69 alterou, mais uma vez, disposições legais baixadas nesse mesmo exercício, constantes dos artigos 10 e 11 do Decreto-lei nº 794/69, estabelecendo que, o Conselho de Administração dessas sociedades seria presidido pelo Diretor-Geral do DNPVN; entre os Conselheiros também figuraria, como membro nato, o Diretor-Presidente da respectiva sociedade; seriam considerados como portos organizados, para todos os efeitos da legislação específica, os portos administrados por essas sociedades; ficava fixada em 10% ao ano a remuneração do capital realizado dessas sociedades.

Todos esses diplomas legais que, entre 1966 e 1969, foram baixados para regular a constituição dessas sociedades por ações, de economia mista, destinadas à exploração dos portos nacionais, jamais deveriam ter tido vigência, pelo fato de terem contrariado o princípio fundamental que levou o Governo brasileiro a estabelecer esse novo regime para a administração dos portos nacionais, qual seja o de reconduzir a exploração dos portos ainda administrados por repartições públicas para o âmbito das sociedades por ações.

Essa a razão fundamental da Lei nº 4.213/63 ter estabelecido que a constituição dessas sociedades deveria obedecer ao disposto no Decreto-lei nº 2.627/40 (Lei das Sociedades Anônimas), delegando ao DNPVN, como órgão da administração federal, a faculdade de criar essas sociedades, desde que as resoluções de seu órgão deliberativo, o Conselho Nacional de Portos e Vias Navegáveis, fossem, para esse fim, previamente aprovadas pelo Titular dos Transportes.

Subordinou, assim inteiramente, a Lei nº 4.213/63, ao critério do Titular dos Transportes, a oportunidade e forma de criação dessas sociedades, dentro da lei geral, razão pela qual o DNPVN, tanto pelo seu Diretor-Geral como por qualquer preposto seu que fosse designado para representar a União nos atos constitutivos dessas sociedades, teria que receber, obrigatoriamente, do Titular dos Transportes, todas as instruções necessárias, sem haver necessidade de contrariar os dispositivos expressos da Lei das Sociedades Anônimas, reguladores da criação das sociedades por ações.

Do exame feito na legislação que, de qualquer forma influiu na implantação e no prosseguimento da política portuária nacional, for-

çoso é concluir que a aplicação de uma legislação única, aos diversos regimes de exploração dos portos nacionais, a um só tempo, foi a causa principal que levou todo o Sistema a uma total desintegração.

Considerando o estágio de desenvolvimento alcançado pelo País, terá sua superior administração, já agora, de adotar o sistema que melhor venha a atender aos interesses de seu crescente desenvolvimento.

Dentre os quatro regimes até agora adotados, simultaneamente, no Brasil, é conveniente assinalar que:

a) o regime de **administração direta**, pelo Governo, para a exploração comercial dos portos brasileiros, não é indicado, por conduzir **para o âmbito das repartições públicas** a administração de serviços industriais e comerciais;

b) o regime de administração indireta, **autárquica**, considerando a **perda da autonomia da entidade autárquica**, que a aproxima, cada vez mais, da repartição pública, também não se adapta à execução de serviços de natureza industrial e comercial, como os relativos à administração portuária;

c) o regime de **concessão à entidade de direito privado**, que tão bons resultados concedeu no passado, quando o País não dispunha de numerário, pessoal e equipamento para esse fim, já agora, quando essas condições são justamente inversas e recentes dispositivos legais destruíram os seus fundamentos, não mais concede estímulo aos empresários;

d) o regime de **concessão a entidades públicas** (Estados da Federação) foi, sem dúvida, pelas razões expostas nesta MEMÓRIA, o mais inconveniente;

e) o regime de exploração dos portos através de **sociedades por ações de economia mista**, é o que, no momento, pelas razões que se contam nesta MEMÓRIA, deve ser adotado para a exploração dos portos integrantes da Rede Portuária Nacional.

É necessário considerar que a reformulação da política portuária nacional, neste momento, para ser proveitosa à Nação, não deve ficar sujeita ao exame de aspectos regionais, mas, apenas, ao aspecto global do problema.

Assim, para a implantação, em caráter definitivo, do regime de exploração dos portos brasileiros através de sociedades por ações, de economia mista, teria o Governo de adotar uma política adequada, que abrangesse, de uma só vez, todo o Sistema Portuário Nacional".

Em excelente e sucinto trabalho vindo a lume este ano (1974), o eminente Dr. Carlos Theophilus de Sousa de Melo realizou oportuno estudo acerca das alternativas que poderiam ser adotadas para criação do órgão central do sistema. Diz ele:

A simples implantação de empresas de economia mista em substituição às autarquias federais e estaduais e a reformulação das bases econômico-financeiras das empresas privadas que exploram portos sem que sejam alterados substancialmente alguns pontos da política portuária, mormente da política econômico-financeira dos portos, e dos objetivos do órgão controlador dos portos, o DNPVN, não representará o grande passo esperado por muitos para tornar os portos brasileiros em organismos dinâmicos, como elementos de tração no processo econômico das regiões a que servem.

O órgão de cúpula do sistema para satisfazer a seus objetivos deverá:

a) ser dotado de estrutura administrativa para exercer o controle financeiro das empresas do sistema, funcionando como "holding" das empresas controladas pelo Estado.

b) ser dotado de recursos financeiros para suprir através de linha de crédito as necessidades de investimentos dos portos, funcionando como "empresas de crédito e investimentos". Neste caso, seriam alteradas as bases de aplicação do Fundo Portuário Nacional, tornando-o um Fundo Rotativo;

c) funcionar como órgão central de formulação da política, estudo e planejamento portuários e de vias navegáveis, e fiscalizar a aplicação da política portuária por parte das empresas do sistema;

d) funcionar supletivamente como órgão de execução de obras em portos organizados, estendendo, no entanto, sua ação executiva à

construção de portos novos de defesa de costas e melhoramento de vias navegáveis;

e) ser dotado de um regime jurídico que apresente a necessária flexibilidade administrativa para a gestão do sistema, especialmente no que concerne a atrair material humano altamente qualificado, através de níveis de remuneração compensadores.

Exame das alternativas para a criação do órgão central

Dentro das diretrizes fixadas acima foram estabelecidas as seguintes alternativas para o enquadramento do problema:

Alternativa I

Manutenção do regime jurídico autárquico do DNPVN, modificando-se suas finalidades e estrutura para exercer as funções de "holding" e de entidade financiadora.

Alternativa II

Manutenção do atual DNPVN, com ligeiras modificações em sua estrutura e criação de uma "empresa holding", subordinada ao DNPVN e da qual ele participaria majoritariamente. Esta "empresa holding" exercerá a supervisão das empresas portuárias controladas pelo Estado sob os aspectos técnico e financeiro. Neste caso, haveria a opção de modificar ou não as bases de aplicação do Fundo Portuário Nacional.

Alternativa III

Transformação do DNPVN em empresa pública, exercendo a supervisão como "holding" das empresas portuárias, com maioria de capital da União, funcionando como empresa de investimento e exercendo as atividades de órgão central de planejamento e execução de empreendimentos especiais.

Análise das Alternativas

Alternativa I — Manutenção do regime jurídico autárquico do DNPVN, modificando-se suas finalidades e estrutura para execução, além do mais, das funções de "holding" e de entidade financiadora.

O regime autárquico em si poderia satisfazer a todas as características do órgão central do sistema.

No entanto, a redução da autonomia administrativa, técnica e financeira das atuais autarquias, como já vimos anteriormente, não mais caracterizam essas entidades como tal.

A flexibilidade administrativa, indispensável a um órgão central que funcionará como "holding" de um grupo de empresas, não pode se coadunar com as imposições burocráticas impostas aos órgãos da Administração Direta e quase todas transferidas para as Autarquias.

Nem também se poderá coadunar com os salários, principalmente para os grupos técnicos, muito abaixo da faixa dos salários correntes no mercado de trabalho.

Este último ponto gera uma fuga constante de técnicos capacitados, para outras atividades no setor privado onde vão encontrar melhores salários. Restam nas funções os abnegados e os que têm outras fontes de receita.

A dificuldade na admissão de novos elementos, tanto pelas imposições dos órgãos normativos de pessoal, como pelos salários aviltados, entravam qualquer modificação para melhorar o panorama descrito acima. A esperança de aplicação do Decreto-lei nº 200, com a contratação de pessoal técnico pelo regime da CLT não foi concretizada, pois ainda continua em estudos nos órgãos do Planejamento sem uma solução adequada. A manutenção de regime autárquico para o órgão central com todos os inconvenientes acima apresentaria um aspecto de certa forma favorável, qual seja a manutenção do status interno da autarquia e dos órgãos centralizados onde todas as funções de Chefia (exceto as de designação do Presidente da República) são privativas de funcionários públicos. Tal prerrogativa permite a esses órgãos a continuidade administrativa, indispensável a seus trabalhos e nem sempre encontradas em empresas públicas ou de economia mista, onde a mudança de dire-

toria é, às vezes, acompanhada de um processo de demissões e admissões de novos empregados.

Se adotado o regime autárquico para o órgão central, não será necessária a alteração da Lei nº 4.213/63, mas sim do decreto que estruturou a organização interna do DNPVN, de forma a que suas atividades fins se harmonizem com a sua condição de órgão central do sistema. Será, no entanto, de difícil equacionamento legal o estabelecimento de um regime salarial especial, de um processo simples de admissão e contratação pelo regime da CLT.

Finalmente, cabe salientar que a experiência em vários órgãos autárquicos tem demonstrado ser essa flexibilidade administrativa e salarial nos regimes autárquicos impossível na prática, pelo que este sistema dificilmente caberá no figurino esboçado para um órgão com funções de "holding".

Alternativa II — Manutenção do atual DNPVN, com ligeiras modificações em sua estrutura e criação de uma "empresa holding", subordinada ao DNPVN e da qual ele participaria majoritariamente. Esta empresa "holding" controlaria os portos sob os aspectos técnico-financeiros. Neste caso, haveria a opção de modificação ou não das bases de aplicação do Fundo Portuário Nacional.

Esta solução seria o desdobramento da alternativa I, com o estabelecimento de dois órgãos:

O DNPVN com as funções de órgão central de planejamento e controle e a empresa "holding" subordinada ao DNPVN como o próprio nome indica com as funções de órgão de comando do sistema na qualidade de maior acionista de um grupo de empresas portuárias. O comando financeiro seria desdobrado: o DNPVN controlaria os recursos para investimentos, quer diretamente com o aumento do capital por parte do maior acionista (único), quer indiretamente com a concessão de linhas de crédito ou ainda avais, tendo como suporte o Fundo Portuário Nacional. A empresa "holding" controlaria a receita industrial, os custos e as inversões que dependessem exclusivamente dos recursos provenientes da remuneração do capital das empresas sem utilização de créditos.

Os suportes econômico-financeiros, tanto do DNPVN como da empresa "holding", dependeriam das bases da constituição da empresa "holding", isto é, se ela iria representar a União na formação do capital das empresas portuárias ou se esta função iria ficar com o DNPVN. De uma forma ortodoxa, sob o aspecto de organização, seria a empresa "holding" a entidade que representaria a União no caso. Assim sendo, o suporte econômico-financeiro do DNPVN para sua sobrevivência continuaria a ser o mesmo de hoje, isto é, os recursos da União alocados no Orçamento Geral da República. No caso recomendado de vir a ser alterada a Legislação do Fundo Portuário Nacional, como adiante é preconizado, haveria uma receita adicional, correspondente a juros, taxas e comissões cobrados das empresas portuárias, que viessem a se utilizar de financiamentos daquele Fundo (gerido pelo DNPVN).

A "empresa holding" teria como suporte financeiro parcela dos lucros distribuídos que lhe coubessem como maior acionista das empresas portuárias de que participasse e recursos provenientes de cobranças de serviços centralizados que prestasse a essas empresas (compulsórios) tais como análises estatísticas, análises de custos, serviços de cadastro, folhas de pagamento, elaboração e análise de projetos em geral, e outras formas de prestação de serviços.

Sistema idêntico ao que foi descrito acima, isto é, órgão autárquico de hierarquia superior e uma empresa "holding" controlando a organização de várias empresas foi criado pelo Governo há cerca de 12 anos para gerir o parque ferroviário brasileiro. Esses órgãos são o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e a Rede Ferroviária Federal S.A.

A experiência de 12 anos de atividades do sistema no setor de ferrovias permite ao observador uma visão de perspectiva de modo a caracterizar os acertos e deficiências, e da lição, projetar para o setor portuário corretamente.

Sem qualquer ordem de prioridade de importância, alinhamos abaixo várias observações sobre as deficiências do sistema:

a) cria um novo degrau hierárquico entre a cúpula de controle, coordenação e planejamento e os órgãos executantes, tornando distante a comunicação entre esses órgãos extremos;

b) a empresa "holding" que congrega os órgãos executantes, estando mais próxima a esses órgãos de ação, passa a exercer pouco a pouco as funções de comando e controle e até planejamento central;

c) a maior flexibilidade administrativa e financeira da empresa "holding" permite a ela obter pessoal de nível técnico de melhor gabarito do que a autarquia, uma vez que seus salários são mais convidativos;

d) nem sempre é nítida a linha divisória de atribuições que separa a autarquia da empresa "holding", aparecendo em muitos casos órgãos internos em cada uma delas de mesma finalidade;

e) a flexibilidade administrativa da empresa "holding" permite a ela adaptar-se rapidamente à conjuntura e a responder rapidamente às necessidades das empresas filiadas, o que não ocorre com o rígido sistema autárquico. Nasce daí a importância crescente e a preponderância da empresa "holding" sobre a autarquia de que é filiada. As respostas da empresa "holding" também para os órgãos hierarquicamente superiores como o Ministério dos Transportes (Secretaria Geral e I.G.F.), bem como para o Ministério do Planejamento, são também mais rápidas do que as prestadas pela autarquia, o que faz com que a cúpula governamental, mesmo conhecendo a escala hierárquica, procure a "empresa holding" em detrimento da autarquia, cujo prestígio entra rapidamente em declínio;

f) a diferença de níveis salariais existentes entre o pessoal autárquico e o pessoal da empresa "holding" traz como consequência a sistemática fuga dos melhores elementos da autarquia para os quadros da empresa "holding", esvaziando assim o órgão autárquico das suas elites dirigentes;

g) emperrada de todos os modos a autarquia aos poucos vai declinando sua capacidade física, seu prestígio e sua possibilidade de exercer o controle do sistema e a fiscalização sobre a empresa "holding", criando na cúpula governamental a imagem de um órgão desnecessário, reforçada essa idéia pelo fato de que a empresa "holding" é totalmente controlada pelo Governo que mantém em suas mãos a maioria do seu capital com direito a voto;

h) desprestigiada e sem possibilidade de recuperação, mais em decorrência do confronto de sistemas, a autarquia tende a desaparecer e suas atividades são todas absorvidas pela empresa "holding".

Assim, a alternativa de se criar uma empresa "holding" mantida a autarquia DNPVN não parece uma solução ideal, posto que a experiência do setor ferroviário indica que com o tempo, a empresa "holding" prevalecerá sobre a autarquia, eliminando-a ou minimizando-a.

Os aspectos que focalizamos acima são concernentes às restrições ao sistema **autarquia e empresa "holding"**.

Resta mencionar que a criação da empresa "holding", no setor ferroviário, preencheu um claro ordenamento das empresas ferroviárias, criando padrões de ordem técnica, administrativa e financeira que ano a ano se refletem na redução dos custos.

Vale enfatizar assim que a falha principal encontrada é na realidade o paralelismo: — Autarquia e "Empresa Holding" subordinada. Com a extensão daquela levada a efeito recentemente.

Alternativa III — Transformação do DNPVN em empresa pública, controlando como holding um grupo de empresas portuárias, funcionando como empresa de investimento e exercendo as atividades de órgão central de planejamento e execução de empreendimentos especiais.

Em primeiro lugar vejamos a definição de Empresa Pública, constante do Decreto-lei nº 200/67:

"Empresa Pública é uma entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio, criada por lei, com o capital exclusivo da União ou de suas entidades de Administração Indireta, para desempenhar atividades de natureza empresarial que o Governo seja levado a exercer, por motivos de

conveniência ou contingência administrativa, podendo tal entidade revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito."

Estudadas as alternativas I e II, principalmente dentro da análise realizada na alternativa II, verifica-se que a solução de transformar o DNPVN em empresa pública, e constituindo-se ela própria em **holding** do sistema, funcionando como empresa de investimento e exercendo as atividades do órgão central de planejamento, não apresenta os inconvenientes localizados na alternativa I, com as peias burocráticas de autarquia, ou com os inconvenientes da alternativa II em que aparece o paralelismo de dois órgãos: uma autarquia e uma empresa de economia mista.

A transformação do atual DNPVN em empresa pública apresentaria as seguintes características:

a) permitiria, através de modificações administrativas profundas, atualizar um órgão já existente de uma forma econômica, sem os inconvenientes e os elevados custos da criação de mais um órgão na administração pública;

b) conduziria a uma forma jurídica que melhor se adapta no momento ao DNPVN, pois preenche as seguintes condições:

— personalidade jurídica de direito privado, o que lhe dá autonomia técnica administrativa e financeira como empresa privada;

— capital exclusivo da União o que reflete na realidade em **verdade**, posto que várias empresas de "economia mista", hoje existentes, tem a participação da União com percentuais superiores a 99%;

— finalidade de desempenhar atividades de natureza empresarial o que lhe dá condições para realizar as funções de:

i — empresa **holding** de sistema

ii — atividade de crédito e financiamento

iii — órgão central de planejamento e controle.

c) esta empresa poderá revestir-se de uma das formas admitidas em direito, com flexibilidade administrativa semelhante a das sociedades por ações (S.A.):

i — estrutura a ser fixada em lei com Direção realizada por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva;

ii — fiscalização realizada por um Conselho Fiscal que reportará ao Ministério dos Transportes;

iii — pessoal regido pela legislação trabalhista com absorção do atual pessoal autárquico do DNPVN assegurados todos os seus direitos;

iv — salário de pessoal de acordo com o mercado de trabalho;

v — obrigatoriedade de qualificação profissional e de experiência comprovada para o preenchimento de cargos e funções especializadas e/ou de chefia.

— A solução preconizada

A solução que parece melhor atender à condição do **holding** do sistema é aquela examinada na alternativa III, isto é, a transformação do DNPVN, de regime autárquico em **empresa pública**, o que deverá ser feito através de lei, conforme estabelecido no Decreto-lei nº 200/67.

Essa política já se acha praticamente definida, e com muita ufania o proclamamos, na Indicação por nós apresentada ao Congresso Nacional em 1971, em discurso pronunciado no Senado Federal.

Propúnhamos, àquela época, que a base estrutural dessa nova política portuária se deveria assentar em:

a) na criação do **Conselho Portuário Nacional** que, como órgão governamental, vinculado no Ministério dos Transportes, teria a seu cargo o estabelecimento das diretrizes, ditadas pelo Governo, para a política portuária nacional;

b) na criação da **PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S/A** que, como sociedade por ações, de economia mista, de âmbito nacional,

teria o controle acionário de todas as empresas subsidiárias do Sistema, substituindo o DNPVN na execução do plano portuário nacional e na gerência do fundo portuário nacional;

c) na criação, nas diversas Unidades da Federação de empresas subsidiárias da **PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.**, as **Companhias Docas**, cada Unidade, responsáveis pela administração dos portos existentes em cada Estado da Federação ou Território Nacional, substituindo, essas empresas, de âmbito regional, as autarquias portuárias e concessionários de portos na exploração das respectivas instalações portuárias;

d) na criação, ao lado da Companhia Brasileira de Dragagem, já organizada, de outra sociedade de economia mista, de âmbito nacional, também como subsidiária da **PORTOBRÁS — PORTOS BRASILEIROS S.A.**, a **Companhia Hidroviária Brasileira**, para se encarregar do aproveitamento racional das aquavias interiores do país;

e) na adaptação das sociedades de economia mista já criadas, por determinação do Presidente Castello Branco (Companhia Docas do Ceará, Companhia Docas do Pará, Companhia Docas da Guanabara e Companhia Brasileira de Dragagem), às mesmas disposições estatutárias que vigorarem para as demais empresas integrantes do Sistema.

Assim, dentro de semelhante estrutura, estariam atendidas, de modo conveniente, todas as finalidades presentemente confiadas ao DNPVN que, dentro de sua estrutura atual, de natureza autárquica, não mais tem condições para desenvolver, convenientemente, o Sistema Portuário Nacional.

O Presidente Castello Branco, com a sua ampla visão administrativa, iniciou o estabelecimento dessa nova política portuária para o Brasil. Infelizmente, os dois governos que lhe sucederam, não deram prosseguimento ao plano de reformulação dessa política, iniciada com tão patrióticos propósitos.

A omissão verificada teve a vantagem de não destruir ou distorcer o fundamento básico dessa política, podendo, já agora, ter o seu natural prosseguimento, dentro de um programação escoimada de qualquer vício e livre de atos, unilaterais, que só trouxeram prejuízos ao próprio Sistema.

Como veremos no Parecer a seguir, a idéia mestra e os delineamentos gerais do sistema seja de nossa Indicação, seja do estudo Paulo Peltier, seja da sugestão Carlos Theophilo, foram as adotadas pela Mensagem do Poder Executivo ora em exame, exceto em detalhes:

— é constituída uma "holding" empresa pública e não sociedade de economia mista;

— não são criados nem o Conselho Portuário Nacional, nem o Departamento Nacional de Vias Interiores, nem o Fundo Hidroviário (Indicação Virgílio Távora), nem a Hidrovia Brasileira — **HIDROBRÁS** (Sugestões Paulo Peltier e Carlos Theophilo), sendo suas funções absorvidas pela **PORTOBRÁS** em um primeiro estágio;

— o diploma do Executivo não desce a detalhes contidos na Indicação Virgílio Távora ou na Sugestão Paulo Peltier, reservando-se os mesmos para o Decreto que vier a regulamentar a matéria.

Cuidamos em esta Exposição — que reconhecemos haver sido longa e caçada, repetimos, em trabalhos recentes (1973 e 1974) de autoridades maiores no assunto — haver dado as razões suficientes que levaram o Governo, após luta que por mais de decênio sustentamos, a se decidir por esta solução.

PARECER

Deve-se à coragem e descortínio do Ministro Dyrceu Nogueira, dos Transportes, e à competência e amor a causa pública do atual Diretor do DNPVN, Dr. Arno Oscar Markus, a iniciativa Governamental de enfrentar o problema que, equacionado de há muito em Gabinetes, não encontrara até hoje condições políticas e administrativas que permitissem uma solução técnica e racional.

Fere interesse, e como os fere! Mas acima deles está bem mais alto, aqueles atinentes ao País. À União compete legislar em matéria

portuária, já o vimos atrás. A aplicação de uma legislação única aos diversos regímenes de exploração dos portos é a causa principal da total desintegração do sistema portuário, já o afirmamos.

É dever pois da União — intransferível e inadiável, aliás dar uma resposta a este desafio.

A primeira crítica será a de que com a PORTOBRÁS está sendo dado mais um passo no processo de estatização das atividades básicas do País. Vejamos a realidade:

— das vinte e oito entidades que exploram os portos organizados, **vinte e cinco**, ou seja, mais de 89% são de responsabilidade do Poder Público, Federal ou Estadual.

— Das três restantes, se levada em consideração sua atual situação, uma tem seus serviços portuários sob intervenção — Cia Docas da Bahia, outra, Cia Docas de Santos, tem seus investimentos históricos próprios mesmo com correção monetária representando fração menor daqueles à conta da União e o terceiro é de significação compartimentada dentro do panorama nacional, enrustado em uma região tipicamente carbonífera. E essas concessões enquanto funcionando a contento, subordinada a decisão ao interesse nacional, serão mantidas.

Em outras palavras, à União cabe, hoje, os investimentos, sem que, pela diversidade dos modos de exploração dos portos, lhe seja possível fazer estes funcionarem em regime de equilíbrio com a instituição de um Sistema Integrado de Portos.

Em síntese, a reformulação pleiteada pelo Poder Executivo tem por base a criação de uma empresa **holding** — PORTOBRÁS, com subsidiárias estaduais e a conseqüente extinção da autarquia ora existente, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

Como veremos a seguir, a idéia mestra e os delineamentos gerais do sistema, seja de nossa Indicação, seja do estudo Paulo Peltier, seja da sugestão Carlos Theophilo, foram as adotadas pela Mensagem do Poder Executivo ora em exame, exceto em detalhes: — não são criados nem o Conselho Portuário Nacional, nem o Departamento Nacional de Vias Interiores, nem o Fundo Hidroviário (Indicação Virgílio Távora), nem a Hidrovia Brasileira — HIDROBRÁS (sugestões Paulo Peltier e Carlos Theophilo), sendo suas funções absorvidas pela PORTOBRÁS em um primeiro estágio.

— O diploma do Executivo não desce a detalhes contidos na Indicação Virgílio Távora ou na Sugestão Paulo Peltier, reservando-se os mesmos para o Decreto que vier a regulamentar a matéria.

Segundo a opinião Governamental, "o estágio atual do desenvolvimento alcançado na utilização das vias navegáveis interiores não justifica ainda, a organização de órgão próprio e específico", "embora fosse desejável a existência de órgão específico para cada setor": portuário e hidroviário. Assim, não intentando a atual Administração a criação de novas fontes específicas de recursos para investimento nesta atividade, foi julgado mais conveniente, estatuir que a empresa pública a ser criada, a **PORTOBRÁS, inicialmente, até ulterior deliberação em contrário** atuasse na área das vias navegáveis interiores.

Acolhendo a idéia, somos porque fique bem explícito no diploma a intenção do Poder Executivo em futuro, constituir entidade destinada a essa finalidade.

Cabem ser ressaltados pela sua relevância, alguns aspectos que nortearam a elaboração do Projeto de Lei governamental.

Assim, vale observar que a aborção por parte da PORTOBRÁS das atividades do setor de vias navegáveis interiores, embora em caráter transitório, se justifica pelo fato de não ser aconselhável, no momento, sujeitar o transporte hidroviário interior, a ônus financeiros destinados ao suporte de uma empresa específica para o setor, a qual se revelaria deficitária face à carência de fontes de recursos adequados e que, finalmente, tumultuaria uma área de investimentos em hidrovias interiores que se mantém atualmente, apenas com dotações ordinárias da União e com recursos de parte do Fundo Portuário Nacional.

Hoje em dia, a Autarquia Federal a ser extinta, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis desempenha duas atividades

fins, por excelência, uma para o setor portuário e outra para o hidroviário.

Tais atividades, embora distintas, têm um sentido de complementaridade, que fez com que, desde o início de sua organização houvesse sempre um cuidado com as vias navegáveis nesse órgão, assim como aplicação de recursos na melhoria e expansão das mesmas com recursos auferidos nos portos organizados.

Por outro lado, embora fosse desejável a existência de órgão específico para cada setor, o estágio atual de desenvolvimento alcançado na utilização das vias navegáveis interiores não justifica, ainda, a organização de órgão próprio e específico.

Não têm faltado, de outra parte, recursos financeiros do Fundo Portuário Nacional, para atender às necessidades de construção, melhoramento, expansão e aparelhamento das vias navegáveis.

A separação da atividade de vias navegáveis interiores, do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis implicaria na destinação obrigatória de recursos orçamentários ordinários da União, dispensáveis, atualmente, pela existência do Fundo Portuário Nacional ou a criação de novos recursos vinculados.

Não constituindo diretriz do atual Governo a criação de novas fontes específicas de recursos para investimento, foi julgado mais adequado manter-se a atividade de vias navegáveis ainda, incorporada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

Não significa essa decisão qualquer redução no programa de investimento previsto no II Plano Nacional de Desenvolvimento, uma vez que seu financiamento continuará a ser feito com recursos do Fundo Portuário Nacional.

Outro aspecto a ser acentuado é o da desvinculação da empresa a um Conselho setorial que conflitaria com diretrizes Governamentais de modernização administrativa.

Acresce o fato de já existir a nível ministerial o Conselho Nacional de Transportes como órgão superior de coordenação geral de toda a política nacional de transportes.

A criação de mais um órgão com atribuições semelhantes, a nível setorial, só serviria como fonte geradora de atritos na elaboração da política portuária e no processo de sua execução.

Como última observação preliminar, é notar-se, no contexto do projeto, a presença apenas de normas que, pelo seu caráter de generalidade ou impositividade, encontram justificativa para a sua inclusão em texto de lei, ficando toda a matéria relativa à estrutura interna da empresa, destinada à elaboração do seu estatuto ou de quaisquer outros atos de natureza regimental. Daí o elevado grau de concisão a que atingiu o projeto, que condensou toda a matéria regulada em 18 artigos somente.

Certos estamos que, com a aprovação da Mensagem Presidencial, uma nova era se abre na História dos Serviços Portuários Brasileiros.

A nável empresa — óbvio em consonância com os Planos e Programas do Governo Federal — terá como escopo a realização de atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, até a criação ulterior de entidade pertinente, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades.

Competir-lhe-á para atingir tais objetivos:

— promover a execução da Política Portuária Nacional, segundo as diretrizes baixadas pelo Ministério dos Transportes;

— realizar ou promover e aprovar estudos, planos e projetos destinados à construção, expansão, melhoramento, manutenção e operação dos portos, bem como executar serviços de assistência técnica para os mesmos fins;

— executar ou promover, autorizar e aprovar a execução de obras e serviços de construção, expansão e melhoramento de portos ou de suas instalações, qualquer que seja o regime de exploração dos mesmos;

— administrar e explorar os portos;

— fiscalizar a administração e exploração dos portos que se encontrem em regime de concessão ou autorização;

- coordenar, superintender e fiscalizar, técnica, operacional e administrativamente, as entidades que lhe sejam vinculadas;
- promover o aproveitamento das vias navegáveis interiores desenvolvendo sua utilização em favor da navegação;
- autorizar a construção ou a execução de obras e serviços de qualquer natureza que afetem as vias navegáveis interiores;
- promover a captação, em fontes internas e externas, de recursos a serem aplicados, diretamente ou por suas subsidiárias, na execução de suas programações;
- promover desapropriações nos termos da legislação em vigor;
- propor aos órgãos competentes da Administração Federal as medidas necessárias à instalação, permanência e funcionamento de serviços de comunicação, desobstrução, sinalização, segurança, polícia, alfândega, higiene, saúde e outras atividades afins.

Essas atividades deverão ser exercidas, sem prejuízo da competência legal dos Ministérios e demais órgãos da Administração Federal, relacionadas com portos e vias navegáveis.

Para consecução de suas finalidades a PORTOBRÁS que será constituída com capital social inicial autorizado de Cr\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de cruzeiros) poderá constituir subsidiárias sob a forma de empresa pública ou sociedade de economia mista, sendo uma **holding** das sociedades responsáveis pela exploração comercial dos portos e vias navegáveis.

"O Projeto admite que alguns portos, especialmente aqueles sob regime de concessão a empresas particulares, possam continuar submetidos, quanto a esse regime, às normas legais em vigor" com as modificações resultantes do atual projeto.

Extintos os Fundos de Melhoramento dos Portos, passando a integrar o Fundo Portuário Nacional, este constituirá receita da PORTOBRÁS afora as transferências de dotações consignadas à Empresa, no Orçamento Geral da União, receitas decorrentes da prestação de serviços de toda natureza, créditos que lhe forem destinados, recursos de capital, inclusive os resultados da conversão, em espécie, de bens e direitos, renda dos bens patrimoniais, recursos de operações de crédito, doações feitas à Empresa, produto da venda de bens inservíveis e rendas provenientes de outras fontes.

Espera-se que a curto prazo poderá a nova Empresa dispensar dotações orçamentárias da União.

A Empresa terá como participação da União em seu capital social:

- a) a totalidade das ações, dos créditos e direitos que a União tenha nas entidades destinadas a exploração dos portos ou vias navegáveis;
- b) os bens móveis e imóveis que constituem o acervo patrimonial dos portos, em regime de concessão ou autorização, ao término destas;
- c) os bens móveis e imóveis, valores, direitos e ações integrantes do patrimônio do DNPVN, assim como os bens móveis e imóveis integrantes do acervo patrimonial dos portos administrados diretamente pelo DNPVN;
- d) o domínio útil dos terrenos acrescidos de marinha, resultantes de obras ou serviços realizados pela PORTOBRÁS;
- e) outros bens necessários a seu funcionamento.

A constituição da PORTOBRÁS e a aprovação dos seus Estatutos, bem como das sociedades sob seu controle, ficam na dependência da aprovação do Presidente da República.

O regime jurídico do pessoal da PORTOBRÁS será o da Legislação Trabalhista.

A aplicação desta lei não prejudicará o direito adquirido pelos trabalhadores integrantes das operações de carga e descarga nos Portos, quer quanto ao sistema remuneratório quer quanto às vantagens vigentes.

Foram apresentadas ao projeto 22 emendas que a seguir serão analisadas:

EMENDA Nº 1

Art. 3º A PORTOBRÁS

Leia-se:

Parágrafo único. A PORTOBRÁS, até ulterior deliberação em contrário, executará diretamente ou indiretamente e fiscalizará obras e serviços referentes à construção, aparelhamento, melhoria, desenvolvimento e recuperação de áreas de interesse dos portos e das vias navegáveis interiores, bem como as referentes a defesa de margens e costas e os de fixação de dunas, desde que tais obras e serviços sejam necessários à proteção dos portos, e seus acessos e das vias navegáveis interiores.

Justificação: A presente emenda é texto do item III — do art. 2º do regimento do DNPVN aprovado por Portaria Ministerial nº 230/19/03/75.

Autor: Alair Ferreira

Parecer: As atribuições conferidas à PORTOBRÁS pela emenda já se acham contidas implicitamente nos artigos 3º e 4º do substitutivo, que definem, respectivamente, as finalidades e a competência da empresa.

Deverá constituir, assim, matéria reservada à elaboração dos Estatutos da empresa, onde a sua competência será disposta em termos mais discriminativos.

Voto: Aceita, em parte, no substitutivo do Relator, conforme o discriminado em seus arts. 4º e 5º.

EMENDA Nº 2

Art. 3º A PORTOBRÁS

Leia-se:

Parágrafo único —

III — Decidir sobre obras ou serviços, de qualquer natureza inclusive defesa de margens, que afetem as vias navegáveis.

IV — Realizará obras de defesa de costas e as de fixação de dunas, desde que tais obras e serviços sejam necessários à proteção dos portos e seus acessos.

Justificação: A presente emenda consta do texto do item III do art. 2º do Regimento DNPVN aprovado pela portaria ministerial nº 230 de 19-3-75.

Autor: Alair Ferreira

Parecer: Idêntico ao da emenda nº 1

Voto: Idêntico ao da emenda nº 1.

EMENDA Nº 3

Acrescente-se ao artigo 4º o seguinte parágrafo, renumerado como 1º o § único do Projeto:

"§ 2º Poderá igualmente a PORTOBRÁS participar de empresas constituídas pelos Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios, desde que julgadas do interesse portuário ou da navegação interior."

Justificação: Visa a Emenda conferir à PORTOBRÁS a faculdade de participar de empresas estatais ligadas àqueles âmbitos de governo, de modo que possam incrementar, com menores dispêndios, a finalidade que lhe é assinado pelo futuro diploma.

Autor: Cantídio Sampaio

Parecer: A emenda foi acolhida, em sua idéia básica, embora, desenvolvida em termos mais amplos.

Voto: Aceita, em parte, figurando no Parágrafo único do Art. 5º do Substitutivo do Relator.

EMENDA Nº 4

Adite-se ao inciso VI, do art. 5º, depois da última palavra:

"excetuadas as executadas por entidades estivadoras ou órgãos empresariais."

Justificação: As entidades estivadoras e os órgãos empresariais que atuam no setor portuário precisam ser conservados no exercício de seus misteres.

De há muito desenvolvem suas atividades, dominando larga experiência que se não adquire com facilidade, nem sem muito esforço e pertinácia.

A PORTOBRÁS na agilização de suas finalidades não poderá prescindir da colaboração eficiente das entidades estivadoras e dos órgãos empresariais que desenvolvem atividades diuturnas na área portuária. Esta a razão da presente Emenda, que esperamos venha a ser acolhida, a fim de que se converta em texto da lei que irá resultar desta iniciativa do Poder Executivo.

Autor: Marcelo Gato

Parecer: O acréscimo proposto pela emenda, não é de ser aceito: desnecessidade se evidencia pelo fato de que o Projeto de constituição da PORTOBRÁS não revoga quaisquer dispositivos da legislação específica sobre as entidades estivadoras ou órgãos empresariais, como citados na emenda. O substitutivo do Relator, por sua vez, dá uma redação mais precisa ao artigo 5º, suprimindo o inciso objeto de dúvida.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 5

Redija-se o inciso VI, do art. 5º, nos seguintes termos:

VI — promover a execução de outras atividades relacionadas com as suas finalidades, excetuadas aquelas exercidas pelas entidades estivadoras e empresariais.

Justificativa: Quantos neste País desenvolvem suas atividades nos portos brasileiros, ou nas com estas relacionadas, de há muito vinham aguardando a criação da anunciada PORTOBRÁS.

E agora, ao tomarem conhecimento de como será lançada, aplaudem entusiasticamente a iniciativa do Poder Executivo.

Esperam todos venha a PORTOBRÁS para somar esforços, e não sobrepor-se a quantos já trabalham no setor.

Este espírito que ditou a elaboração da presente Emenda, que propõe, ao dispositivo disciplinador das finalidades que à PORTOBRÁS compete, que determina:

“Art. 5º, VI — promover a execução de outras atividades relacionadas com as suas finalidades.”

editar a expressão:

“excetuadas aquelas exercidas pelas entidades estivadoras e empresariais.”

O que almejam quantos se encontram engajados nas atividades portuárias é prosseguir colaborando com o Governo Federal, e as autoridades locais, e agora também com a PORTOBRÁS.

Não deve ser dispensada a participação de nenhum trabalhador, nem de nenhum empresário, que estes além de serem donos de larga experiência, sempre contribuíram com esforço e patriotismo para manter nossos portos em movimento ascendente.

Confiarmos, conseqüentemente, venha a presente Emenda a colher os sufrágios indispensáveis à sua transubstanciação em texto da lei criadora da PORTOBRÁS.

Autor: Athiê Jorge Coury.

Parecer: Idêntico ao da Emenda nº 4.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 6

Acrescenta item V, ao art. 8º do Projeto, com a redação seguinte:

“Art. 8º

V — No caso dos portos sob regime de concessão aos Estados serão necessários estudos pormenorizados dos efeitos decorrentes nas economias estaduais da passagem dos mesmos para a PORTOBRÁS com a revogação da referida concessão, que contudo, poderá ser mantida.

Justificativa: A reunião das administrações portuárias sob a administração única da PORTOBRÁS, ainda que através de subsidiários, visa a dar unidade de operação ao conjunto portuário.

Entretanto, esta unidade, perseguida em plano federal, poderá quebrar unidades já concedidas no plano estadual, como ocorre no Rio Grande do Sul, onde a direção dos portos está subordinado à Secretaria de Transportes, juntamente com os outros órgãos desse setor.

A ruptura dessa unidade no âmbito estadual poderá trazer conseqüências, cujos efeitos deverão ser devidamente medidos, a fim de não se prejudicar um sistema que vem funcionando com acerto, sobre pretexto de melhoria que poderá não ocorrer.

Autor: Nunes Leal

Parecer: A emenda não está bem ajustada aos objetivos do Projeto, que não visa a transferência, para a PORTOBRÁS, a exploração de portos em regime de concessão a Estados, para esse fim serão constituídas, subsidiárias, nos termos do parágrafo único do artigo nº 4, do Projeto, cuja redação foi alterada e aprimorada pelo artigo 5º do substitutivo. Nessas subsidiárias, aliás está assegurada a participação acionária dos Estados, de acordo com o prescrito no Decreto-lei nº 794, de 27 de agosto de 1969.

Além disso, o invocado Decreto-lei nº 794/69 prevê também que a constituição de Sociedades de Economia Mista ou Empresas Públicas, para exploração de portos, não acarreta necessariamente a extinção de concessões existentes. E é evidente que a alternativa de mantê-las, ou não, só poderá ser ditada por motivos que atendam ao fortalecimento das economias estaduais e regionais, em consonância com a economia nacional. Assim, a emenda se torna desnecessária.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 7

Acrescenta § 5º ao artigo 9º do Projeto, com a redação seguinte:

“Art. 9º

§ 5º Os portos administrados sob concessão aos Estados, enquanto assim permanecerem, continuarão a ter direito à parcela do FPN, na proporção de 40% (quarenta por cento) nos portos de origem, mediante programas aprovados pela PORTOBRÁS.

Justificativa: Atualmente 40% do FPN é aplicado nos portos onde são os mesmos recolhidos, mediante programa aprovado pelo DNPVN.

Este recurso é utilizado em obras e equipamentos indispensáveis aos portos.

Objetiva-se que seja mantida esta situação enquanto os portos permanecerem sob concessão aos Estados.

Autor: Nunes Leal.

Parecer: Os recursos do FPN são da União e se destinam a investimentos em portos e vias navegáveis interiores, consoante planos e programas do Governo Federal.

A larga experiência administrativa adquirida quanto a aplicação dos recursos, vem demonstrando a inocuidade ou inconveniência da distribuição do produto da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos em parcelas de 40 e 60 por cento.

A concentração da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos, apenas no Fundo Portuário Nacional, permite aceleração e maior flexibilidade na execução dos investimentos nos portos e vias navegáveis, em benefício do desenvolvimento econômico das próprias Unidades da Federação.

Por essas razões, o substitutivo apresentado, em seu Artigo 9º, Parágrafo Segundo, extinguiu os Fundos de Melhoramento dos Portos, ficando, assim, a emenda prejudicada.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 8

Acrescenta parágrafo, 1º e 2º, ao art. 10 do Projeto, com as redações seguintes:

“Art. 10.

§ 1º É permitida a opção aos servidores dos portos, sob concessão aos Estados, nos termos da Lei nº 6.184, de 11 de dezembro de 1974.

§ 2º Aos que não for aplicável o disposto na Lei nº 6.184, de 11 de dezembro de 1974, serão incluídos, sem perdas de direitos e vantagens, em quadro especial, cujos cargos serão extintos à medida que vagarem na própria estrutura da PORTOBRÁS."

Justificativa: Diversos servidores estaduais pertencentes aos quadros das administrações portuárias, sob concessão, permanecem ainda no regime estatutário, por não terem optado, tempo hábil, ou por não terem como fazê-lo, face à impossibilidade de enquadramento na nova situação funcional.

Estes servidores não teriam como continuar prestando serviço à PORTOBRÁS, com graves prejuízos pessoais e de serviço.

Sua volta ao serviço público estadual seria um ônus injustificado para o próprio Estado, que não teria como aproveitá-los ou seus quadros funcionais, uma vez que se trata de pessoal com qualificação restrita para serviços portuários.

Autor: Nunes Leal

Parecer: A emenda, nos termos abrangentes em que está redigida, é inconstitucional, uma vez que invade competência privativa dos Estados com relação ao regime dos seus funcionários.

Com efeito, os portos que se encontram sob regime de concessão aos Estados têm os seus quadros de pessoal, em grande parte, constituídos de servidores submetidos ao regime estatutário estadual.

Quanto ao pessoal sob regime da CLT, a matéria já se encontra regulada pelo Decreto-lei nº 855, de 11-9-1969.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 9

Inclui parágrafo único ao art. 12 do Projeto, com a seguinte redação:

"Art. 12.

Parágrafo único. Em qualquer caso serão respeitados os interesses e características próprias da Unidade da Federação, em que venha ser necessária a adoção das medidas propostas neste artigo, em especial nos Estados concessionários."

Justificativa: Nos Estados onde existem mais de um porto, com características operacionais próprias, poderá haver interesse em mantê-los sob uma única direção, de modo a obter-se equilíbrio operacional do conjunto.

Autor: Nunes Leal

Parecer: O projeto já oferece, como alternativas, a constituição de uma subsidiária para vários portos de um Estado, mantendo a unidade direcional que justifica a emenda, ou de diversas subsidiárias para os vários portos de um mesmo Estado.

É evidente que a escolha de qualquer dessas alternativas deverá consultar os interesses geo-econômicos e operacionais de natureza regional e, sobretudo, nacional.

A emenda, portanto, nada acrescenta ao projeto.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 10

Renumerados os artigos 15 e seguintes, dê-se ao novo art. 15 a redação que se segue:

Art. 15. É mantida a competência hierárquica e legal das Delegacias de Trabalho Marítimo e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo, relativamente às entidades estivadoras, aos trabalhadores das categorias de estivador, conferente, consertador, vigia portuário, e outros avulsos, bem assim a da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, no referente aos ajustes e suas remunerações salariais e por produtividade, igualmente são mantidas as instruções pertinentes às suas atribuições em vigor.

Justificativa: Os trabalhadores das áreas portuárias aplaudiram a iniciativa governamental da criação da PORTOBRÁS, por vislumbrarem no novo órgão uma garantia de desenvolvimento e atualização desse setor.

Ao mesmo tempo, revelaram certa preocupação relativa à sistemática vigente quanto às atividades das categorias estivadoras, que desejam seja mantida, pois custou-lhes muito em esforço e sacrifício para consolidá-la definitivamente.

Curioso é ressaltar o anseio da laboriosa categoria profissional em ver perpetuados o Conselho Superior do Trabalho Marítimo, as Delegacias de Trabalho Marítimo e a Superintendência Nacional da Marinha Mercante. É que, de há muito, trabalham em perfeita harmonia para o maior desenvolvimento nacional, com determinação e patriotismo.

As manufações pleiteadas na presente Emenda, com as transmutações desta em texto da lei instituidora da PORTOBRÁS, irão assegurar o prosseguimento tranqüilo de uma atividade do maior interesse para o País.

Tantās e tamanhas razões nos deixam confiantes quanto ao destino da presente iniciativa, eis que, quantos integram a Câmara e Senado se encontram sempre dispostos a manter novas tradições de nação superavancada nas províncias do Direito do Trabalho.

Autor: Athiê Jorge Coury

Parecer: O substitutivo apresentado pelo Relator (§ 2º, art. 4º) já atendeu ao objetivo da emenda.

Voto: Aceita com a redação abrangente do § 2º art. 4º do substitutivo do Relator.

EMENDA Nº 11

Acrescente-se ao art. 15 o parágrafo seguinte:

Parágrafo único. As isenções tributárias de que gozam as concessionárias e permissionárias, referidas neste artigo, deixarão de vigorar no exercício seguinte ao da publicação da presente lei.

Justificativa: As Prefeituras Municipais, que concederam isenções de impostos às concessionárias e permissionárias dos portos, já contribuíram bastante para o progresso destas.

E agora que a PORTOBRÁS lhes vai auxiliar com novas técnicas e com alentados recursos, entendemos deva ser suspensa a colaboração das Prefeituras, que se traduzia na dispensa do pagamento de impostos.

Como a programação dessas concessionárias e permissionárias já se encontra equacionada para o exercício financeiro em curso, para não lhes criar qualquer dificuldade propomos que a revogação dessas isenções se processe no exercício seguinte ao da entrada em vigor do diploma legal conseqüente do presente projeto.

Face à procedência desta Emenda, confiamos que ela venha a receber o apoio de que necessita para passar a constituir texto da lei criadora da PORTOBRÁS.

Autor: Athiê Jorge Coury

Parecer: As isenções tributárias de que gozam as concessionárias de exploração dos portos não decorrem simplesmente da legislação em vigor, mas dos respectivos contratos de concessão com elas celebrados pela União.

Não seria portanto da boa norma administrativa, revogação ou modificação unilateral de cláusulas de caráter eminentemente contratual e não de natureza regulamentar — estas sim unilateralmente alteráveis pelo Poder Concedente — rompendo a "equação financeira do contrato" para citar a feliz expressão de Caio Tácito.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 12

Acrescente-se, após o art. 15, o seguinte art. 16 e seu respectivo parágrafo único, passando, conseqüentemente, o art. 16 do projeto a ser o 17, renumerando-se, assim, os demais dispositivos:

"Art. 16 Na hipótese da PORTOBRÁS constituir uma entidade para administrar portos e terminais marítimos, dos quais os

governos estaduais sejam atuais concessionários, fica assegurada a participação destes no capital minoritário da subsidiária.

Parágrafo único. O montante da participação do Estado concessionário no capital da subsidiária será, no mínimo, em valor equivalente ao das obras, equipamentos e instalações existentes e realizadas pelo Estado concessionário com recursos resultantes da aplicação de 40% da arrecadação da taxa de melhoramento dos Portos, na forma da Lei nº 3421, de 10 de julho de 1958."

Justificação: O objetivo da presente emenda é evitar que os governos estaduais, atualmente concessionários — em face de contratos em vigor — para a exploração do tráfego, realização de obras novas e aparelhamento adicional de portos e terminais marítimos, possam ser prejudicados com a encampação pela PORTOBRÁS.

Em abono do que se afirma, vale, inicialmente, referir que poderão, os governos estaduais concessionários, receber um considerável número de funcionários regidos pela Lei nº 1711, de 1952 (Estatuto dos Funcionários Públicos Cíveis da União), o que forçosamente irá trazer ônus de natureza social e financeira.

Por outro lado, não se compreende que, após vários anos de concessão, os contratos venham a ser rompidos sem que a participação dos Estados concessionários, em toda a fase que lhes coube gerir os portos e terminais, venham a receber qualquer compensação.

Ademais, como se sabe, durante todo o período de gestão, os Estados adquiriram e desenvolveram "know-how" em administração portuária e conseqüentemente estão habilitados a participar da estratégia de desenvolvimento dos portos em seu território.

Finalmente, porque seria também de justiça, não só que os Estados participassem dos lucros da nova subsidiária, como que tivessem ativa participação, embora minoritária, nas decisões da empresa, contribuindo, assim, para harmonizar as diretrizes a nível federal e estadual — conforme, aliás, convém a nossa forma de governo federativo.

Autor: Marco Maciel

Parecer: A emenda revela uma preocupação quanto ao direito de participação dos Estados concessionários nas futuras sociedades de economia mista.

No que tange ao artigo proposto, a matéria em apreço já está regulada nos artigos 1º e 6º do Decreto-lei nº 794, de 27 de agosto de 1969, que "autoriza a União a constituir empresas para Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências".

Quanto ao parágrafo único da emenda, não pode o mesmo ser adotado, uma vez que a TMP constitui uma taxa tributária federal, cuja receita, em sua totalidade (sessenta por cento FNP e quarenta por cento FMP), aplicada nos Portos e nas Vias Navegáveis como investimentos da União e não das concessionárias, tudo nos termos da Lei nº 3.421/58. Resumindo: não seria possível levar à conta de participação acionária dos Estados, recursos que não lhe pertencem, tanto assim que não se incorporam aos capitais da concessão, e sim aos da União.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 13

Renumerados os artigos 16 e seguintes, imprima-se ao novo art. 16 a redação seguinte:

Art. 16. A aplicação da presente lei e os atos posteriores pertinentes à criação da PORTOBRÁS jamais importarão em prejuízo de qualquer natureza às categorias portuárias, entre as quais a de trabalhadores, avulsos, tais como estivadores, conferentes, conservadores, vigias portuários e outros, cujos benefícios adquiridos com a legislação em vigor, instruções reguladoras da profissão, resoluções, ordens de serviços, usos e costumes, ficam incorporados aos seus direitos.

Justificação: As conquistas legais das categorias portuárias somente foram alcançadas após anos e anos de luta incessante.

Daí a preocupação atual dos trabalhadores que as integram, quando tomaram conhecimento da iniciativa governamental de criar a PORTOBRÁS, com as conseqüentes alterações no sistema vigente.

Afortunadamente, tudo se fará para melhor, com vistas à agilização oficial de planos e programas, cuja grandeza e extensão exigem — segundo as palavras da Mensagem Presidencial — a presença de um organismo que prime não apenas pela autonomia, pelo provimento de recursos e liberdade de despesas, mas também pela flexibilidade e rapidez de ação, só obtidas através de uma organização capaz de acionar e ser acionada em tempo útil.

Como trata a presente Emenda de Direitos Adquiridos, possivelmente até se poderia admiti-la dispensável. Entretanto, assim não pensam os que a eles fazem jus, e lembram, a propósito, de que o que abunda não prejudica.

Esperamos, pois, de nossos eminentes pares, o apoio imprescindível à conversão da presente iniciativa em texto de lei instituidora da PORTOBRÁS, que irá garantir a tranquilidade das categorias portuárias, e responder pela continuação de uma atividade laboral da maior relevância para o desenvolvimento nacional.

Autor: Athiê Jorge Coury

PARECER

A Emenda nº 13, bem como as Emendas nºs. 16, 18, 21 e 22, de autoria, respectivamente, dos Deputados Athiê Coury, Marcelo Gatto, Francisco Amaral, Salvador Julianelli e Álvaro Valle, são de aprovação desnecessária, porque o projeto não suprime qualquer dos direitos conferidos pela legislação à nobre classe, pelo que tais direitos foram adquiridos.

Aliás, não seria aconselhável, por questão de técnica legislativa, fazer constar da lei aquilo que é expresso na Constituição ou em lei anterior.

Convém deixar claro, ademais, que se as emendas fossem constitutivas de direito e se estes direitos já não estivessem assegurados, elas não poderiam ser aprovadas, porque estariam aumentando a despesa prevista, o que é vedado à iniciativa parlamentar por expressa e imperativa norma constitucional.

Em resumo: o projeto não retira os direitos adquiridos, obviamente, porque a Constituição os garante.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 14

Renumerando o art. 18 para 19, imprima-se ao novo art. 18 a redação que se segue:

"Art. 18. Ficam autorizados os Municípios onde se localizam portos a instituir tributos incidentes sobre as atividades portuárias.

Justificação: Os interesses dos Municípios onde se localizam portos haverão de estar ajustadamente vinculados às finalidades promocionais da PORTOBRÁS.

Recolhendo impostos incidentes sobre as atividades portuárias, os Municípios poderão corresponder com melhoramentos à volta dos portos e nas vias de acesso aos mesmos, além de tantas outras medidas relacionadas com o movimento portuário, e as atividades afins, todas concentradas no esforço comum pelo desenvolvimento pátrio.

Participando os Municípios, indiretamente, na receita dos portos, poderão os interessados cobrar-lhes recursos diretamente para a melhoria permanente e manutenção destes.

Manifestados os fundamentos da presente Emenda, esperamos vê-la transmutada em texto da lei instituidora da PORTOBRÁS.

Autor: Athiê Jorge Coury

Parecer: A emenda está prejudicada pelas mesmas razões da rejeição à Emenda nº 19.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 15

Substituído o Ponto Final do art. 18 por Vírgula, acrescente-se a seguir:
"especialmente os artigos 8 e 21 do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966."

Justificação: O Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos portos nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A.

O art. 8º desse diploma legal previu:

"A quaisquer classes, categorias profissionais, ou atividades, são vedadas vantagens não previstas expressamente em lei ou que ultrapassem os limites fixados nas regras gerais da Consolidação das Leis do Trabalho.

Parágrafo único. O disposto neste artigo tem efeito imediato, considerando-se vencidos os acordos firmados há mais de dois anos."

E seu art. 21 determinou:

"Os trabalhadores de estiva e de capatazia constituirão categoria profissional única denominada "operador de carga e descarga" e reger-se-ão pelas regras gerais da Consolidação das Leis do Trabalho.

§ 1º O disposto neste artigo vigorará a partir da data de sua regulamentação pelo Poder Executivo a qual atenderá às peculiaridades de cada porto e disporá sobre o resguardo dos bens patrimoniais dos atuais sindicatos de conformidade com os interesses dos mesmos.

§ 2º Na regulamentação prevista neste artigo, ficarão assegurados os direitos que a lei concede à categoria dos arrumadores."

Na prática, tais normas em nada concorreram para o aceleração do progresso de nossos portos.

Verificou-se exatamente o contrário.

Nessas condições, já que a PORTOBRÁS chega com mentalidade nova, e disposição para realmente reativar as atividades portuárias nacionais, com vistas ao desenvolvimento real do setor, entendemos chegado o momento de procedermos à revogação desses dois artigos do Decreto-lei nº 5/66, consoante propomos com a presente Emenda.

Confiarmos termos sido devidamente compreendidos, e pasamos a esperar, conseqüentemente, que nossa iniciativa irá receber os votos de que precisa para passar a texto da lei consecutória da presente iniciativa governamental.

Autor: Athiê Jorge Coury

Parecer: A emenda está prejudicada pelas mesmas razões que determinaram a rejeição da Emenda nº 20.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 16

Acrescente-se onde couber:

"Art. A aplicação desta lei e os atos posteriores à criação da PORTOBRÁS não importarão em prejuízo de qualquer natureza às categorias portuárias, entre as quais as de trabalhadores avulsos, tais como estivadores, conferentes, consertadores, vigias portuários e outras, cujos benefícios adquiridos na legislação vigente, instruções reguladoras da profissão, de resoluções, ordens de serviço, usos e costumes ficam incorporados a seus direitos.

Art. É mantida a competência hierárquica e legal das Delegacias do Trabalho Marítimo e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo, com relação as entidades estivadoras e aos Trabalhadores das categorias de Estivadores, Conferentes, Consertadores, Vigias Portuários e outros avulsos, bem assim a da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, relativamente aos reajustes de suas remunerações salariais e por produtividade e as instruções pertinentes às suas obrigações.

Art. Ficam revogados os artigos 8º e 21, do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966.

Art. Ficam autorizados os Municípios onde se localizam os portos a instituir tributos sobre as atividades portuárias."

Justificação: Festejaram as categorias profissionais portuárias a notícia do projeto do Poder Executivo criando a PORTOBRÁS.

A melhoria de nossos portos, e seu mais adequado aproveitamento, interessam a todo o País. Serão fatores positivos no empenho nacional por nosso desenvolvimento.

Mas as categorias portuárias têm direitos adquiridos a proteger, conquistas laborais a conservar, razão por que nos apressamos em encaminhar à Comissão Mista encarregada do estudo do assunto a presente Emenda, que visa o resguardo desses direitos e conquistas.

Com essa inteligência alusivamente à matéria, confiamos na acolhida a esta iniciativa, de cunho eminentemente acautelador dos legítimos interesses de nossos trabalhadores no setor portuário.

Autor: Marcelo Gato

Parecer: Ver parecer da emenda 13 quanto ao primeiro artigo.

Voto: Pela rejeição do primeiro artigo; aceito o artigo segundo com a redação abranjente ao § 2º, art. 4º do substitutivo do Relator.

EMENDA Nº 17

Acrescente-se onde couber:

Art. É mantida a competência hierárquica e legal das Delegacias do Trabalho Marítimo e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo com relação às entidades estivadoras e aos trabalhadores das categorias de estivadores, conferentes, consertadores, vigias, portuários e outros avulsos. Assim como a da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, no que se refere aos reajustes de suas remunerações salariais e por produtividade e demais instruções pertinentes às suas obrigações.

Justificação: Será feita oralmente.

Autor: Francisco Amaral

Parecer: O projeto da PORTOBRÁS não revoga qualquer competência legalmente atribuída aos órgãos mencionados na emenda. O substitutivo apresentado pelo Relator (§ 2, art. 4º) torna explícita a norma contida na emenda.

Voto: Aceita com a redação abranjente do § 2º, art. 4º do substitutivo do Relator.

EMENDA Nº 18

Acrescente-se onde couber:

Art. A aplicação desta lei e os atos posteriores à criação da PORTOBRÁS não importarão em prejuízo de qualquer natureza às categorias portuárias. Entre as quais as de trabalhadores avulsos tais como estivadores, conferentes, consertadores, vigias, portuários e outras cujos benefícios adquiridos na legislação vigente, instruções reguladoras da profissão de resoluções, ordens de serviço, usos e costumes ficam incorporados aos seus direitos.

Justificação: Será feita oralmente.

Autor: Francisco Amaral

Parecer: Ver parecer da emenda 13.

Voto: pela rejeição.

EMENDA Nº 19

Acrescente-se onde couber:

Art. Ficam autorizados os Municípios onde se localizam os portos a instituírem tributos sobre as atividades portuárias.

Justificação: Será feita oralmente.

Autor: Francisco Amaral

Parecer: A emenda está inquinada de inconstitucionalidade.

A atividade portuária constitui atividade monopolizada pela União (art. 8º, inciso XVII, alínea "m", da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, e legislação ordinária específica), e não poderá ser tributada pelos Municípios enquanto atividade portuária, em si mesma considerada.

Assinale-se que a competência tributária dos Municípios está limitada pelas disposições contidas nos arts. 18 e 24 da Carta Constitucional não lhes sendo permitido instituir quaisquer tributos (taxas, contribuição de melhoria e impostos), além dos expressamente previstos naquelas disposições.

Acrescente-se que a PORTOBRÁS, como empresa pública que será destinada a explorar atividade portuária e, portanto, monopolizada, não está sujeita ao mesmo regime tributário das empresas privadas. É o que se infere do disposto no parágrafo 3º do art. 17 da citada Emenda Constitucional nº 1.

Finalmente, a emenda proposta encerra, em termos amplos, matéria tributária estranha aos objetivos específicos do Projeto de Lei em apreciação.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 20

Acrescente-se onde couber:

Art. — Ficam revogados os artigos 8º e 21 do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966.

Justificação: Será feita oralmente.

Autor: Francisco Amaral

Parecer: A revogação do art. 8º do Decreto-lei nº 5/66 é altamente prejudicial e inconveniente aos serviços portuários e até mesmo lesiva aos interesses nacionais, atuando como fator de desagregação da disciplina do trabalho nos portos, ao romper o equilíbrio, já assegurado pela legislação trabalhista, das relações empregatícias na orla marítima. E manter tal equilíbrio é, justamente, o objetivo do preceito legal que se quer revogar.

Por outro lado, a emenda aborda matéria totalmente estranha ao projeto de lei em apreciação. Outrossim, quanto ao art. 21 do Decreto-lei nº 5/66, o mesmo já foi revogado pelo Decreto-lei nº 127/67, que por sua vez foi revogado pela Lei nº 5.480/68.

Voto: Pela rejeição.

EMENDA Nº 21

Acrescente-se ao projeto os seguintes dispositivos:

"Art. — A aplicação desta lei não importará em prejuízo de qualquer natureza às categorias portuárias, entre as quais as de trabalhadores avulsos, prevalecendo em seu favor as normas constantes da legislação atual, instruções reguladoras da profissão, resoluções, ordens de serviço, usos e costumes.

Art. — É mantida a competência hierárquica e legal das Delegacias do Trabalho Marítimo e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo, com relação às entidades estivadoras e aos trabalhadores das categorias de estivadores, conferentes, consertadores, vigias, portuários e outros avulsos, bem assim a da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, no que se refere aos reajustes de sua remuneração salarial e por produtividade e demais instruções pertinentes às suas obrigações."

Justificação: A presente emenda nada mais faz do que tornar explícito, como convém, no texto legal em elaboração, o que já nele se contém implicitamente, evitando controvérsias futuras e facilitando, dessa forma, sua pacífica aplicação.

Demais disso, sua formulação corresponde uma reivindicação da própria Câmara Municipal de Santos, unanimemente aprovada, que nos foi transmitida por seu ilustre Presidente, Dr. Nelson Mattos.

Autor: Salvador Julianelli

Parecer: Idêntico ao parecer da emenda nº 13.

Voto: Pela rejeição do primeiro artigo; aceito o artigo segundo com a redação abrangente do § 2º, art. 4º do Substitutivo do Relator.

EMENDA Nº 22

Acrescente-se onde convier:

"Art. — A aplicação desta lei não prejudicará o direito adquirido pelos trabalhadores integrantes das operações de carga e

descarga nos portos, quer quanto ao sistema remuneratório, quer quanto às vantagens vigentes."

Justificação: A reformulação da Política Portuária brasileira procura o aprimoramento do sistema e a unificação de comando, provendo a nova empresa dos meios necessários para se ajustar ao Plano Nacional de Desenvolvimento.

Conforme bem acentua a Exposição de Motivos do Ministro dos Transportes, a multiplicidade de regime jurídico nas operações dos portos dificulta a implantação de métodos administrativos uniformes, estagnando o processo de desenvolvimento do setor portuário, com reflexo negativo à Economia Nacional.

Todavia, a nova empresa, em boa hora proposta pelo Poder Executivo, deve estar em conta os problemas econômicos e administrativos resguardando entretanto os interesses dos trabalhadores em geral, empregados no complexo das operações portuárias. O Governo, por diversas vezes, tem acentuado que o Plano de Desenvolvimento Nacional tem como meta principal o homem, e não o esquece na concretização de seus objetivos, assegurando sua participação mais efetiva nas riquezas por ele construídas. A Lei deve ser clara, assegurando aos trabalhadores da orla marítima os seus legítimos direitos e conquistas, a fim de que não se promova a inquietação ou insegurança.

Autor: Álvaro Valle

Parecer: Idêntico ao parecer da emenda nº 13.

Voto: Pela rejeição.

Aceitando idéias e emendas como atrás visto, o Relator apresentou Emenda Substitutiva, consubstanciando algumas modificações que se empenham em benefício da exatidão os textos, da precisão da linguagem e do ordenamento lógico da matéria nele versada; foi mantida inalterada a sua essência, compatível com os elevados propósitos que levaram o Governo Federal a recomendar a criação da empresa.

Foram mantidos, sem modificações, do Projeto de Lei original, os seguintes dispositivos: artigos 1º e seu parágrafo único; 2º; 4º em seu caput; 6º; 8º e seus incisos e parágrafos 10; 11; 12; 13; 15; 16; e 18.

O parágrafo único do artigo 2º do Projeto original foi deslocado como parágrafo 1º do artigo 7º, por ser mais pertinente à matéria de constituição do patrimônio da empresa, ali tratada.

Quanto ao artigo 3º do projeto original, as alterações se destinaram principalmente a definir melhor as finalidades da empresa. Foram deslocados o inciso III e o parágrafo único para o artigo 4º do substitutivo, por serem mais atinentes à competência da empresa.

O parágrafo único do art. 3º do substitutivo procura apenas traduzir melhor a intenção contida no mesmo parágrafo único do art. 3º do projeto original.

O caput do art. 4º do projeto original foi suprimido porque nem todas as atribuições definidas à PORTOBRÁS poderão ser exercidas através das subsidiárias, havendo aquelas atribuições que são indelegáveis. O parágrafo único desse art. 4º, mantida a idéia básica original, passou a constituir o art. 5º do substitutivo, com uma redação mais direta e precisa.

O art. 5º do projeto original foi absorvido pelo art. 4º do substitutivo por ser referente à competência da empresa, aperfeiçoando-se-lhe a redação. O inciso VI desse art. 5º foi suprimido em virtude de ter sido redigido em termos por demais amplos, não condizentes com a necessidade de ser bem explicitada a competência da empresa.

No art. 4º do Substitutivo foram introduzidos os parágrafos 1º e 2º respectivamente, apenas como complementação do parágrafo único do art. 3º e visando ao resguardo das atribuições legais dos Ministérios e dos demais órgãos da administração federal.

O parágrafo único do art. 5º do substitutivo dá acolhida à emenda de nº 3, do ilustre Senhor Deputado Cantídio Sampaio, imprimindo-lhe redação mais condizente com os propósitos da PORTOBRÁS em seu relacionamento com outras empresas.

O parágrafo único do art. 6º do projeto original foi alterado visando a escoimá-lo de expressões desnecessárias em face da legislação que rege a empresa.

No caput do art. 7º do projeto original a expressão "respeitadas as respectivas finalidades" foi suprimida por imprópria, uma vez que não seria razoável manter finalidades que eventualmente poderiam estar distorcidas ou que não poderiam ser mantidas face às novas finalidades da empresa. Os incisos sofreram modificações que melhor definiram os patrimônios de origens diversas que serão transferidos à PORTOBRÁS. No parágrafo 2º do mesmo art. 7º foi incluída a expressão "de propriedade da União" pela necessidade de esclarecer a quem ficariam pertencendo os bens sob a gestão da PORTOBRÁS, no intervalo de tempo entre a extinção do DNPVN e a definitiva destinação que lhes for dada pelo Ministério dos Transportes.

No parágrafo 3º do artigo 8º do substitutivo, foi melhor posicionada a situação prevista no parágrafo 1º do art. 7º do Projeto original, uma vez que não haveria necessidade de fazer acompanhar o Decreto Presidencial da relação de bens já inserida na ata de constituição da empresa que será levada a registro no Registro de Imóveis.

O art. 9º e seu parágrafo 1º, do Projeto original, sofreram alterações visando a aprimorar suas redações, melhor precisando as disposições concernentes à extinção do Fundo de Melhoramento dos Portos e a incorporação dos respectivos recursos ao Fundo Portuário Nacional. Com esse propósito, o parágrafo 2º desse artigo 9º foi deslocado para o parágrafo 3º com ligeiras modificações redacionais.

O parágrafo 3º também do art. 9º foi deslocado como parágrafo 5º do art. 9º do substitutivo com objetivos melhor explicitados.

O parágrafo 4º, ainda do art. 9º do projeto original, ficou compreendido no parágrafo 5º do art. 9º do substitutivo, com modificações de redação visando a melhor especificar a transferência de dotações consignadas no Orçamento da União do DNPVN, para a PORTOBRÁS.

No substitutivo foram incluídos no art. 9º os parágrafos 2º e 4º com a finalidade de tornar mais claros e definidos os procedimentos em relação à extinção do Fundo de Melhoramento dos Portos.

As modificações nos artigos 14 e 17 do Projeto original visaram apenas a dar maior exatidão e clareza aos seus termos.

Assim, oferece o Relator, como conclusão de seu exame da proposição e das 22 emendas, parecer contrário às de nº 4 a 9, 11 a 15, 18 a 20 e 22, favorável em parte às de nº 1 a 3, 10, 16, 17 e 21, nos termos do presente:

SUBSTITUTIVO

Ao Projeto de Lei nº 05, de 1975 — CN

Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. — PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — DNPVN, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, na forma definida no inciso II do artigo 5º do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969, a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. — PORTOBRÁS, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. A PORTOBRÁS terá sede e foro na Capital Federal e o prazo de sua duração será indeterminado.

Art. 2º A autarquia federal Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — DNPVN fica extinta a partir da constituição da Empresa de que trata esta lei.

Art. 3º A PORTOBRÁS, em harmonia com os planos e programas do Governo Federal, e nos limites estabelecidos por esta lei, terá por finalidade realizar atividades relacionadas com a constru-

ção, administrativa e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades.

Parágrafo único. As atividades relativas a vias navegáveis interiores serão exercidas pela PORTOBRÁS, em caráter transitório, até que o Poder Executivo venha a constituir entidade destinada a essa finalidade.

Art. 4º Para a realização de suas finalidades, compete à PORTOBRÁS:

I — promover a execução da Política Portuária Nacional, segundo diretrizes baixadas pelo Ministério dos Transportes;

II — realizar ou promover e aprovar estudos, planos e projetos destinados à construção, expansão, melhoramento, manutenção e operação dos portos, bem como executar serviços de assistência técnica para os mesmos fins;

III — executar ou promover, autorizar e aprovar a execução de obras e serviços de construção, expansão e melhoramento de portos ou de suas instalações, qualquer que seja o regime de exploração dos mesmos;

IV — administrar e explorar os portos;

V — fiscalizar a administração e exploração dos portos que se encontrem em regime de concessão ou autorização;

VI — coordenar, superintender e fiscalizar, técnica, operacional e administrativamente, as entidades que lhe sejam vinculadas;

VII — promover o aproveitamento das vias navegáveis interiores, desenvolvendo sua utilização em favor da navegação;

VIII — autorizar a construção ou a execução de obras e serviços de qualquer natureza que afetem as vias navegáveis interiores;

IX — promover a captação, em fontes internas e externas, de recursos a serem aplicados, diretamente ou por suas subsidiárias, na execução de suas programações;

X — promover desapropriações, nos termos da legislação em vigor;

XI — propor aos órgãos competentes da Administração Federal as medidas necessárias à instalação, permanência e funcionamento de serviços de comunicação, desobstrução, sinalização, segurança, polícia, alfândega, higiene, saúde e outras atividades afins.

§ 1º A competência discriminada nos itens VII e VIII deste artigo cessará quando se constituir a entidade prevista no parágrafo único do artigo 3º desta lei.

§ 2º As atividades da PORTOBRÁS serão exercidas sem prejuízo da competência legal dos Ministérios e demais órgãos da Administração Federal, relacionadas com portos e vias navegáveis.

Art. 5º Para a consecução de suas finalidades, a PORTOBRÁS poderá constituir subsidiárias, sob a forma de sociedade de economia mista ou empresa pública, de acordo com os interesses e necessidades ditados pela administração dos portos e das vias navegáveis interiores.

Parágrafo único. A PORTOBRÁS poderá participar de outras empresas cujas atividades sejam de interesse para a realização de seus objetivos.

Art. 6º A PORTOBRÁS será constituída com capital social inicial autorizado de Cr\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de cruzeiros), dividido em ações.

Parágrafo único. Poderão vir a participar do capital social da PORTOBRÁS pessoas jurídicas de direito público interno, bem como entidades da Administração Indireta da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 7º Fica o Poder Executivo autorizado a transferir para o patrimônio da PORTOBRÁS, como participação da União no capital social da mesma Empresa:

I — a totalidade das ações, dos créditos e direitos que a União tenha nas entidades destinadas à exploração dos portos ou vias navegáveis;

II — os bens móveis e imóveis que constituem o acervo patrimonial dos portos, em regime de concessão ou autorização, ao término destas;

III — os bens móveis e imóveis, valores, direitos e ações integrantes do patrimônio do DNPVN, assim como os bens móveis e imóveis integrantes do acervo patrimonial dos portos administrados diretamente pelo DNPVN;

IV — o domínio útil dos terrenos acrescidos de marinha, resultante de obras ou serviços realizados pela PORTOBRÁS;

V — outros bens necessários a seu funcionamento.

§ 1º Os bens, direitos e ações integrantes do patrimônio do DNPVN ou por ele administrados e que não forem incorporados ao patrimônio da PORTOBRÁS na data da respectiva constituição terão o destino que lhes for dado pelo Ministério dos Transportes.

§ 2º Os bens, direitos e ações a que se refere o parágrafo anterior, enquanto não forem incorporados à PORTOBRÁS ou não tiverem a destinação prevista no mesmo parágrafo, permanecerão de propriedade da União, ficando sob a gestão e guarda da PORTOBRÁS.

Art. 8º Os atos constitutivos da PORTOBRÁS serão precedidos das seguintes providências, a cargo de Comissão especialmente designada pelo Ministro dos Transportes:

I — arrolamento dos bens, direitos e ações de que trata o artigo anterior;

II — avaliação dos bens, direitos e ações arrolados;

III — elaboração do projeto de Estatuto da Empresa, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da publicação desta Lei;

IV — proposta de todas as demais medidas julgadas necessárias ao funcionamento da Empresa.

§ 1º Do Estatuto a que se refere o item III deste artigo constará, além das finalidades, do capital e dos recursos, na forma do disposto nesta Lei, a composição da Administração e do órgão de fiscalização da Empresa e as respectivas atribuições.

§ 2º Os atos constitutivos compreenderão:

I — aprovação da avaliação dos bens, direitos e ações arrolados;

II — aprovação do Estatuto, por decreto.

§ 3º Os atos constitutivos serão o instrumento de transferência do domínio e posse dos bens, direitos, créditos e ações a que se refere este artigo, produzindo todos os efeitos de direito, inclusive, perante o registro de imóveis.

Art. 9º Constituem receita da PORTOBRÁS:

I — recursos do Fundo Portuário Nacional (FPN), com a destinação específica que lhe cabe, em função dos objetivos da Empresa;

II — transferências de dotações consignadas à Empresa no Orçamento Geral da União;

III — receitas decorrentes da prestação de serviços de toda natureza, compatíveis com as suas finalidades, a órgãos e entidades públicas ou particulares, nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios, acordos, ajustes ou contratos;

IV — créditos de qualquer natureza que lhe forem destinados;

V — recursos de capital, inclusive, os resultantes da conversão, em espécie, de bens e direitos;

VI — renda dos bens patrimoniais;

VII — recursos de operações de crédito, inclusive os provenientes de empréstimos e financiamentos obtidos pela Empresa, de origem nacional, estrangeira ou internacional;

VIII — doações feitas à Empresa;

IX — produto da venda de bens inservíveis; e

X — rendas provenientes de outras fontes.

§ 1º Observada a proibição constante do caput do artigo 1º do Decreto-lei nº 415, de 10 de janeiro de 1969, e a partir do exercício seguinte ao da constituição da PORTOBRÁS, o produto da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos será destinado integralmente ao Fundo Portuário Nacional.

§ 2º Os Fundos de Melhoramento dos Portos, a que se refere o artigo 3º do Decreto nº 60, de 19 de outubro de 1961, extinguir-se-ão a partir do exercício seguinte ao da constituição da PORTOBRÁS.

§ 3º Com a extinção dos Fundos de Melhoramento dos Portos, os saldos e as receitas por arrecadar se destinarão ao Fundo Portuário Nacional.

§ 4º A partir da extinção dos Fundos de Melhoramento dos Portos, os compromissos assumidos pelas Administrações dos portos, anteriormente e nos termos do artigo 15 da Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958, serão atendidos com os recursos do Fundo Portuário Nacional.

§ 5º Serão automaticamente transferidos à PORTOBRÁS, constituindo-se em recursos financeiros da mesma Empresa:

a) as dotações consignadas no Orçamento da União para o DNPVN, relativas ao exercício em que ocorrer a constituição da Empresa;

b) os saldos das dotações orçamentárias transferidas para o DNPVN, relativas a exercícios anteriores àquele em que for constituída a Empresa.

Art. 10. O regime jurídico do pessoal da PORTOBRÁS será o da legislação trabalhista.

Art. 11. Aos funcionários do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis aplicar-se-á o disposto na Lei nº 6.184, de 11 de dezembro de 1974.

Art. 12. A existência de uma subsidiária em determinada unidade da Federação não impedirá a criação de outras na mesma unidade federativa, sendo também admitida a fusão, o desmembramento ou a incorporação de subsidiárias, na forma a ser regulada no Estatuto.

Art. 13. Os compromissos assumidos pelo DNPVN passam à responsabilidade da PORTOBRÁS, na data da constituição desta.

Art. 14. Os órgãos ou entidades vinculados ao DNPVN passarão a vincular-se à PORTOBRÁS.

Art. 15. As atuais concessionárias ou permissionárias de portos, qualquer que seja o regime de exploração, continuarão submetidas às normas legais específicas em vigor, com as modificações resultantes desta Lei.

Art. 16. A prestação de contas da PORTOBRÁS será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com o seu pronunciamento e a documentação referida no artigo 42 do Decreto-lei nº 199, de 25 de fevereiro de 1967, a remeterá ao Tribunal de Contas dentro do prazo de cento e vinte dias contados do encerramento de cada exercício da Empresa.

Art. 17. Observadas as ressalvas desta Lei, a PORTOBRÁS será regida pela legislação referente às sociedades por ações, sob a forma autorizada pela Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, não se lhe aplicando o disposto nos itens 1º e 3º do artigo 38 e no parágrafo único do artigo 81 do Decreto-lei nº 2.627, de 27 de setembro de 1940, bem como no § 5º do artigo 45 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 19. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 10 de junho de 1975. — Deputado Hélio de Almeida, Presidente — Senador Virgílio Távora, Relator — Eurico Rezende — Nelson Maculan — Alexandre Costa — Henrique de La Rocque — Itamar Franco — José Haddad — Luiz Cavalcante — Nunes Leal — Athié Coury — Roberto Saturnino — Otair Becker — Mendes Canale — Alair Ferreira — Marcelo Linhares — Celso Carvalho — Domício Gondim.

DECLARAÇÃO DE VOTO DO SR. DEPUTADO MARCELO LINHARES

Transcrição de discurso pronunciado pelo Senador Virgílio Távora, publicado no DCN — Seção II — de 16-9-71, página 4.087.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Lindenberg) — Tem a palavra o nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (Lê o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, dias atrás, na presença dos Presidentes do

Congresso, da Câmara, e de nosso Partido, perante a COCENE, tivemos — ponto alto de nossa vida pública — a ventura e a honra de fazer entrega ao Presidente desta douda Comissão e este, ao da ARENA, do relatório geral sobre a problemática do Nordeste brasileiro, constante de mais de 400 páginas, fruto de 108 dias de labor.

Como será submetido esse trabalho à Comissão Executiva partidária, ainda na próxima semana, achamos de elementar ética sobre ele não nos pronunciarmos até lá.

Daí a razão de, neste nosso discurso, ao contrário do esperado, tratarmos de outro assunto, mas de magna importância para o nosso desenvolvimento, qual seja, a questão partidária.

Conforme nossa maneira de agir, seria uma apreciação séria, crua, mas que se nos afigura justo e necessário dizer.

(Lê.)

Senhor Presidente, Senhores Senadores, a rede portuária nacional está exigindo uma solução de alto nível para que a mesma se possa integrar, satisfatoriamente, no complexo das entidades, públicas e privadas, cujas atividades, devidamente ordenadas, representam os fatores básicos ao desenvolvimento da economia nacional.

2. No momento, esse importante setor da economia nacional, sem embargo da operosidade e talento de quem à frente do DNPVN, está passando por uma fase de desordenação, motivada, principalmente:

a) pela pluralidade de regimes postos em prática na exploração dos portos nacionais, dificultando a administração e a fiscalização uniforme dos mesmos;

b) pela dificuldade natural de serem baixados dispositivos legais e regulamentares que possam atender, plenamente e ao mesmo tempo, na sua aplicação, aos diversos regimes de exploração portuária vigentes no País.

É o próprio dirigente do Departamento citado quem o declara perante a Comissão de Transportes desta Casa em depoimento que nos permitimos transcrever, no que pertinente:

“Nosso problema, tal como se nos apresenta, pode ser enunciado da seguinte forma: **adequação do sistema portuário nacional às necessidades brasileiras.**”

Todos nós sabemos que, da carga total transportada no mundo, 98,25% são por navio.

Como item 2, apresentaremos os fatos pertinentes, que são aqueles que influenciam decisivamente na solução do nosso problema.

Em primeiro lugar, gostaríamos de apresentar o fato mais importante, **que é o tumulto em que se encontra a legislação portuária.**

Imaginem os Senhores se, neste instante, fôssemos informados de que havia sido lançado para Brasília um projétil balístico intercontinental, cujo ponto zero seria a Capital Federal. A reação que neste momento sentiríamos é aquela que sente o administrador ao deparar com a legislação portuária que existe no Brasil.

Desde 1911 vêm sendo promulgadas leis na orla portuária, leis que afetam decisivamente a busca de uma solução para o problema. Em 3 de novembro de 1911, sob o regime da Caixa Especial de Portos, foi construído o Porto do Rio de Janeiro. Naquela ocasião foi criada uma Comissão Fiscal e Administrativa. Essa repartição constituiu a primeira tentativa para a unificação dos serviços portuários. Daí resultou a criação do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais e, posteriormente, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

A legislação atribuiu ao DNPVN a incumbência de superintender, de orientar, de controlar, de fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União.

Pela simples citação de suas atribuições, depreende-se a gama de encargos, a gama de responsabilidades que recai sobre os ombros daquele que tem de dirigir essa repartição.

Assim, diversos órgãos federais têm ingerência direta na Administração Portuária. Desde 1934 que essa ingerência se vem fazendo sentir, sem haver definição de uma autoridade única, uma

autoridade coordenadora, com possibilidade e direito de decidir sobre o que deverá ser feito na administração portuária.

Assim, temos o Ministério da Fazenda com a incumbência do controle e administração dos serviços aduaneiros, o Ministério da Fazenda representado pela Alfândega.

Ao Ministério da Marinha compete uma gama de atribuições, principalmente aquelas que dizem respeito à segurança nacional, à segurança da navegação.

Ao Ministério da Agricultura compete zelar pela defesa vegetal e animal, zelar pela perfeição de determinados produtos de origem vegetal ou animal, para importação ou exportação.

O Ministério do Trabalho, através da Delegacia do Trabalho Marítimo, tem a incumbência de fiscalizar a execução de leis sociais, prestar assistência social ao pessoal da estiva, aos da capatazia, fiscalizar o seguro marítimo etc.

O Ministério da Saúde, através da Diretoria de Saúde dos Portos, efetua a defesa sanitária do País pondo em prática as medidas necessárias, de acordo com a legislação e regulamentos em vigor.

Ao Ministério da Justiça, através da Polícia Marítima cumpre a fiscalização policial dos passageiros em cooperação com a Polícia Aduaneira. Os portos terão uma autoridade única, cada qual, bem definida. Quando há multiplicidade de jurisdição, sem competência bem definida, em muitos casos competências simultâneas, paralelas e conflitantes, é porque falta uma autoridade única da direção do porto. Esta a solução já encontrada por alguns países da Europa: a criação de autoridade portuária, conjugando todos os Ministérios, dando uma autoridade única ao poder de deliberar sobre todas as matérias relativas ao porto. É uma condição mais adequada — conforme já temos para o Código de Águas e o Código de Minas — que revoga a redundância de competência legal ou conflitos de jurisdição.

O que é preciso é reformar, é reforçar, consolidar a legislação à realidade nacional, aperfeiçoando-a de tal maneira que seja um repositório de soluções e não de problemas; que seja fonte de esclarecimentos, que sirva para dirimir dúvidas, equacionar problemas e decidir responsabilidades a quem a tenha.

Passemos ao item 2 que é a falta de unificação do regime jurídico dos portos, lei das concessões.

Quando se iniciaram, entre nós, os serviços portuários, o governo portuário revestiu-se de poderes necessários para que tais entendimentos fossem entregues a entidades privadas, mediante concessões. O Governo Federal não tinha recursos para implantar obras portuárias ou hidroviárias. Assim, na Lei Imperial nº 1.746, de outubro de 1869, encontra-se a primeira disposição que permitia contratar a utilização de docas e armazéns para carga e descarga de mercadorias.

Após a primeira lei da concessão, foi promulgada, em 16 de outubro de 1886, a segunda lei da concessão. Esta segunda lei também não apresentou resultados satisfatórios. Através da Lei Imperial nº 3.314, a União transferiu para os Estados a exploração portuária, mediante a outorga da taxa de 2% ouro para a exploração de alguns portos nacionais.

Assim o Governo foi transferindo a responsabilidade dessas obras aos Estados e, posteriormente, a particulares. E o resultado disso tudo, desse tumulto de todas essas leis sem uma consolidação efetiva é que, hoje, temos cinco regimes distintos de administração portuária. Temos: **posseção aos Estados**, em que o Governo Federal transfere aos Estados os poderes para administrar o porto ou os portos daquele Estado. A propriedade constitui e permanece com a União Federal. Os concessionários tem, apenas, o uso e gozo das instalações, se remunerando num total de 10% da somatória das alíneas a b e c, sendo a: representado pelo capital do concessionário, capital que ele investe no porto; b: o valor que ele investe para a manutenção do almoxarifado e c, como incentivo, movimento do porto. Assim sendo a **renumerção do concessionário equivale a 10% da soma a, b e c.** Outro tipo de concessão é a concessão a particulares, como é o

caso da Companhia Docas de Santos, da Companhia Docas de Imbituba e da Companhia Docas da Bahia.

O 3º caso é o da administração direta pelo DNPVN. O DNPVN, através de encampação que a União Federal tem feito, tem assumido a direção de certos portos. Assim é o caso de Manaus, de Natal, de Ilhéus, de Itajaí, etc.

Outro tipo é o de uma autarquia, que é a Administração do Porto do Rio de Janeiro, subordinada a outra autarquia e, por fim, o 5º tipo de administração, que é o da sociedade de economia mista. Assim já temos formada a Companhia Docas do Pará e a Companhia Docas do Ceará.

3. Quando, no início do 1º Governo da Revolução de 1964, foi criada no DNPVN uma comissão especial para a reformulação da política portuária nacional, resultaram, de seus estudos, algumas providências administrativas e legais destinadas a anular, como de fato anularam, o caos que se vinha verificando nas atividades da orla marítima brasileira.

4. Pelos estudos realizados, ficou esclarecido que, para se ter, no Brasil, uma eficiente administração portuária, havia necessidade de todos os portos se integrarem no sistema que melhores vantagens apresentasse para a sua exploração, em termos econômicos.

5. Assim, a constituição, no Brasil, de um sistema integrado de portos, exige, inicialmente, que todas as suas entidades administrativas formem um conjunto, instituído sob um mesmo regime jurídico e sob a orientação de uma entidade central, que funcione inclusive, como **holding** do sistema e que mantenha a supervisão administrativa, técnicas, financeira e de segurança das mesmas, sem retirar delas as suas características próprias e a sua autonomia executiva, para possibilitar que os portos sejam explorados em regime de perfeito equilíbrio.

6. A referida comissão especial, no exame que fez dos diversos sistemas em exploração, considerando, principalmente, o comportamento dos mesmos em face das finalidades industriais e comerciais de que se reveste a exploração portuária, chegou à conclusão de que:

a) os portos administrados diretamente por entidades públicas, como sejam os de Manaus, Natal, Maceió, Aracaju, Ilhéus, Itajaí e Laguna, são os que mais se distanciam das finalidades dessa exploração, em face da rigidez das normas em vigor para o serviço público e que têm de ser satisfeitas por essas entidades;

b) os portos administrados por entidades autárquicas federais, como o do Rio de Janeiro, em face da perda de autonomia que, na sequência do tempo, se verificou no regime autárquico federal, também se distanciam, quase que igualmente aos primeiros, das finalidades próprias da exploração portuária;

c) os portos administrados por autarquias estaduais, como sejam os de Cabelado, Recife, Vitória, Paranaguá, Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, além das deficiências inerentes ao próprio regime autárquico, ainda suportam os inconvenientes manifestados geralmente pela falta de aplicação, em seus investimentos, de recursos próprios dos concessionários;

d) os portos administrados por sociedades comerciais, como são presentemente os de Salvador, Santos e Imbituba, são os que mais satisfizeram as finalidades da exploração dessas instalações especializadas;

e) os portos administrados pelas sociedades por ações, de economia mista, como sejam os de Belém e de Fortaleza, podem se equiparar, quanto às finalidades da exploração, aos anteriores, em face dessas sociedades terem sido constituídas nos moldes das sociedades comerciais.

7. As organizações industriais e comerciais para funcionarem, em termos econômicos, como devem funcionar as entidades que exploram os portos, não podem possuir um regime de pessoal idêntico ao vigente para o funcionalismo público, como também não podem submeter a sua contabilidade, de cunho eminentemente industrial, às rígidas normas impostas pelo Código de Contabilidade aos órgãos da administração pública, direta e indireta. Essas, entre outras, as razões pelas quais o regime de administração dos portos por organis-

mos públicos, inclusive autárquico, não satisfaz as finalidades da exploração comercial dos mesmos.

8. A exploração das instalações portuárias por sociedades comerciais, amparada no regime da concessão, foi o adotado, com exclusividade, desde o Império até a Revolução de 1930 e que permitiu ao Governo Federal a construção dos principais portos nacionais sem ônus de espécie alguma para a União.

9. Com a Revolução de 1930, esse sistema, pelo Decreto nº 24.599/34, foi estendido aos Governos Estaduais e teve a montagem do seu regime econômico-financeiro regulada pelo Decreto nº 24.511/34.

10. Até o início da 2ª Grande Guerra, esse sistema funcionou perfeitamente, aplicando os concessionários os seus próprios recursos na construção e conservação das instalações portuárias concedidas.

11. Com o desgast sofrido pelas instalações e aparelhamentos portuários durante os anos que durou a Segunda Grande Guerra, sem possibilidades de reposições, o Governo Federal, considerando as vantagens do sistema então empregado, preferiu socorrer os concessionários, concedendo-lhes recursos especiais para ampliação e conservação das instalações, instituindo, para tanto, a Taxa de Emergência, criada pelo Decreto-lei número 8.311/45.

12. Contudo, a crescente desvalorização da moeda desestimulou, inteiramente, as empresas concessionárias de portos, em virtude, principalmente, da remuneração contratual de seus investimentos ser calculada na base de 10% (dez por cento) sobre os preços históricos.

13. O Governo Federal, no interesse de manter o sistema, procurou sanar esse inconveniente, autorizando, pela Lei nº 3.470/58, a correção monetária dos ativos imobilizados das empresas concessionárias de serviços públicos, inclusive das concessionárias de portos.

14. Nesse mesmo exercício, o Governo Federal reformulou o regime econômico-financeiro dos portos com a promulgação da Lei nº 3.421/58, cuja regulamentação, contudo, só foi baixada pelo Decreto nº 54.295, já no primeiro Governo da Revolução de 1964.

15. Dentro das disposições legais e regulamentares, então vigentes, as empresas concessionárias de portos procederam a reavaliação de seus ativos imobilizados perante os organismos fazendários; contudo, até a presente data, o órgão fiscal do poder concedente não ultimou o exame aritmético dessas reavaliações, na parcela relativa aos capitais das concessões, exigida na regulamentação da Lei nº 3.470/58.

16. Pelo Ato Complementar nº 74/69, emanado da Junta Governamental, foi proibido que novas reavaliações dos ativos imobilizados das concessionárias de portos fossem feitas a partir da data de sua vigência, não alcançando, porém, essa proibição, as demais empresas concessionárias de outros serviços de utilidade pública.

17. Há, assim, necessidade de ser reformulado o suporte econômico-financeiro desse sistema de exploração portuária, considerando que o fortalecimento das sociedades comerciais, concessionárias de portos, se enquadra dentro dos objetivos do sistema integrado de portos de que trata este projeto de lei.

18. Quanto ao sistema de exploração de portos pelas sociedades por ações de economia mista, a Lei nº 4.213/63 autorizou a constituição dessas sociedades, desde que 51% (cinquenta e um por cento) no mínimo de seu capital fosse de propriedade da União.

19. Com a promulgação do Decreto-lei nº 200/67, a constituição dessas sociedades por ações, de economia mista, ficou na dependência da promulgação de lei especial, para cada uma, exigência essa que foi desfeita pelo Decreto-lei nº 794/69, complementado pelo Decreto-lei nº 1.021/69.

20. Na fase atual de desenvolvimento em que se encontra o País, a comissão especial, já referida, chegou à conclusão, conforme já foi frisado anteriormente, de que havia necessidade de se concentrar a exploração dos portos nacionais dentro de um único sistema, que permitisse a todas as administrações portuárias a aplica-

ção uniforme dos dispositivos legais e regulamentares baixados pelo Governo Federal para regular as atividades portuárias em todo o território nacional.

21. Considerando, de um lado, que o sistema que melhor resultado concedeu foi o da administração dos portos por empresas privadas sob o regime de concessão, sujeito à fiscalização federal permanente, e, de outro lado, que eram irreversíveis os atos que levaram à encampação, em governos anteriores, muitas empresas concessionárias de portos, a referida comissão especial concluiu que o sistema a ser adotado, preferentemente, na exploração dos portos, fosse baseado na constituição de sociedades por ações, de economia mista, numa tentativa de fazer retornar, sem maiores obstáculos, a administração dos portos nacionais, ao âmbito exclusivo das sociedades comerciais, anulando, assim, a administração direta no setor por organismos governamentais, que se demonstrou a menos favorável.

22. A adoção dessas medidas, ressalvando a permanência das concessões a empresas privadas, dada a sua eficiência, teve curso no Governo do Presidente Castello Branco, com a criação da Companhia Docas do Pará, da Companhia Docas do Ceará e da Companhia Docas do Rio de Janeiro, destinadas a substituir os órgãos governamentais que se encarregavam da administração dos portos de Belém, Fortaleza e Rio de Janeiro, bem assim com a constituição da Companhia Brasileira de Dragagem, destinada, também, a substituir, no importante setor da dragagem, o órgão público que estava encarregado da dragagem dos portos e das vias navegáveis do País, sem condições de concorrer, na execução de suas tarefas específicas, com as empresas privadas afins.

23. A comissão especial, já referida, deixou, também, praticamente concluídos os estatutos indispensáveis à constituição das demais sociedades por ações, de economia mista, que deveriam se encarregar da exploração dos portos das demais Unidades da Federação, do Amazonas ao Rio Grande do Sul, que ainda se encontram administrados por órgãos públicos.

24. Mas, a referida comissão especial, ao cuidar da constituição das sociedades por ações, de economia mista, que deveriam se encarregar da exploração dos portos, partiu da preliminar que o órgão governamental encarregado da administração portuária nacional, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, funcionasse, também, como *holding* do sistema, tendo inclusive proposto, para esse fim, a reestruturação desse órgão autárquico, que foi aprovada pelo Decreto nº 58.324/66.

25. Considerando, porém, que a entidade central que deve presidir o sistema integrado dos portos brasileiros deve ter uma estrutura que lhe permita exercer o controle financeiro das empresas componentes do sistema, e, ao mesmo tempo, funcionar como órgão responsável pela execução da política dos investimentos portuários, controlando a programação, projeto, construção e conservação das instalações portuárias do País, com a necessária flexibilidade administrativa, fácil é verificar que a *holding* do sistema não pode ter uma estrutura autárquica como possui o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

26. Portanto é necessário constituir, também, como *holding* do sistema, uma sociedade por ações, de economia mista, de vez que a empresa pública não se ajusta ao caso, por não possibilitar a subscrição de parcelas de seu capital social pelos atuais concessionários de portos e pelos usuários dessas instalações.

27. Atualmente, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) superintende, conjuntamente, a administração de dois importantes e distintos serviços públicos federais a saber:

a) planejamento, construção e exploração comercial da rede portuária nacional;

b) planejamento, melhoramento e exploração das aquavias de interesse nacional.

28. No correr dos anos dessa administração conjunta, o desenvolvimento da rede portuária nacional em consequência da expansão do tráfego marítimo, foi exigindo do DNPVN cada vez maiores somas de recursos, atrofiando, por completo, o estudo, melhora-

mento e exploração das vias navegáveis interiores do País, a ponto de serem, no momento, insignificantes, os investimentos realizados nesse setor.

29. Não sendo mais admissível, no estágio de desenvolvimento em que se encontra o País, que o seu sistema fluvial — um dos mais extensos do mundo — continue na situação primitiva em que ainda se encontra, tudo está a indicar a necessidade da existência de um órgão especializado que se encarregue, com exclusividade, do melhoramento, ampliação e exploração das vias navegáveis interiores do País.

30. Assim, a separação das atividades portuárias daquelas relativas às vias navegáveis é uma necessidade imperiosa para que o País possa desenvolver a sua navegação interior, através do melhoramento das condições de navegabilidade dos seus grandes rios, proporcionando a constituição de empresas destinadas à exploração comercial da navegação fluvial, inclusive por concessão de linhas convenientemente subvencionadas, quando for o caso.

31. É conveniente lembrar que, no passado, quando houve necessidade de se incentivar o desenvolvimento do tráfego marítimo, o extinto Departamento Nacional de Portos e Navegação tinha a seu cargo, também, a expansão da navegação marítima, cabendo-lhe subvencionar diversas empresas de navegação marítima nas linhas costeiras e de longo curso.

32. Posteriormente, com o desenvolvimento alcançado pela navegação marítima, essa atribuição do extinto DNPVN foi ampliada e confiada a outro órgão federal, a Comissão de Marinha Mercante, transformada, recentemente, na Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN).

33. Não há como negar, pois, tratamento idêntico, na sequência do tempo, à navegação interior, considerando que o tratamento dado à navegação marítima produziu tão bons resultados.

34. O desenvolvimento da navegação interior é um problema inteiramente ligado à economia nacional, que está exigindo solução adequada. À medida que o órgão federal especializado cuidasse, dentro de um planejamento global, do melhoramento das condições de navegabilidade de nossos principais rios, a exploração comercial da navegação interior nesses cursos de água poderia, de início, ser concedida a empresas especializadas, com a subvenção das linhas de natureza prioritária. Somente assim, será possível o desenvolvimento, tão necessário, do tráfego fluvial, proporcionando o aproveitamento econômico cada vez maior das imensas e ricas faixas marginais de nossos rios.

35. Eis por que consideramos fundamental a constituição de um órgão especializado para se encarregar, nesta fase do desenvolvimento nacional, do melhoramento, ampliação e exploração das aquavias de interesse nacional.

36. Por outro lado, o desenvolvimento já alcançado pela rede portuária nacional, está exigindo mais liberdade de ação por parte de seu organismo coordenador, para que o sistema não venha a se atrofiar na sua expansão, como, aliás, já está se fazendo sentir.

37. O planejamento, ampliação, expansão, e, principalmente, a exploração comercial da rede portuária nacional, não pode mais ficar na dependência de organismos sujeitos à administração direta e mesmo autárquica do poder público, havendo, já agora, necessidade que essas atividades, eminentemente industriais e comerciais, passem à esfera das empresas comerciais.

38. A criação de uma grande sociedade por ações, de economia mista, como a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S. A., constituída sob a forma de *holding* de um sistema de empresas portuárias, de tipo eminentemente comercial, sob a égide do Governo Federal, resolveria, não há como negar, o grave problema que aflige a administração dos portos nacionais, cuja ordenação é de todo indispensável ao desenvolvimento da economia nacional.

39. Dentro das disposições legais vigentes que já optaram, sabiamente, pela descentralização das atividades públicas, a constituição da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., seria uma impe-

riosa necessidade, inclusive para possibilitar que a administração da rede portuária nacional retorne, por completo, ao âmbito das sociedades comerciais.

40. Para que essa descentralização seja objetiva, a supervisão das atividades governamentais no setor de portos, deverá caber a um órgão deliberativo — o Conselho Portuário Nacional, e de uma entidade executiva, a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., dentro da orientação geral da política governamental que criou a PETROBRÁS e a ELETROBRÁS e que tão bons resultados alcançou nos setores do petróleo e da energia elétrica.

41. A constituição dessa nova empresa, tal como proposta, resolveria, de modo completo, todos os conflitos e distorções atualmente existentes nesse setor da administração nacional, motivados, inclusive, por disposições legais postas em vigor ultimamente.

42. Convém deixar assinalado que todas as instalações portuárias existentes no País, concedidas ou não, são, na realidade, de propriedade da União. As leis e os próprios contratos de concessão assim expressamente rezam.

43. Do mesmo modo, conviria ficar esclarecido que, nos termos da legislação específica, que vem do Império a nossos dias, os concessionários de portos se comprometeram a construir obras portuárias para a União e aceitaram que o valor dos seus respectivos investimentos fossem pagos durante o prazo da concessão em que os empreendimentos permanecem administrados por eles, através da constituição de um fundo especial de amortização.

44. Somos que devem ser mantidas as concessões portuárias existentes, outorgadas por ou em consequência de lei, enquanto as mesmas se demonstrarem administrativa e economicamente satisfatórias, como foi estabelecido no Decreto nº 54.046/64, passando para o Conselho Portuário Nacional a fiscalização permanente dos contratos dessas concessões e determinando que, quando da extinção das mesmas, os seus acervos passarão a integrar o patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., por aumento de capital, a ser subscrito pela União.

45. Contudo, no interesse de antecipar o enquadramento da administração de todos os portos nacionais no âmbito das sociedades por ações de economia mista, seria necessário que:

a) que fique assegurado aos concessionários de portos, pelo prazo de um ano, o direito de manifestarem o seu desejo de incorporar os seus acervos, antecipadamente, ao patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.;

b) quando a constituição de uma das sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., exigir a incorporação prévia do acervo de um porto concedido cujo concessionário não tenha optado pela faculdade referida na alínea anterior, caiba à União decretar a encampação dessa concessão, de conformidade com o disposto no parágrafo único do art. 13 do Decreto nº 24.599/34.

46. Para os casos referidos na alínea a do item anterior, o valor das instalações a serem incorporadas pago à escolha do interessado, em ações pelo seu valor nominal ou em debêntures, do tipo das autorizadas pela Lei nº 4.728/65, resgatáveis durante o prazo restante da concessão, fixados os seus juros na base da renda que o respectivo contrato de concessão tenha estabelecido para o investimento do concessionário. Ponto a ser discutido, se outra fórmula melhor fosse encontrada.

47. Quando se tratar de concessão outorgada a empresa comercial, ainda que os acionistas porventura dissidentes da resolução da sociedade quanto à incorporação antecipada do acervo da concessão à PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., não deveria gozar do direito a que se refere o art. 107 do Decreto-lei nº 2.627/40.

48. E, para os casos referidos na alínea b do item 45, a encampação da concessão há que ser feita de conformidade com o disposto no parágrafo único do art. 13 do Decreto nº 24.599/34, devendo a respectiva indenização ser paga, também, em debêntures, do tipo das autorizadas pela Lei nº 4.728/65.

49. A indenização dessas eventuais incorporações ou encampações de acervos de portos concedidos ao patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., pelo processo indicado, considerando a constituição obrigatória do Fundo Especial de Resgate, permite que essas apropriações patrimoniais sejam feitas sem necessidade de aplicação de recursos governamentais, através de créditos especiais ou de emissão de apólices públicas, como era regulado anteriormente, dispensando o Tesouro Nacional das obrigações financeiras consignadas no Decreto-Lei nº 974/69.

50. Contudo, é necessário ficar esclarecido que as incorporações ou encampações de acervos das concessões portuárias referidas nas alíneas a e b do item 45 ao patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., apenas obrigam a indenização respectiva, pelo Fundo Especial de Resgate, da parcela do capital reconhecido e ainda não amortizado, cabendo à União subscrever a parcela já amortizada do mesmo capital.

51. O projeto de lei, dentro do princípio básico estabelecido, de serem conduzidos para o âmbito das sociedades comerciais a exploração dos portos nacionais, determina que os atos de constituição da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. — sejam baseados na Lei das Sociedades Anônimas, baixada pelo Decreto-lei nº 2.627/40 e legislação subsequente, como aliás já havia sido previsto para a constituição das sociedades por ações, de economia mista, destinadas à exploração comercial dos portos, nos expressos termos do Decreto nº 54.064/64 e, posteriormente, também, nos expressos termos do Decreto-lei nº 794/69.

52. O Conselho Portuário Nacional, nos moldes em que o consideramos, seria composto de representantes de todos os setores da vida nacional diretamente interessados nas operações portuárias e teria as atribuições deliberativas atualmente conferidas ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e aos outros órgãos do Ministério dos Transportes, na parte relativa ao setor de portos.

53. Quanto à administração e fiscalização da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., seriam exercidas por uma Diretoria Executiva e por um Conselho Fiscal, respectivamente.

54. A Diretoria Executiva seria presidida por um elemento indicado pelo Ministro dos Transportes ao Presidente da República, tendo como Diretores, responsáveis pelo controle de seus setores técnico, financeiro, administrativo e de operação, elementos também indicados, respectivamente, pelos Ministros dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e do Comércio e da Marinha.

55. Nossa ideia se fundamenta, para tanto, no fato da atividade portuária não representar, especialmente, um meio de transporte, que tenha de ficar restrito ao âmbito do Ministério dos Transportes, mas um conjunto de instalações do interesse imediato de diversos setores da administração pública, bem como das classes produtoras e trabalhadoras do País. Esse conceito não é novo, tanto assim que dentre os atos destinados à implantação da primeira reformulação da política portuária, em 1934, foi baixado o Decreto nº 24.447, de 22 de junho de 1934, definindo as atribuições dos diferentes setores da administração pública federal nos portos nacionais. Portanto, nada mais conveniente do que confiar a direção da entidade responsável pela administração portuária nacional a representantes dos principais setores da administração pública federal diretamente interessados na realização dos serviços portuários do País.

56. Cuidamos, ainda, no tocante à administração da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., que o representante da União nas reuniões da Assembleia-Geral dessa empresa seja o Presidente do Conselho Portuário Nacional.

57. No tocante à tarifa portuária, é nossa opinião que nos portos em exploração e integrantes do patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., a tarifa se baseie no custo do serviço, nos termos da legislação específica já em vigor, sujeita à revisão sempre que for necessário manter o equilíbrio financeiro da exploração.

58. Sendo de 10% (dez por cento) a taxa em vigor para a remuneração anual do capital da concessão de qualquer porto em

exploração por empresas comerciais, nos termos da Lei nº 3.421/58, considerando o montante do capital da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., deve ser fixada em 5% (cinco por cento) a taxa de remuneração anual desse capital, mantendo, contudo, a taxa em vigor para os portos concedidos, até a extinção das respectivas concessões.

59. Ficaria a cargo do Conselho Portuário Nacional fixar o percentual da arrecadação tarifária dos portos que deverá ser empregado no custeio de suas atividades e das atividades da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. É de todo conveniente que esse custeio de **holding** das empresas seja parte integrante do custeio da rede portuária nacional, a fim de que a parcela do Fundo Portuário Nacional, diretamente proveniente da Taxa de Melhoramento dos Portos, seja integralmente aplicado em investimentos portuários.

60. No interesse de ampliar a faixa de investimentos, é mister, ao se determinar a distribuição obrigatória de dividendos anuais, fosse estabelecido, também que do montante da remuneração do capital da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., nada menos de 50% (cinquenta por cento) passe a constituir o Fundo de Reserva Especial, destinado, inclusive, à realização de investimentos não compreendidos nas finalidades do Fundo Portuário Nacional, fixando em 25% (vinte e cinco por cento) desse mesmo montante a parcela destinada ao Fundo Especial de Resgate.

61. Para reforço do Fundo Portuário Nacional também os dividendos correspondentes às ações de propriedade da União seriam recolhidos, como receita eventual, ao referido fundo.

62. Deve também ser autorizado à PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., constituir, como suas subsidiárias, sociedades por ações, também, de economia mista, para se encarregarem da administração de todos os portos sob seu controle, podendo uma mesma sociedade administrar mais de um porto, desde que seja constituída uma unidade administrativa distinta para cada um deles.

63. A idéia, dominante, na comissão especial, anteriormente referida, era a de constituir, em cada Unidade da Federação, uma única **Companhia Docas**, possuindo essa empresa uma **administração de porto** para cada porto em exploração dentro de sua jurisdição, além de agências nos pequenos portos.

64. Nossa idéia, contudo, não restringe a criação dessas empresas subsidiárias, deixando ao critério da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., definir a zona de administração de cada uma delas, por existir portos maiores e menores, cujos problemas variam de região para região. Os grandes portos exigem uma administração concentrada, enquanto os menores poderão ser integrados numa mesma empresa, com administrações inteiramente distintas.

65. Quanto a essas sociedade subsidiárias, achamos ser necessário que as sociedades por ações, de economia mista, já constituídas, nos termos da legislação federal específica, para a exploração de portos e execução de serviços de dragagem, tenham os seus estatutos revistos para se enquadrarem como sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. Assim, a Companhia Docas do Pará, a Companhia Docas do Ceará e a Companhia Brasileira de Dragagem, únicas, até agora constituídas, para esse fim, passarão a integrar a rede de empresas subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., proporcionando unidade ao sistema.

66. Quanto ao **Fundo Portuário Nacional**, considerando que a administração dos portos nacionais passará a ser atribuição específica da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., está claro que o produto integral da Taxa de Melhoramento dos Portos, criada pela Lei nº 3.421/58, em substituição à Taxa de Emergência, criada pelo Decreto-lei nº 8.311/45, passe a ser recolhido ao BNDE para crédito da conta do referido fundo. Dessa forma, a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., poderá controlar a aplicação das disponibilidades desse fundo nos diversos portos nacionais, através de programas anuais de trabalho, em consonância com o Plano Portuário Nacional que deverá ser submetido à apreciação do Congresso Nacional pelo Poder Executivo, tão logo a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., elabore, visando o melhoramento, modernização, ampliação

e conservação das instalações portuárias existentes, bem como a expansão da rede portuária nacional, pela construção de novos embarcadores marítimos, fluviais e lacustres onde vierem a se demonstrar necessários.

67. Considerando, por outro lado, que a criação, pela Lei nº 3.421/58, do **Fundo de Depreciação**, não produziu os efeitos esperados, no tocante à conservação das instalações portuárias, **seria ele extinto**, passando as suas obrigações a serem satisfeitas pelas próprias administrações portuárias, às quais deverão ser recolhidos os saldos eventuais existentes em cada porto, além de ser acrescido à respectiva tarifa um percentual para esse fim, capaz de permitir a integridade das instalações depreciáveis.

68. Tendo a Lei nº 3.421/58 estabelecido que a conservação das instalações portuárias passaria a ser custeada com o produto do Fundo de Depreciação, em cada porto, mesmo sujeito ao regime de concessão, e sob o controle do DNPVN, a medida, na prática, não foi eficiente, estando a maioria dos portos necessitada, já agora, de grandes inversões para a conservação de suas instalações, sem disponibilidade, para tanto, nas respectivas Contas de Reserva para Depreciação.

69. Retirou, assim, o Governo, com esse dispositivo legal, a obrigatoriedade que tinham as entidades administradoras de portos de conservar as instalações com verbas de seu próprio custeio, sem ter, em contrapartida, se munido dos necessários recursos para efetivar, sob sua responsabilidade direta, a conservação das instalações portuárias.

70. Assim propugnamos que os fundos de amortização e de compensação, criados pela Lei nº 3.421/58, somente serão mantidos para os portos concedidos enquanto não forem extintas as mesmas concessões, devendo ser recolhidos ao Fundo Portuário Nacional, como receita eventual, os saldos desses fundos existentes nos demais portos, cujos acervos sejam incorporados à PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. Ponto também a discutir.

71. Atualmente, 40% (quarenta por cento) do produto da Taxa de Melhoramento dos Portos é aplicada, diretamente, pela administração portuária onde é feito o seu recolhimento, em obras e serviços no referido porto. Por outro lado, o DNPVN, dos 60% (sessenta por cento) restantes da referida taxa, que são recolhidos ao Fundo Portuário Nacional, ainda aplica, no mesmo porto, grandes somas. Existe, assim, uma dualidade de administração, em cada porto, para aplicação do produto da mesma Taxa de Melhoramento dos Portos.

72. Essa dualidade de administração na aplicação do produto da taxa não é aconselhável. É mister que a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., através de programas anuais de trabalhos, proceda a aplicação integral da parcela do produto da taxa que couber a cada porto, para melhoramento, modernização, ampliação e expansão das instalações portuárias, incorporando os novos investimentos ao seu capital, na parcela de propriedade da União.

73. No que respeita à fiscalização financeira da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., naturalmente as suas contas, balancetes mensais e balanços anuais ficam sujeitos ao regime de Auditoria Fiscal pelo processo que for determinado pelo Tribunal de Contas da União e sob o controle do próprio Conselho Fiscal da sociedade.

74. Esse processo, no que possui de inovação, é de todo salutar, por conduzir para o âmbito da Suprema Corte de Contas do País, a estruturação que devem possuir os serviços contábeis e de fiscalização financeira da empresa.

75. Não tendo, por outro lado, sido feita, até agora, a consolidação e a atualização da Legislação Portuária Nacional, em face do grande número de dispositivos legais introduzidos, nos últimos anos, nessa legislação específica, e, também, considerando a necessidade do Poder Legislativo definir as diretrizes básicas do Plano Portuário Nacional, seria concedido um prazo para que o Poder Executivo, por intermédio do Conselho Portuário Nacional, elabore os projetos de lei que deverão ser encaminhados ao Congresso Nacional para a satisfação dessas providências.

76. Atendendo às facilidades, de ordem administrativa, geralmente concedidas às empresas de economia mista, seria concedido à PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., o direito de promover desapropriações de bens que forem previamente considerados de utilidade pública pelo Conselho Portuário Nacional, para o desenvolvimento de suas atividades, bem como a isenção de direitos de importação, de taxas aduaneiras e de impostos federais, ao lado da instituição do seguro portuário obrigatório.

77. Por último, haveria que se transformar o atual DNPVN em Departamento Nacional de Vias Navegáveis, com o encargo específico de estudar, projetar, construir, melhorar e explorar diretamente ou através de concessão a empresas especializadas, as aquavias interiores do País, concedendo a esse novo órgão autárquico, vinculado ao Ministério dos Transportes, uma receita inicial correspondente a 50% (cinquenta por cento) da parcela do Fundo de Reserva Especial da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., até o exercício de 1975, possibilitando, assim, um prazo suficiente ao Poder Executivo para o estabelecimento de um fundo especial destinado ao desenvolvimento das vias navegáveis, de interesse nacional.

78. Como não poderia deixar de ser, todo o pessoal da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., e, conseqüentemente, de suas subsidiárias, se regerá, com exclusividade, pela Legislação Trabalhista, garantidos os direitos dos atuais servidores autárquicos do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, que, no interesse do serviço, venham a ser distribuídos pelo Conselho Portuário Nacional, pela PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. e pelo Departamento Nacional de Vias Navegáveis.

79. Com a constituição da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., como **holding** de um sistema integrado de portos e, em seguida, de suas subsidiárias, encarregadas da administração local de cada porto ou conjunto de portos, a União concede ao sistema uma organização adequada a fase de desenvolvimento por que vem passando o País.

80. Porém, para a administração eficiente do sistema idealizado de integração dos portos à economia nacional, é indispensável, também, que os cargos de direção dessas empresas sejam exercidos por elementos qualificados, com a necessária experiência de administração portuária, dentro dos novos parâmetros que a era tecnológica está a exigir. Para esse fim, as Escolas de Engenharia possuem as cadeiras especializadas de portos e navegação. Há necessidade, apenas, que o Poder Executivo, ao elaborar os estatutos sociais, dessas empresas, faça constar a obrigatoriedade, para o exercício das funções de direção e de chefia técnica, dos certificados desse cursos especializados.

81. Estruturada como **holding**, de um sistema integrado de portos e confiada que seja a sua direção a elementos de comprovado valor gerencial e técnico, a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., terá, sem dúvida, o mesmo destino nacionalizante de atividades de interesse público que tiveram as suas co-irmãs — a PETROBRÁS e a ELETROBRÁS.

Anexamos, Sr. Presidente, uma sugestão de projeto de lei disciplinando a matéria — porque nos é defeso, pela atual Constituição, apresentar projeto de lei —, sugestão essa que submetemos à alta apreciação de nossos pares.

É a seguinte:

SUGESTÃO PARA UM PROJETO DE LEI

Reorganiza o sistema portuário nacional, e dá outras providências.

Art. 1º Para o desempenho das atividades de responsabilidade da União Federal no setor portuário nacional ficam criados, nos termos desta lei:

a) como **órgão deliberativo**, o Conselho Portuário Nacional, vinculado ao Ministério dos Transportes;

b) como **entidade executiva**, vinculada ao Conselho Portuário Nacional, uma sociedade por ações, de economia mista, sob a denominação de PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.

Art. 2º Ao Conselho Portuário Nacional compete:

a) o estabelecimento da política geral de portos da União;

b) a aprovação dos orçamentos — programa de investimentos da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., de suas subsidiárias e dos concessionários de portos;

c) a aprovação dos projetos e orçamentos das obras, serviços e aparelhamentos a serem executados pelos concessionários de portos por conta dos capitais das respectivas concessões;

d) a aprovação das tomadas de contas dos concessionários de portos e o seu encaminhamento ao Tribunal de Contas, bem como dos balanços e balancetes da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. e de suas subsidiárias;

e) a aprovação dos contratos de financiamentos internos ou externos a serem feitos pela PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., por suas subsidiárias e pelos concessionários de portos;

f) o encaminhamento, ao Poder Executivo, de projetos de lei e de decreto que interessem ao sistema portuário nacional, bem como a prévia manifestação sobre os projetos dessa natureza quando elaborados por outros setores da administração federal;

g) a aprovação dos estatutos e demais atos constitutivos das sociedades por ações de economia mista, subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.;

h) o estabelecimento das normas para a confecção dos relatórios e balanços anuais da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. e de suas subsidiárias, bem como para as tomadas de contas dos concessionários de portos;

i) a aprovação das taxas da Tarifa Portuária, bem como o estabelecimento de sua forma, incidência, aplicação e isenções;

j) a determinação das áreas de administração e de jurisdição de cada porto;

k) o estabelecimento das normas de operação portuária, inclusive de realização dos serviços acessórios às atividades portuárias, quando executados como suplemento às operações do porto;

l) o estabelecimento dos índices de produção nas operações portuárias e acessórios, bem como a fixação dos termos de trabalhadores necessários à sua execução;

m) o estabelecimento do sistema de remuneração por produção e dos incentivos à produtividade dos trabalhadores portuários e das atividades afins, conexas ou acessórias, referidas na alínea k;

n) o estabelecimento das normas e a autorização para a construção e utilização por empresas ou grupos de empresas de terminais portuários para uso privativo;

o) a declaração de utilidade pública para bens que necessitem ser desapropriados no interesse da realização de obras e serviços portuários;

p) a aprovação, em nome do Poder Executivo, de construções ou edificações de qualquer natureza, situadas nas zonas de administração dos portos, bem como o estabelecimento das normas para a sua realização;

q) a decisão, em instância administrativa superior, das questões que surgirem entre terceiros e a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., suas subsidiárias e os concessionários de portos.

§ 1º O Conselho Portuário Nacional é composto de um Presidente, da livre escolha do Presidente da República, e de 10 (dez) membros, representando a Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, a Superintendência Nacional de Marinha Mercante, o Conselho Nacional de Transportes, o Conselho de Comércio Exterior, o Conselho de Política Aduaneira, o Conselho Superior do Trabalho Marítimo, as Confederações Nacionais do Comércio, da Indústria e da Agricultura, e a Federação Nacional dos Portuários, todos indicados pelas suas respectivas entidades, exercendo suas funções por prazo indeterminado.

§ 2º O regimento do Conselho Portuário Nacional será aprovado por decreto do Presidente da República.

§ 3º As deliberações do Conselho Portuário Nacional serão tomadas por maioria de votos, tendo o seu Presidente direito de voto sobre as mesmas, cabendo recurso para o Ministro dos Transportes.

Art. 3º À PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., compete superintender e executar a administração, exploração, melhoria e ampliação da rede portuária nacional, em obediência à política que, para esse fim, vier a ser aprovada pelo Governo Federal, de conformidade com as normas e resoluções que, para tanto, forem baixadas pelo Conselho Portuário Nacional, passando para a sua competência, inclusive, as atribuições que, nos termos da Lei nº 4.213/63, são presentemente exercidas pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, bem como os direitos e obrigações referentes à rede portuária nacional.

Parágrafo único Os estatutos da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., serão aprovados por decreto do Presidente da República, devendo ser obedecidas, na sua elaboração, inclusive no que respeita à constituição de seu capital, as disposições constantes do Decreto-lei nº 2.627/40 e legislação subsequente, com as ressalvas expressamente constantes desta lei.

Art. 4º O capital inicial da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. será constituído pela soma dos valores reais:

a) das instalações portuárias existentes em todos os portos da República e que tenham sido construídas com recursos públicos federais de qualquer natureza, inclusive as realizadas nos portos sob regime de concessão;

b) das instalações portuárias que tenham sido construídas com recursos próprios dos concessionários de portos que desejarem participar do capital inicial da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.;

c) das instalações, aparelhamentos e equipamentos incorporados pela União e pelos concessionários de portos ao patrimônio das sociedades por ações, de economia mista, já constituídas nos termos da legislação federal específica, para a exploração de portos e realização de serviços de dragagem, a serem incorporados pelo valor nominal das respectivas ações;

d) de todos os demais bens e direitos a eles relativos, integrantes ou em poder do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e dos concessionários de portos que desejarem participar do capital inicial da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.

§ 1º Para efeito exclusivo de subscrição no capital da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., incluem-se, entre os concessionários de portos referidos na alínea b deste artigo, os que tiveram suas concessões extintas e cujos acervos, realizados com seus recursos próprios, ainda não tenham sido indenizados pelo Governo Federal, nos termos da legislação vigente e dos respectivos contratos de concessão.

§ 2º As ações da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., serão todas ordinárias e nominativas, de valor nominal de Cr\$1,00 (um cruzeiro) cada uma.

§ 3º As ações de propriedade da União no capital da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. não poderão ser em número inferior a 51% (cinquenta e um por cento) do capital social.

§ 4º As ações da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. de propriedade da União, dentro do limite mínimo fixado no parágrafo anterior deste artigo, são inalienáveis e insusceptíveis de ônus ou gravames de qualquer espécie.

§ 5º A PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. agindo como mandatária da União, para todos os efeitos legais, poderá, quando devidamente autorizada pelo Conselho Portuário Nacional, alienar as ações de propriedade da União, excedentes da parcela mínima fixada no parágrafo terceiro deste artigo, por quantia não inferior ao seu valor nominal, cuja alienação deverá ser feita por oferta pública, através das Bolsas de Valores, bem como caucioná-las em garantia de operações de crédito que vier a realizar.

§ 6º O produto da venda das ações de propriedade da União mencionadas no parágrafo anterior, será recolhido, como receita eventual, ao Fundo Portuário Nacional.

§ 7º Os atos constitutivos da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. e de suas subsidiárias, bem como os de integralização de seus respectivos capitais sociais, são isentos do pagamento de impos-

tos, taxas e quaisquer outros ônus fiscais compreendidos na competência da União, ficando a isenção dos tributos estaduais e municipais para ser concedida nos termos do § 2º do art. 19 da Constituição.

§ 8º Os lucros líquidos apurados, anualmente, pela PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., depois de feitas as deduções legais e estatutárias, serão distribuídos, como dividendos, aos acionistas, devendo as parcelas correspondentes aos dividendos das ações subscritas pela União ser incorporadas, anualmente, como receita eventual, ao Fundo Portuário Nacional.

Art. 5º O ativo imobilizado da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., bem como de suas subsidiárias, deverá, anualmente, ser corrigido, em sua expressão monetária, nos termos da legislação fiscal vigente em cada exercício financeiro e devidamente capitalizado.

Parágrafo único. As ações oriundas da reavaliação do ativo imobilizado da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., bem como de suas subsidiárias, serão distribuídas, como bonificação, aos acionistas, na proporção de suas respectivas participações.

Art. 6º A PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., disporá, para sua administração e fiscalização, dos seguintes órgãos:

a) de uma Diretoria Executiva, composta de um Diretor-Presidente, da indicação do Ministro de Transportes, e de mais quatro Diretores que deverão exercer o controle das atividades técnicas, financeiras, administrativas e de segurança da sociedade, indicados, respectivamente, pelos Ministros dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e do Comércio e da Marinha, eleitos pela Assembleia-Geral e com mandatos de até 4 anos, permanecendo em exercício até a posse de seus substitutos;

b) de um Conselho Fiscal, composto de três membros efetivos e respectivos suplentes, indicados pelo Tribunal de Contas da União e eleitos pela Assembleia-Geral com as atribuições e mandatos previstos em lei, podendo ser reconduzidos.

Art. 7º O representante da União nas reuniões da Assembleia-Geral da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., será o Presidente do Conselho Portuário Nacional.

Art. 8º Fica autorizada a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., a constituir, como suas subsidiárias, sociedades por ações, de economia mista, para se encarregarem da administração local de todos os portos integrantes da rede portuária nacional.

§ 1º As sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., serão constituídas de conformidade com o disposto no Decreto-lei nº 2.627/40 e legislação subsequente, inclusive do Decreto-lei nº 794/69, devendo os seus estatutos e demais atos constitutivos serem aprovados pelo Conselho Portuário Nacional.

§ 2º Poderá uma mesma sociedade subsidiária administrar mais de um porto, desde que para cada um seja constituída uma unidade administrativa distinta.

§ 3º As sociedades por ações, de economia mista já constituídas nos termos da legislação federal específica, para a exploração de portos e realização de serviços de dragagem, deverão ter os seus estatutos sociais revistos pelo Conselho Portuário Nacional e aprovados pelas suas respectivas Assembleias-Gerais, para se enquadrarem, nos termos desta lei, como sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.

§ 4º A PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. poderá contratar a administração de qualquer porto com empresa especializada, desde quando essa providência seja previamente aprovada pelo Conselho Portuário Nacional.

Art. 9º Ficam respeitadas as concessões existentes, outorgadas por ou em consequência de lei, enquanto as mesmas se demonstrarem administrativa e economicamente satisfatórias, cabendo ao Conselho Portuário Nacional a fiscalização permanente dos contratos dessas concessões.

Parágrafo único Extintas as concessões referidas neste artigo, os seus acervos passarão a integrar o patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., por aumento de capital a ser subscrito pela União.

Art. 10 É assegurado o prazo de um ano, a partir da data da publicação desta lei, para que os concessionários de portos que não optarem pela faculdade prevista na alínea b do art. 4º da presente lei, manifestem, pelos seus órgãos competentes, o desejo de incorporar os seus acervos ao patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A. antes de se findarem os prazos de suas respectivas concessões.

§ 1º No caso afirmativo e quando o concessionário for uma sociedade comercial, os acionistas porventura dissidentes não gozarão do direito a que se refere o art. 107 do Decreto-lei nº 2.627/40, e a incorporação se fará, nos termos desta lei, nos 90 (noventa) dias seguintes ao da publicação do respectivo ato no órgão oficial competente.

§ 2º O valor das instalações a serem incorporadas ao patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., será indenizado pela Sociedade à escolha do concessionário, em ações pelo seu valor nominal ou em debêntures do tipo das autorizadas pela Lei nº 4.728/65, resgatáveis durante o prazo restante da concessão, fixados os juros destas na base da renda que o respectivo contrato de concessão tenha estabelecido para o investimento do concessionário.

§ 3º Quando a constituição de uma das sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., exigir a incorporação do acervo de um porto concedido cujo concessionário não tenha optado pela faculdade prevista neste artigo, a União decretará a encampação da concessão que será promovida pelo Conselho Portuário Nacional de conformidade com o disposto no parágrafo único do art. 13 do Decreto nº 24.599/34, devendo a respectiva indenização ser paga pelo processo indicado no parágrafo anterior.

Art. 11 A tarifa de cada porto em exploração pelas sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., deverá ser baseada no custo do serviço, de conformidade com o disposto, para esse fim, na Lei nº 3.421/58 e com as alterações constantes desta lei, devendo ser revista sempre que for necessária à manutenção do equilíbrio financeiro da exploração.

§ 1º No cálculo da tarifa para os portos em exploração pelas sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., a parcela relativa à remuneração dos investimentos recairá, apenas, sobre o valor correspondente às instalações e equipamentos necessários à efetiva prestação de serviços aos usuários.

§ 2º Fica mantida a taxa de 10% (dez por cento) relativa à remuneração anual dos investimentos para as sociedades subsidiárias da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., instituída pelo Decreto-lei nº 1.021/69.

§ 3º O montante que anualmente produzir a remuneração dos investimentos de cada porto em exploração pelas sociedades subsidiárias referidas neste artigo, será distribuído em duas parcelas iguais, cabendo uma à sociedade onde a renda foi arrecadada e a outra à PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.

§ 4º Para os portos em exploração, concedidos por ou em consequências de lei, ficam mantidas, quanto ao cálculo da tarifa portuária, as disposições constantes da Lei número 3.421/58.

§ 5º A remuneração dos investimentos nos portos explorados sob regime de concessão, abrange os investimentos dos concessionários e os da PORTOBRÁS.

§ 6º O Conselho Portuário Nacional, fixará, anualmente, a parcela percentual da arrecadação tarifária dos portos em exploração que deverá ser recolhido ao Fundo Portuário Nacional para o custeio de suas despesas de administração, bem como da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A.

Art. 12. Do montante que produzir, anualmente, a remuneração dos investimentos, previsto no § 3º do artigo anterior, a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., da parcela que lhe é atribuída destinará, obrigatoriamente:

a) 50% (cinquenta por cento) à constituição do Fundo de Reserva Especial, destinado, inclusive, à realização de investimentos não compreendidos nas finalidades do Fundo Portuário Nacional e nos termos das disposições estatutárias específicas;

b) 25% (vinte e cinco por cento) à constituição do Fundo Especial de Resgate destinado ao pagamento de despesas relativas ao resgate de ações e de debêntures, bem como ao pagamento de indenizações de qualquer natureza.

Art. 13. O Fundo Portuário Nacional passa a ser integralmente administrado pela PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., dentro das normas que forem baixadas pelo Conselho Portuário Nacional.

§ 1º O produto integral da Taxa de Melhoramento dos Portos, de que trata o art. 3º da Lei nº 3.421/58 passa a ser recolhido ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para crédito do Fundo Portuário Nacional.

§ 2º A parcela correspondente a 50% (cinquenta por cento) da Taxa de Melhoramento dos Portos recolhida pela administração de cada porto em exploração, terá sua aplicação obrigatória, pela PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., no melhoramento, modernização e ampliação das instalações do mesmo porto.

§ 3º Os novos investimentos do Fundo Portuário Nacional, apurados em cada exercício financeiro, serão incorporados ao capital da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., como parcela do capital de propriedade da União.

Art. 14. Fica extinto o Fundo de Depreciação instituído pela Lei número 3.421/58, retornando à responsabilidade das administrações portuárias a conservação das respectivas instalações e equipamentos que integrem os acervos portuários.

§ 1º A despesa com a conservação das instalações e equipamentos passa a integrar as despesas de exploração dos portos, devendo, no estabelecimento das tarifas portuárias, ser a mesma computada em percentuais que permitam manter a integridade dos bens e instalações depreciáveis.

§ 2º Ficam incorporados à receita dos portos para os fins referidos no parágrafo anterior deste artigo, os saldos existentes nas respectivas contas de Reservas para Depreciação na data da entrada em vigor desta lei.

Art. 15. Os Fundos de Amortização e de Compensação criados pela Lei nº 3.421/58 somente serão mantidos para os portos concedidos enquanto não forem extintas as respectivas concessões, devendo os saldos desses fundos, existentes nos demais portos cujos acervos passem a integrar o patrimônio da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., serem recolhidos, como receita eventual, ao Fundo Portuário Nacional, na data de entrada em vigor desta lei.

Art. 16. As Contas, balancetes mensais e balanços anuais da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., ficam sujeitos ao regime de Auditoria Fiscal, sob o controle do Conselho Fiscal, pelo processo que for determinado pelo Tribunal de Contas.

Art. 17. A PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., e suas subsidiárias gozam dos seguintes favores:

a) de promover a desapropriação de bens que venham a interessar ao desenvolvimento de suas atividades, desde que seja declarada previamente a utilidade pública dos mesmos pelo Conselho Portuário Nacional;

b) da isenção de direitos de importação e de taxas aduaneiras para os materiais, equipamentos e aparelhamentos de que necessitar para a realização de seus serviços, observadas as disposições legais e relativas à existência de similares na indústria nacional, a ser concedida, em cada caso, por expressa autorização do Ministério da Fazenda;

c) da isenção de todos os impostos federais, inclusive, o de renda, ficando a isenção dos impostos estaduais e municipais para ser concedida nos termos do § 2º do art. 19 da Constituição.

Art. 18. O regime jurídico do pessoal da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., e de suas subsidiárias será o da Legislação Trabalhista.

Art. 19. O atual Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis passará a constituir, dentro do mesmo regime jurídico em que presentemente se encontra, o Departamento Nacional de Vias Navegáveis, como órgão integrante do Ministério dos Transportes.

tes e com o encargo específico de estudar, projetar, construir, melhorar, ampliar e explorar diretamente ou através de concessão a empresas especializadas, as aquedutos interiores do país, cujo regimento será aprovado por decreto do Presidente da República.

Parágrafo único. Enquanto o Departamento Nacional de Vias Navegáveis não dispuser de outras receitas próprias que garantam a realização de suas atividades específicas, 50% (cinquenta por cento) da parcela do Fundo de Reserva Especial prevista na alínea b do § 1º do art. 12 desta lei, será destinado, anualmente, ao referido Departamento, para o custeio de sua administração e de seus serviços, até o encerramento do exercício de 1975.

Art. 20. O pessoal integrante do quadro de pessoal do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis será distribuído, no interesse do serviço, entre o Conselho Portuário Nacional, a PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., e o Departamento Nacional de Vias Navegáveis, garantidos todos os seus direitos e demais vantagens.

Art. 21. Fica instituído o seguro portuário, obrigatório, para todas as mercadorias confiadas à fiel guarda e conservação das administrações portuárias, a ser regulamentado por decreto do Presidente da República.

Art. 22. As polícias portuárias, em cada porto, embora administrativamente vinculadas às administrações portuárias, ficam tecnicamente subordinadas à Diretoria de Segurança da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., a qual caberá, com exclusividade, baixar as normas que deverão regular a atuação das mesmas.

Art. 23. Caberá ao Conselho Portuário Nacional, submeter ao Poder Executivo, para encaminhamento ao Congresso Nacional, dentro do prazo de um ano, contado da data de sua instalação, projetos de lei:

- a) consolidando e atualizando a legislação portuária nacional;
- b) instituindo o Plano Portuário Nacional.

Art. 24. Para a elaboração, dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data da publicação desta lei, dos regimentos do Conselho Portuário Nacional e do Departamento Nacional de Vias Navegáveis, bem como dos estatutos sociais da PORTOBRÁS — Portos Brasileiros S.A., o Presidente da República designará uma Comissão Especial, presidida por um elemento de sua imediata confiança e integrada por representantes da Procuradoria-Geral da República e dos Ministérios dos Transportes e do Planejamento e Coordenação Econômica.

Art. 25. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas todas as disposições em contrário.

Era o que tinha a dizer. (**Muito bem!**)

PARECER Nº 56, de 1975-CN

Da Comissão Mista sobre a Mensagem n.º 41, de 1975 — CN (Mensagem n.º 136, de 1975, na origem) do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, que "dispõe sobre a isenção do imposto de renda das sociedades de investimento de cujo capital social participem pessoas físicas ou jurídicas, residentes ou domiciliadas no exterior, regula o regime fiscal dos rendimentos de aplicações em ações dessas sociedades e dá outras providências".

Relator: Senador Ruy Santos

A Mensagem do Senhor Presidente da República, em exame, submete à consideração do Congresso Nacional, em face ao disposto no art. 55 da Constituição Federal, o texto do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, que "dispõe sobre a isenção do imposto de renda das sociedades de investimento de cujo capital social participem pessoas físicas ou jurídicas, resi-

centes ou domiciliadas no exterior, regula o regime fiscal dos rendimentos de aplicações em ações dessas sociedades e dá outras providências".

O Decreto-lei disciplina o tratamento fiscal dos rendimentos pagos pelas sociedades de investimento a residentes ou domiciliados no exterior.

Ao sugerir a expedição do Decreto-lei, o Senhor Ministro de Estado da Fazenda afirma que o debate público sobre o texto proposto poderia gerar forte especulação nas Bolsas de Valores.

Em sua Exposição de Motivos, diz o Senhor Ministro de Estado da Fazenda:

"A legislação brasileira já prevê todos os instrumentos necessários ao ingresso de capitais estrangeiros para aplicação no mercado de valores mobiliários. As condições do registro dos capitais, dos reinvestimentos dos seus lucros, das remessas de dividendos e ganhos de capital, e das repatriações do investimento, já estão fixadas na Lei n.º 4.131, de 3 de setembro de 1962, modificada pela Lei n.º 4.390, de 29 de agosto de 1964. Por outro lado, o instrumento tecnicamente apropriado para o ingresso desses capitais destinados ao mercado de valores mobiliários é a sociedade de investimentos prevista no artigo 49 da Lei n.º 4.728, de 14 de julho de 1965. O § 3.º do artigo 49 dessa lei atribui ao Conselho Monetário Nacional a necessária competência para regulamentar o funcionamento dessas sociedades. Por outro lado, o artigo 18 do Decreto-lei n.º 1.338, de 23 de julho de 1974, isenta os lucros de tais sociedades do imposto de renda sobre pessoa jurídica.

Os dispositivos legais citados já permitiriam que o Banco Central autorizasse o ingresso de capitais estrangeiros em sociedades de investimento de capital autorizado, dentro das seguintes condições:

a) os capitais e seus reinvestimentos seriam registrados em moeda estrangeira (os reinvestimentos também em cruzeiros), podendo retornar a qualquer tempo sem pagar imposto de renda. O único freio ao retorno dos investimentos seriam as disposições dos §§ 3.º e 4.º do artigo 3.º do Decreto-lei n.º 1.109, de 26 de junho de 1970, as quais mandam tributar como lucros distribuídos as reduções de capital que anulem incorporações de reservas efetuadas nos cinco anos anteriores. Nenhuma limitação existiria quanto aos prazos de retorno de investimento inicial;

b) os lucros auferidos pela sociedade de investimento seriam isentos do imposto de renda na pessoa jurídica. Quando distribuídos, ficariam sujeitos ao imposto de 5% (cinco por cento) previsto no artigo 11 do Decreto-lei n.º 94 de 30 de dezembro de 1966, como ônus da sociedade, e quando remetidos para o exterior sofreriam o desconto de 25% (vinte e cinco por cento) na fonte;

c) os lucros e dividendos líquidos remetidos para o exterior, quando excedessem, como média trienal, a 12% (doze por cento) ao ano sobre o capital original mais reinvestimentos ficariam sujeitos ao imposto suplementar de que trata o artigo 43 da Lei n.º 4.131, de 3 de setembro de 1962, com a nova redação dada pela Lei n.º 4.390, de 29 de agosto de 1964. As taxas desse imposto suplementar são:

c.1) entre 12% e 15% de lucros sobre o capital mais reinvestimento: 40% (quarenta por cento);

c.2) entre 15% a 25% de lucros; 50% (cinquenta por cento);

c.3) acima de 25% de lucro: 60% (sessenta por cento);

d) os ganhos de capital auferidos pelos acionistas estrangeiros na venda ou na liquidação da sociedade ficariam sujeitos ao imposto de renda na fonte de 25% (vinte e cinco por cento), não incidindo sobre eles o imposto suplementar acima mencionado."

O tratamento fiscal em vigor é adequado aos capitais destinados a atividades comerciais e agrícolas. Entretanto, não se ajusta plenamente aos recursos externos que venham a ser aplicados no mercado de valores mobiliários.

Esses recursos externos representam um híbrido de capitais de empréstimo e de inversões diretas. Como capitais de empréstimo constituem aplicações financeiras, mas como investimentos diretos assumem considerável margem de risco.

São estas as soluções propostas no Decreto-lei, tendo em vista as peculiaridades do caso:

"1) a fim de evitar o ingresso de capitais especulativos, é desejável assegurar um prazo mínimo de permanência dos investimentos no país, por um forte sistema de incentivos fiscais. Com esse objetivo, o artigo 1.º do projeto estabelece, em seu *caput*, que as sociedades de investimento de cujo capital participem residentes ou domiciliados no exterior só se beneficiarão da isenção do imposto de renda na pessoa jurídica se atenderem às condições que forem fixadas pelo Conselho Monetário Nacional quanto ao prazo mínimo de permanência e ao regime de registro do ingresso e do retorno de capital estrangeiro no país. Como complemento necessário, o artigo 7.º estabelece que tal isenção será perdida pela sociedade de investimento que descumprir essas normas.

Como as sociedades em questão deverão constituir-se no regime de capital autorizado, e como os prazos mínimos de permanência serão fixados pelo Conselho Monetário Nacional, o § 1.º do artigo 1.º elimina duas incidências tributárias que, no caso específico, perdem sentido: a sobre o excesso de reservas em relação ao capital e a sobre reduções de capital que anulem incorporações de reservas nos cinco anos anteriores. Suprime-se também o imposto de 5% (cinco por cento) sobre os lucros distribuídos, visto que tais empresas se assemelham, em sua estrutura, às sociedades de capital aberto que já gozam dessa isenção.

2) A proibição de que os reinvestimentos sejam repatriados com isenção fiscal — em face das dificuldades de avaliação de inversões em carteira de valores mobiliários e, ainda, porque a definição convencional de reinvestimento poderia provocar distorções operacionais nas sociedades de investimento mascarando a verdadeira situação patrimonial — implica num tratamento desfavorável das sociedades de investimento em relação às demais formas de captação de poupanças externas de risco. Para estabelecer a devida compensação, o artigo 2.º do projeto fixa em 15% (quinze por cento) o desconto na fonte sobre os dividendos e bonificações em dinheiro remetidos para o exterior pelas sociedades em questão. Deve-se observar que essa é a mesma taxa que se aplica aos acionistas residentes no país de sociedades de

investimento e de sociedades anônimas de capital aberto, quando optam pela tributação exclusiva na fonte. O imposto suplementar sobre os dividendos líquidos acima de 12% (doze por cento) é mantido no artigo 6.º do projeto, às mesmas taxas previstas na Lei n.º 4.390. Por motivos práticos procurou-se adequar a sistemática de aferição trienal do excesso de remessas ao caso específico das aplicações em valores mobiliários do mercado financeiro e de capitais.

3) O conceito de ganho de capital assume vital importância nas aplicações em valores mobiliários, correspondendo ao prêmio final e aleatório do risco. O melhor critério, no caso, é só medir os ganhos de capital uma vez repatriado todo o investimento original, conforme preceitua o § 1.º do artigo 3.º do projeto.

4) O sistema de tributação dos dividendos e ganhos de capital deve incentivar a permanência de recursos no país, jamais estimulando o investidor estrangeiro a antecipar remessas para poupar impostos. Isso conduz às seguintes regras básicas de coerência tributária:

a) remessas de dividendos e de ganhos de capital devem ter o mesmo tratamento fiscal. Com efeito, uma tributação mais favorável dos dividendos induziria os investimentos externos a elevá-los ao máximo de 12% líquidos anuais nos primeiros anos, para poupar um futuro imposto maior sobre ganhos de capital; já uma tributação mais favorável dos ganhos de capital induziria o investidor externo a repatriar seu capital original no menor prazo permitido pelo Conselho Monetário Nacional a fim de chegar o mais rapidamente possível à fase mais benévola da tributação. Por essa razão o § 1.º do artigo 3.º estabelece para os ganhos de capital o mesmo imposto na fonte de 15% aplicado aos dividendos, e o *caput* do artigo 6.º o mesmo regime de imposto suplementar para remessas além de 12% ao ano. (O artigo 4.º deixa claro que os ganhos de capital de residentes no exterior, em outras modalidades de investimento não abrangidas pelo projeto de Decreto-lei, continuam sujeitos ao imposto de 25%);

b) a base de cálculo para o limite de 12% ao ano acima do qual incide o imposto suplementar deve ser o investimento original sem a exclusão das parcelas repatriadas. Para o caso dos ganhos de capital que só se evidenciam após o retorno total do investimento, essa regra dispensa qualquer esclarecimento uma vez que a exclusão reduziria a base de zero. Para o caso dos dividendos ela se estende automaticamente pelo princípio da equalização dos impostos sobre dividendos e ganhos de capital. Esse aspecto está previsto no *caput* do artigo 6.º;

c) o imposto suplementar sobre remessas além de 12% ao ano deve ter a sua aplicação limitada a um certo número de anos a contar da data do investimento original sem o que o investidor arcaria com todos os ônus do risco e nenhum dos seus atrativos. De fato, não se permite, no caso, que o reinvestimento retorne sem ônus fiscais nem que sirva de base ao cálculo do imposto suplementar. Para tanto, o § 2.º do artigo 6.º determina que esse imposto suplementar não se aplicará nem aos dividendos nem aos ganhos de capital após completados oito anos do registro do investimento inicial;

d) convém estimular a permanência do investimento original por período superior ao mínimo exigido pelo Conselho Monetário Nacional. Para tanto, o artigo 5.º do projeto estabelece uma tabela regressiva para a tributação dos dividendos e ganhos de capital quando o investimento inicial permanecer no País, sem qualquer retorno, pelo prazo mínimo de seis anos. Conforme o prazo de imobilização esse imposto poderá ser reduzido até 8% (oito por cento)."

O artigo 1.º do Decreto estabelece que as sociedades de Investimento de cujo capital social participem pessoas físicas ou jurídicas, residentes ou domiciliadas no exterior, só se beneficiarão da isenção do Imposto de Renda prevista no artigo 18 do Decreto-lei n.º 1.338, de 23 de julho de 1974, se atenderem às normas e condições fixadas pelo Conselho Monetário Nacional, para regular o ingresso de recursos externos no País destinados à subscrição ou aquisição das ações de emissão das mencionadas sociedades.

O Imposto de Renda incidente nos dividendos ou bonificações em dinheiro distribuídos pelas sociedades de investimento referidos neste Decreto-lei, a acionistas residentes ou domiciliados no exterior, será descontado na fonte à razão de 15% (quinze por cento), ressalvado o disposto nos artigos 5.º e 6.º

Em seu art. 7.º, o Decreto prevê que perderá o direito a isenção contida no art. 1.º, ficando os rendimentos sujeitos a tributação, na fonte ou na declaração, às alíquotas vigentes para as demais pessoas jurídicas, a Sociedade de Investimento que deixar de cumprir as disposições regulamentares estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional. Nesta hipótese, o próprio Banco Central do Brasil proporá a constituição do crédito tributário à Secretaria da Receita Federal.

O Decreto-lei em exame traz em si o elevado propósito de fortalecer o Mercado Brasileiro de Capitais. Deve-se ressaltar que os recursos externos terão rígido controle pelo Conselho Monetário Nacional e Banco Central do Brasil.

O Governo tem se preocupado com o comportamento das Bolsas de Valores em nosso País e, com as medidas consubstanciadas no decreto-lei, busca atrair o Capital externo para o nosso Mercado de Capitais.

Por estas razões, recomendamos a aprovação do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, na forma do seguinte:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 42 DE 1975

Aprova o texto do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, que "dispõe sobre a isenção do Imposto de Renda das sociedades de investimento de cujo capital social participem pessoas físicas ou jurídicas, residentes ou domiciliadas no exterior, regula o regime fiscal dos rendimentos de aplicações em ações dessas sociedades, e dá outras providências".

Sala das Comissões, em 9 de junho de 1975. — Tancredo Neves, Presidente. — Ruy Santos, Relator. — Lenoir Vargas — Saldanha Derzi — Renato Franco — Augusto Franco — Bento Gonçalves — Luiz Fernando — Emanuel Waissmann, com voto em separado — Carlos Wilson — Antônio Carlos Magalhães — Ulisses Potiguar — Virgílio Távora — Hugo Napoleão.

MENSAGEM N.º 41, DE 1975 (CN)

DECLARAÇÃO DE VOTO DO DEPUTADO TANCREDO NEVES

O Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, ora apreciado simultaneamente pelas duas Casas do Congresso Nacional, estabelece incentivos fiscais do Imposto de Renda, na forma de reduções ou isenções, a fim de atrair recursos externos para aplicações no mercado de capitais.

A medida objetiva facilitar o ingresso de recursos financeiros externos, sendo assim cabe analisar a importância destes, frente às necessidades da economia brasileira, em primeiro lugar.

Na verdade, se compulsarmos os dados relativos à entrada de capitais estrangeiros no País, registrados no Banco Central do Brasil, uma observação é clara, qual seja a de que, mesmo os capitais de risco, apresentam-se sob a forma de moeda. Para um total de 2 bilhões e 19 milhões de dólares recebidos pelo país nos anos de 1973 e 1974, apenas 9 milhões de dólares o foram sob a forma de equipamentos, quer dizer, menos de 0,5% (meio por cento). Doutra parte, porém, os capitais de risco se distinguem das aplicações mobiliárias de capitais, pois que apresentam, em muitos casos, um forte conteúdo tecnológico, muitas vezes útil ao processo de expansão econômica interna. Na verdade a absorção de tecnologia, realizada via capitais de risco, desde que submetida à crítica do desenvolvimento do país, é viável, desde que, a partir daí, haja a criação autônoma pela pesquisa nacional. É evidente que determinada tecnologia interessa ao país, pelo que fica justificada a liberdade conferida ao capital estrangeiro pela legislação brasileira, bem menos restritiva que a de muitos dos países que aqui investem.

Do mesmo modo que ocorre com os investimentos diretos, os empréstimos e financiamentos em moeda superam, de muito, os relativos a mercadorias e equipamentos. Nos dois anos antes referidos — 1973 e 1974 — o total de entradas em empréstimos e financiamentos atingiu a 11 bilhões e 66 milhões de dólares, cabendo às transações em moeda uma participação na base dos 80,7%, totalizando 8 bilhões, 931 milhões de dólares.

A necessidade do país em moeda estrangeira atende a pagamentos de importações de bens e serviços, que cobrem desde mercadorias até juros e amortizações de empréstimos.

Sem dúvida, por força do modelo de extroversão, essas necessidades cresceram quase que exponencialmente, pois que, de um endividamento externo total de 15.913, 1 milhão de dólares, em setembro de 1974, 66% referia-se a empréstimos em moeda, enquanto em 1969, tal porcentagem era de apenas 36%.

Desse ângulo — necessidade de divisas — pode-se explicar o Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, muito embora sobreexista a dificuldade de, realmente, estabelecer o nível de ingresso de capitais para aplicação no mercado de capitais. Qualquer manifestação nesse sentido é por demais prematura, mas não resta dúvida que basicamente um dos ingredientes principais da abertura aí está.

Verificada a necessidade de capitais externos para ocorrer aos pagamentos internacionais, desde que as exportações, por si sós, possuem um fraco poder de superar o impasse criado pelo modelo de abertura da economia à participação estrangeira, cabe, do ângulo interno, apreciar a função do mercado de capitais na economia brasileira.

Nos últimos anos tem havido enorme interesse em organizar e incentivar o mercado de capitais brasileiro. No entanto a maior parte dos financiamentos obtidos pelas empresas são fornecidos pelos bancos comerciais. A participação dos empréstimos realizados pelos bancos comerciais ao setor privado atingiu a 31,3% do total dos financiamentos pelo sistema financeiro, em 1974, de acordo com os dados do Banco Central do Brasil (Relatório de 1974, pág. 52). O financiamento de bens duráveis de consumo pelas financeiras participou com 13,2% do total dos empréstimos ao setor privado, em 1974, de acordo com a mesma fonte anterior.

Enquanto isso, no que respeita à poupança financeira bruta, pode-se observar (Relatório do Banco Central do Brasil, pág. 41) que as emissões de ações e debêntures atingiram um valor total de 52.977 milhões de cruzeiros, representando 37,63% do montante poupado, em 1974, no país, que foi de 140.791 milhões de cruzeiros. O predomínio, porém, esteve, dentro do total das emissões de ações e debêntures, com o aumento por incorporação de reservas geradas na própria empresa, de 28.938 milhões de cruzeiros (54,62% do total de emissões de ações e debêntures), enquanto a subscrição por oferta pública registrada no Banco Central do Brasil atingiu a apenas 802 milhões de cruzeiros, com uma participação, portanto, de 1,51%.

Pelos dados podemos concluir que o mercado de capitais não tem sido uma fonte de recursos fartos para as empresas, à exceção, talvez de 1971, cabendo essa função aos bancos comerciais e à capitalização por incorporação de reservas.

Doutra parte tem havido, isto sim, um relacionamento inverso entre o desenvolvimento do mercado de capitais e o crescimento da economia, tendo sido também uma das causas dos acréscimos do endividamento externo, após o ano de 1971, o fracasso das bolsas de valores, naufragadas numa especulação desenfreada.

Por último é importante situar a natureza do capital ora incentivado, por intermédio do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975. Na medida em que a rentabilidade de determinadas ações é elevada, há o atrativo, apenas é de registrar que o capital que se aproxima tem por característica básica a atividade de curto prazo, altamente especulativa. Assim, realizados os ganhos, emigra rapidamente. É certo que, afora os atrativos de rentabilidade de algumas empresas cujas ações são negociadas em Bolsas de Valores, é colocado à disposição do capital internacional, um forte sistema de incentivos, conforme ressalta a Exposição de Motivos do Ministro da Fazenda, Mário Henrique Simonsen. Desse modo há uma intenção de alterar a natureza do denominado *hot money* (dinheiro quente), restando, assim, o caráter especulativo.

Além do mais a crise monetária internacional, coroada por um processo inflacionário sem precedentes, a nível mundial, tornou escassos os capitais, principalmente pelas alterações advindas do reajustamento dos preços do petróleo, muito embora a taxa de juros tenha baixado, por força do menor crescimento econômico dos países industriais.

Traçado o pano de fundo, importa apreciar o Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, propriamente, em seus aspectos fundamentais. Mas antes de tudo cabe situar o Decreto-lei n.º 1.401 dentro das medidas delineadas no início do mês de maio para tornar mais atrativo o país, a fim de que os recursos financeiros externos o procurem para aplicações no

mercado mobiliário. Na verdade o Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, é acessório, já que "dispõe sobre a isenção do imposto de renda das sociedades de investimento de cujo capital social participem pessoas físicas ou jurídicas, residentes ou domiciliadas no exterior, regula o regime fiscal dos rendimentos de aplicações em ações dessas sociedades, e dá outras providências". Quer dizer, o instrumento legal em discussão em características só, e definitivamente, fiscais. De fato é a vitrine, pois que tudo o mais está definido no regulamento que acompanha a Resolução n.º 323, de 8 de maio de 1975, aprovada pelo Conselho Monetário Nacional, e baixada pelo Banco Central do Brasil.

A resolução do Conselho Monetário Nacional, e o regulamento respectivo, não serão apreciados pelo Congresso Nacional.

Desse modo é de total relevância apreender todo o sentido do que ocorre. Acima do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, cujas finalidades são exclusivamente fiscais, está a Resolução n.º 323, do dia seguinte, cujo regulamento estabelece as formas de captação, ingresso e permanência dos recursos financeiros externos, destinados ao mercado de capitais brasileiro.

A Exposição de Motivos do Ministro da Fazenda, Mário Henrique Simonsen, que acompanha a Mensagem do Poder Executivo ao Congresso Nacional, é por demais explícita, ao observar que "a legislação brasileira já prevê todos os instrumentos necessários ao ingresso de capitais estrangeiros para aplicação no mercado de valores mobiliários". Sendo a sociedade de investimentos, prossegue, "o instrumento tecnicamente apropriado para o ingresso desses capitais", segundo prevê o artigo 49 da Lei n.º 4.728, de 14 de julho de 1965, é atribuição do Conselho Monetário Nacional (§ 3.º, art. 49, da mesma Lei) regulamentar o funcionamento dessas sociedades.

Assim, ao Congresso Nacional cabe apreciar, não o ato que permite o ingresso de capitais estrangeiros no mercado mobiliário brasileiro, sim um decreto-lei estabelecendo um forte sistema de incentivos fiscais, necessário, segundo o Poder Executivo, para atrair recursos financeiros externos, mas que, de sua parte, fere frontalmente dispositivos estabelecidos, abrindo fendas por onde, mais do que nunca, poderão ser realizadas remessas de valores para o exterior, numa avalanche nunca vista.

O Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, é mais um dos incentivos ao capital, em detrimento do fator trabalho, quando o subemprego, no país, é indistigável. Mais do que isso, porém, é reduzido o imposto de renda sobre a remessa de dividendos ou bonificações em dinheiro de 25 para 15 por cento, os ganhos de capital ficam isentos, até quando seja repatriado todo o investimento original, e após decorrido um período de oito anos o imposto suplementar de renda (progressivo se em três anos consecutivos a média exceda a 12 por cento de remessas) deixa de ser aplicado. Os ganhos de capital, tributados apenas uma vez, quando da repatriação total dos recursos originais, tiveram um imposto reduzido para 15 por cento. Afora isso, após o sexto ano de permanência integral dos investimentos, é estabelecida uma tributação regressiva do imposto sobre a renda.

As demais formas de investimentos estrangeiros existentes no país poderão, a partir do Decreto-lei n.º 1.401 reivindicar igual tratamento, exatamente quando o Congresso Nacional, mais precisamente a Câmara dos Deputados, realiza investigação a respeito das empresas multinacionais no país.

É inegável o processo de desnacionalização sofrido pela economia brasileira mormente nos últimos anos. Não é preciso insistir sobre esse aspecto, ressaltado pelo Presidente Ernesto Geisel, a 19 de março de 1974, no seu primeiro pronunciamento à nação, ao assumir o mandato supremo do país.

Uma abertura como a que se prenuncia, ativada pela Resolução n.º 323, do Conselho Monetário Nacional, que foge à apreciação do Congresso Nacional, e o Decreto-lei n.º 1.401, é de esperar-se, ainda que minimamente, uma desnacionalização maior.

Está aberta ao capital estrangeiro a aquisição de parcelas das empresas brasileiras ainda existentes, contraditoriamente apoiada num forte sistema de incentivos fiscais.

Se o objetivo é conseguir o ingresso de divisas no país, a fim de contrabalançar os juros e amortizações da dívida externa (excessiva e alienante da soberania nacional), somados a importações que se justificam muito mais pelo modelo de extroversão, que na verdade reproduz noutra roupagem a excessiva concentração pessoal da renda e do consumo interno, ao mesmo tempo acresce-se a dependência.

É uma nova forma de endividamento externo que se apresenta, apenas modificada a forma de registro.

E se o endividamento externo bruto do país possui uma parcela de financiamento de importações, dentre as quais podemos separar as que permitem um desenvolvimento útil à economia, atendendo a objetivos sociais, nada se pode esperar de igual, no que se refere ao ingresso de capitais para aplicação em valores mobiliários. Os benefícios, caso existam, serão indiretos, nem sempre verificáveis.

Não há, efetivamente, necessidade de atrair recursos financeiros do exterior, pois o endividamento externo do país cultivava 66% (em setembro de 1974) de empréstimos em moeda, facilmente substituíveis internamente pelo sistema financeiro nacional, sem as pressões inflacionárias que podem gerar, quando as divisas são adquiridas pelo Banco Central do Brasil. O endividamento externo tem o mesmo efeito da emissão de moeda, com a vantagem adicional para esta de não criar dependências exteriores.

Doutra parte não resta dúvida quanto à irrelevância do mercado de capitais, ainda mesmo dentro do modelo de crescimento brasileiro, excessivamente concentrador, mas que prescindiu, a não ser para manifestações especulativas (concentradoras, por sua vez), dele para desenvolver-se, principalmente no estilo que se quer, agora, estabelecer.

O Brasil é o primeiro país em moeda não convertível a abrir as suas Bolsas ao capital externo.

Basta esta consideração para que nos capacitemos dos cuidados extremos que devem ser adotados para resguardar a experiência de desvios lícito ou ilícitos que possam comprometê-la.

Neste particular, o Banco Central, na Resolução n.º 323 que baixou o Regulamento disciplinar para constituição, administração, autorização para funcionamento e as operações das sociedades de investimentos, que se destinarem, especialmente à captação de recursos externos com vistas a sua aplicação no Mercado de Capitais, se houve com louvável zelo, criando normas rígidas quase rigorosamente aplicadas e fiscalizadas permitirão ao Governo um permanente e severo controle das atividades financeiras decorrentes da participação do capital estrangeiro em nossas Bolsas.

Não houve cautela que deixasse de ser prevista e nem providências de defesa da economia nacional que ficassem omitidas.

A ação do Banco Central, no particular do ingresso do capital estrangeiro na Bolsa se faz sentir de forma ampla e autoritária, desde a autorização dada àquelas sociedades para se constituírem, subordinado o seu funcionamento a pressupostos drásticos e incisivos até o tratamento fiscal dado a estes capitais passando pelas vedações às sociedades de investimentos, com estipulações claras e objetivas que impedirão o seu extravasamento para outros objetivos que não o de sua específica destinação, além de contemplar a luz de inspirados preceitos o conceito de empresas ligadas. Não podia ter sido o Banco Central na Resolução n.º 323 mais exato e preciso no expressar as suas preocupações quanto ao enquadramento no parâmetro de suas legítimas finalidades, a presença do capital externo no nosso mercado mobiliário.

São inúmeras as políticas de estímulo e proteção ao investimento do capital estrangeiro em nosso País, principalmente as adotadas a partir de 1964, na convicção de que é imprescindível ao crescimento do Produto Interno Bruto a contribuição da poupança alienígena. Assim é que entre nós nenhuma restrição existe ao capital estrangeiro no que tange ao crédito bancário. A nossa legislação disciplinando os investimentos externos, tanto no que diz respeito ao seu aporte quer quanto aos incentivos que lhe oferecemos para atraí-lo, é das mais liberais do mundo, não só quanto a sua remuneração como pelas garantias de retorno.

Tem sido salientado por todos os estudiosos da matéria que os mecanismos estatuidos na Lei n.º 4.131 favorecem flagrantemente o capital alienígena em relação ao capital nacional.

Enquanto em outros países, como lembrava há pouco prestigiosa coluna especializada no "Estado de São Paulo" onde os bancos estrangeiros não podem recorrer ao desconto do Banco Central, no Brasil, as empresas não nacionais têm fácil acesso ao crédito, além de se beneficiarem da SUDENE, da SUDAM, da EMBRATUR, que as favorecem com os recursos dos seus incentivos, sendo também, de mencionar que elas gozam das facilidades da Comissão de Desenvolvimento Industrial no mesmo pé de igualdade que as empresas nacionais.

Não podemos ser censurados por criar entraves ao livre trânsito em nossa economia dos capitais externos. No particular se censura cabe é à larga generosidade com que os assistimos.

Parec-nos, não obstante, que já é chegado o momento de voltar o Governo as suas atenções e cuidados para proteção e o fortalecimento do capital e da produção brasileira.

Nosso capital, deficiente e escasso, asfixiado pelas pesadas cargas tributárias, contido na sua expansão pelos encargos sociais e atrofiante correção monetária, vive operando prodígios para assegurar a sua sobrevivência.

O capital nacional, na indústria, no comércio e nas atividades rurais, nunca esteve tão carente de amparo como na atual conjuntura de um mundo em que a recessão é uma perspectiva sombria, os déficits nos balanços de pagamentos tendem a se institucionalizar, a crise financeira internacional com a oscilação dos valores entre as moedas fortes está longe de encontrar o seu fim e a crise energética é um pesadelo acabrunhante.

A empresa nacional vacila entre a baixa rentabilidade, a carência de mercado, o endividamento progressivo e vai se definindo até a insolvência ou a encampação por uma multinacional. Urge alterar este quadro, com a criação e o robustecimento das empresas nacionais nos vários setores de nossa economia, tornando-as dinâmicas, sólidas e modernizadas para que gerando lucros e empregos atendam objetivo maior do nosso processo de desenvolvimento que é a emancipação da economia nacional.

Com essas ressalvas e restrições votamos pela aprovação do Projeto de Decreto Lei em discussão.

Sala das Sessões, 9 de junho de 1975. — **Tancredo Neves — Antonio Carlos.**

DECLARAÇÃO DE VOTO DO DEPUTADO EMANUEL WAISSMANN

Considerando que

1. É prematura a assinatura do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, e mais prematura ainda a da Resolução n.º 323, em virtude de estarem ainda sob o crivo de uma CPI da Câmara as atividades das empresas multinacionais no Brasil, sem que se saiba ainda qual a profundidade de seus malefícios à economia e à soberania do Brasil;

2. Conspira contra o interesse nacional esse Decreto-lei, pois ajuda a aumentar o peso de nosso

endividamento externo, que tem o mesmo efeito de emissão de moeda, endividamento esse que seria facilmente substituível internamente por financiamentos nacionais, sendo outra forma de endividamento, apenas modificada na maneira de seu registro;

3. O Decreto-lei em exame é mais um incentivo ao capital, e capital estrangeiro, em prejuízo do fator trabalho, cada vez mais aviltado pelo subemprego;

4. Que as multinacionais, ora em exame na Câmara, utilizando mão-de-obra, capital e matéria-prima nacionais, e entrando apenas com maquinaria obsoleta, extraem lucros, juros, "royalties" e "know-how" de nossa economia, num egresso altamente prejudicial aos nossos interesses e até à nossa soberania, o que provoca, além de outros males, uma compressão cada vez maior das classes menos favorecidas do País, situação essa que não permite, de modo algum, a extensão de privilégios ainda maiores ao dinheiro estrangeiro, que vem para substituir, quais autênticas "ventosas", o capital de giro das empresas genuinamente nacionais,

Votamos CONTRA a aprovação do Decreto-lei n.º 1.401, de 7 de maio de 1975, de iniciativa do Poder Executivo.

Sala da Sessão da Comissão, 11-6-1975. — **Emanuel Waismann.**

SUMÁRIO

1 — ATA DA 76ª SESSÃO CONJUNTA, EM 12 DE JUNHO DE 1975

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Discursos do Expediente

DEPUTADO ANTONIO BRESOLIN — Problema da comercialização do soja.

DEPUTADO PEIXOTO FILHO — Saneamento básico dos Municípios da Região Metropolitana do Grande Rio.

DEPUTADO JUAREZ BERNARDES — 77º aniversário da Independência da República das Filipinas.

1.2.2 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessão do Congresso Nacional a realizar-se amanhã, dia 13, às dezoito horas e trinta minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 7, de 1975, que manda contar integralmente o tempo de serviço público e privado para aposentadoria. Eliminando desigualdades, estende o preceito aos funcionários em geral, dos Estados, dos Municípios, do Distrito Federal e dos Territórios. **Votação adiada por falta de quorum.**

1.4 — ENCERRAMENTO

ATA DA 76ª SESSÃO CONJUNTA, EM 12 DE JUNHO DE 1975

1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 8ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. MAGALHÃES PINTO

Às 10 horas e 30 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Altevir Leal — José Guiomard — Evandro Carreira — José Esteves — José Lindoso — Cattete Pinheiro — Jarbas Passarinho — Renato Franco — Alexandre Costa — Henrique de La Rocque — José Sarney — Fausto Castelo-Branco — Helvídio Nunes — Mauro Benevides — Virgílio Távora — Wilson Gonçalves — Agenor Maria — Domicio Gondim — Marcos Freire — Paulo Guerra — Wilson Campos — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Teotônio Vilela — Augusto Franco — Gilvan Rocha — Heitor Dias — Ruy Santos — Dirceu Cardoso — Eurico Rezende — João Calmon — Roberto Saturnino — Vasconcelos Torres — Benjamim Farah — Danton Jobim — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — Itamar Franco

— Magalhães Pinto — Franco Montoro — Orestes Quércia — Orlando Zancaner — Lázaro Barboza — Osires Teixeira — Itálio Coelho — Mendes Canale — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Leite Chaves — Mattos Leão — Evelásio Vieira — Lenoir Vargas — Otair Becker — Paulo Brossard — Tarso Dutra.

E OS SRS. DEPUTADOS:

Acre

Nabor Júnior — MDB; Nosser Almeida — ARENA; Ruy Lino — MDB.

Amazonas

Antunes de Oliveira — MDB; Joel Ferreira — MDB; Mário Frota — MDB; Rafael Faraco — ARENA; Raimundo Parente — ARENA.

Pará

Alacid Nunes — ARENA; Edison Bonna — ARENA; Gabriel Hermes — ARENA; Jader Barbalho — MDB; João Menezes — MDB; Jorge Arbage — ARENA; Júlio Viveiros — MDB; Juvêncio Dias — ARENA; Newton Barreira — ARENA; Ubaldo Corrêa — ARENA.

Maranhão

Epitácio Cafeteira — MDB; Eurico Ribeiro — ARENA; João Castelo — ARENA; José Ribamar Machado — ARENA; Luiz Rocha — ARENA; Magno Bacelar — ARENA; Marão Filho — ARENA; Temístocles Teixeira — ARENA; Vieira da Silva — ARENA.

Piauí

Celso Barros — MDB; Correia Lima — ARENA; Dyrno Pires — ARENA; Hugo Napoleão — ARENA; João Clímaco — ARENA; Murilo Rezende — ARENA; Paulo Ferraz — ARENA; Pinheiro Machado — ARENA.

Ceará

Antonio Morais — MDB; Claudino Sales — ARENA; Ernesto Valente — ARENA; Figueiredo Correia — MDB; Flávio Marcílio — ARENA; Furtado Leite — ARENA; Gomes da Silva — ARENA; Januário Feitosa — ARENA; Manoel Rodrigues — ARENA; Marcelo Linhares — ARENA; Mauro Sampaio — ARENA; Ossian Araripe — ARENA; Paes de Andrade — MDB; Parsifal Barroso — ARENA; Paulo Studart — ARENA; Jonas Carlos — ARENA.

Rio Grande do Norte

Antônio Florêncio — ARENA; Francisco Rocha — MDB; Henrique Eduardo Alves — MDB; Ney Lopes — ARENA; Pedro Lucena — MDB; Ulisses Potiguar — ARENA; Vingt Rosado — ARENA; Wanderley Mariz — ARENA.

Paraíba

Ademar Pereira — ARENA; Álvaro Gaudêncio — ARENA; Antônio Gomes — ARENA; Antônio Mariz — ARENA; Humberto Lucena — MDB; Janduhy Carneiro — MDB; Marcondes Gadelha — MDB; Maurício Leite — ARENA; Petrónio Figueiredo — MDB; Teotônio Neto — ARENA.

Pernambuco

Aíron Rios — ARENA; Carlos Wilson — ARENA; Fernando Coelho — MDB; Fernando Lyra — MDB; Geraldo Guedes — ARENA; Gonzaga Vasconcelos — ARENA; Inocêncio Oliveira — ARENA; Jarbas Vasconcelos — MDB; Joaquim Coutinho — ARENA; Joaquim Guerra — ARENA; Josias Leite — ARENA; Lins e Silva — ARENA; Marco Maciel — ARENA; Monsenhor Ferreira Lima — ARENA; Ricardo Fiuza — ARENA; Sérgio Murillo — MDB; Thales Ramalho — MDB; Valério Rodrigues — ARENA.

Alagoas

Antonio Ferreira — ARENA; Geraldo Bulhões — ARENA; José Alves — ARENA; José Costa — MDB; Theobaldo Barbosa — ARENA; Vinicius Cansanção — MDB.

Sergipe

Celso Carvalho — ARENA; Francisco Rollemberg — ARENA; José Carlos Teixeira — MDB; Passos Porto — ARENA; Raimundo Diniz — ARENA.

Bahia

Antonio José — MDB; Djalma Bessa — ARENA; Fernando Magalhães — ARENA; Henrique Brito — ARENA; Henrique Cardoso — MDB; Hildérico Oliveira — MDB; Horácio Matos — ARENA; João Alves — ARENA; João Durval — ARENA; Jutahy Magalhães — ARENA; Leur Lomanto — ARENA; Lomanto Júnior — ARENA; Manoel Novaes — ARENA; Menandro Minahim — ARENA; Ney Ferreira — MDB; Noide Cerqueira — MDB; Odolfo Domingues — ARENA; Prisco Viana — ARENA; Rogério Rego — ARENA; Rômulo Galvão — ARENA; Ruy Bacelar — ARENA; Theódulo Albuquerque — ARENA; Vasco Neto — ARENA; Viana Neto — ARENA; Vieira Lima — ARENA; Wilson Falcão — ARENA.

Espírito Santo

Aloisio Santos — MDB; Gerson Camata — ARENA; Henrique Pretti — ARENA; Mário Moreira — MDB; Moacyr Dalla — ARENA; Parente Frota — ARENA.

Rio de Janeiro

Abdon Gonçalves — MDB; Alair Ferreira — ARENA; Alberto Lavinias — MDB; Alcir Pimenta — MDB; Álvaro Valle — ARENA; Amaral Netto — ARENA; Ário Theodoro — MDB; Brígido Tinoco — MDB; Célio Borja — ARENA; Daniel Silva — MDB; Dasso Coimbra — ARENA; Eduardo Galil — ARENA; Emanuel Waissmann — MDB; Erasmo Martins Pedro — MDB; Flexa Ribeiro — ARENA; Florim Coutinho — MDB; Francisco Studart — MDB; Hêlio de Almeida — MDB; JG de Araújo Jorge — MDB; Joel Lima — MDB; Jorge Moura — MDB; José Bonifácio Neto — MDB; José Haddad — ARENA; José Maria de Carvalho — MDB; José Maurício — MDB; José Sally — ARENA; Léo Simões — MDB; Leônidas Sampaio — MDB; Luiz Braz — ARENA; Lygia Lessa Bastos — ARENA; Lysâneas Maciel — MDB; Mac Dowell Leite de Castro — MDB; Marcelo Medeiros — MDB; Milton Steinbruch — MDB; Miro Teixeira — MDB; Moreira Franco — MDB; Osmar Leitão — ARENA; Oswaldo Lima — MDB; Pedro Faria — MDB; Peixoto Filho — MDB; Rubem Dourado — MDB; Rubem Medina — MDB.

Minas Gerais

Aécio Cunha — ARENA; Altair Chagas — ARENA; Batista Miranda — ARENA; Bento Gonçalves — ARENA; Carlos Cotta — MDB; Cotta Barbosa — MDB; Fábio Fonsêca — MDB; Francelino Pereira — ARENA; Francisco Bilac Pinto — ARENA; Genival Tourinho — MDB; Geraldo Freire — ARENA; Homero Santos — ARENA; Humberto Souto — ARENA; Ibrahim Abi-Ackel — ARENA; Jairo Magalhães — ARENA; Jorge Ferraz — MDB; Jorge Vargas — ARENA; José Bonifácio — ARENA; José Machado — ARENA; Luiz Fernando — ARENA; Manoel de Almeida — ARENA; Marcos Tito — MDB; Melo Freire — ARENA; Navarro Vieira — ARENA; Nelson Thibau — MDB; Nogueira da Gama — MDB; Nogueira de Rezende — ARENA; Padre Nobre — MDB; Paulino Cícero — ARENA; Raul Bernardo — ARENA; Renato Azeredo — MDB; Sílvio Abreu Júnior — MDB; Sinval Boaventura — ARENA; Tancredo Neves — MDB; Tarcísio Delgado — MDB.

São Paulo

A.H. Cunha Bueno — ARENA; Adalberto Camargo — MDB; Aírton Sandoval — MDB; Aírton Soares — MDB; Alcides Franciscato — ARENA; Amaral Furlan — ARENA; Antônio Morimoto — ARENA; Athiê Coury — MDB; Aurélio Campos — MDB; Blotta Júnior — ARENA; Cantídio Sampaio — ARENA; Cardoso de Almeida — ARENA; Diogo Nomura — ARENA; Edgar Martins — MDB; Faria Lima — ARENA; Ferraz Egreja — ARENA; Francisco Amaral — MDB; Frederico Brandão — MDB; Freitas Nobre — MDB; Gioia Júnior — ARENA; Guacu Piteri — MDB; Herbert

Levy — ARENA; Israel Dias-Novae — MDB; Ivahir Garcia — ARENA; João Arruda — MDB; João Cunha — MDB; João Pedro — ARENA; Joaquim Bevilacqua — MDB; Jorge Paulo — MDB; José Camargo — MDB; Lincoln Grillo — MDB; Marcelo Gato — MDB; Octacílio Almeida — MDB; Odemir Furlan — MDB; Otávio Ceccato — MDB; Pacheco Chaves — MDB; Pedro Carolo — ARENA; Roberto Carvalho — MDB; Ruy Codo — MDB; Salvador Julianelli — ARENA; Santilli Sobrinho — MDB; Sylvio Venturolli — ARENA; Theodoro Mendes — MDB; Ulysses Guimarães — MDB; Yasunori Kunigo — MDB.

Goiás

Adhemar Santilo — MDB; Ary Valadão — ARENA; Elcival Caiado — ARENA; Fernando Cunha — MDB; Genervino Fonseca — MDB; Hélio Levy — ARENA; Hélio Mauro — ARENA; Iturival Nascimento — MDB; Jarmund Nasser — ARENA; José de Assis — ARENA; Juarez Bernardes — MDB; Rezende Monteiro — ARENA; Siqueira Campos — ARENA.

Mato Grosso

Antônio Carlos — MDB; Benedito Canellas — ARENA; Gastão Müller — ARENA; Nunes Rocha — ARENA; Ubaldo Barém — ARENA; Valdomiro Gonçalves — ARENA; Vicente Vuolo — ARENA; Walter de Castro — MDB.

Paraná

Adriano Valente — ARENA; Agostinho Rodrigues — ARENA; Alencar Furtado — MDB; Alípio Carvalho — ARENA; Álvaro Dias — MDB; Antônio Annibelli — MDB; Antônio Belinati — MDB; Antônio Ueno — ARENA; Ari Kffuri — ARENA; Braga Ramos — ARENA; Cleverson Teixeira — ARENA; Expedito Zanotti — MDB; Fernando Gama — MDB; Flávio Giovini — ARENA; Gamaliel Galvão — MDB; Gomes do Amaral — MDB; Hermes Macêdo — ARENA; Igo Losso — ARENA; Ítalo Conti — ARENA; João Vargas — ARENA; Minoru Miyamoto — ARENA; Nelson Maculan — MDB; Norton Macêdo — ARENA; Olivir Gabardo — MDB; Osvaldo Buskei — MDB; Paulo Marques — MDB; Pedro Lauro — MDB; Santos Filho — ARENA; Sebastião Rodrigues Júnior — MDB; Walber Guimarães — MDB.

Santa Catarina

Aroldo Carvalho; Abel Ávila — ARENA; Adhemar Ghisi — ARENA; Angelino Rosa — ARENA; Ernesto de Marco — MDB; Francisco Libardoni — MDB; Henrique Córdova — ARENA; Jaison Barreto — MDB; João Linhares — ARENA; José Thomé — MDB; Laerte Vieira — MDB; Luiz Henrique — MDB; Nereu Guidi — ARENA; Pedro Colin — ARENA; Valmor de Luca — MDB; Wilmar Dallanhol — ARENA.

Rio Grande do Sul

Alberto Hoffmann — ARENA; Alceu Collares — MDB; Aldo Fagundes — MDB; Alexandre Machado — ARENA; Aluizio Paraguassu — MDB; Amaury Müller — MDB; Antônio Bresolin — MDB; Arlindo Kunzler — ARENA; Augusto Trein — ARENA; Carlos Santos — MDB; Célio Marques Fernandes — ARENA; Cid Furtado — ARENA; Eloy Lenzi — MDB; Fernando Gonçalves — ARENA; Getúlio Dias — MDB; Harry Sauer — MDB; Jairo Brum — MDB; João Gilberto — MDB; Jorge Uequed — MDB; José Mandelli — MDB; Lauro Leitão — ARENA; Lauro Rodrigues — MDB; Lidovino Fanton — MDB; Magnus Guimarães — MDB; Mário Mondino — ARENA; Nadyr Rossetti — MDB; Nelson Marchezan — ARENA; Norberto Schmidt — ARENA; Nunes Leal — ARENA; Odacir Klein — MDB; Rosa Flores — MDB; Vasco Amaro — ARENA.

Amapá

Antônio Pontes — MDB.

Rondônia

Jerônimo Santana — MDB.

Roraima

Hélio Campos — ARENA.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — As listas de presença acusam o comparecimento de 55 Srs. Senadores e 354 Srs. Deputados. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Há oradores inscritos para o período de breves comunicações. Concedo a palavra ao nobre Deputado Antônio Bresolin.

O SR. ANTÔNIO BRESOLIN (MDB-RS) (Pronuncia o seguinte discurso) — Sr. Presidente e Srs. Congressistas, ontem, em contato telefônico com os meus eminentes amigos, Deputados Ivo Sprandel e Waldir Walter, representantes da região que mais produz soja na América Latina, fui informado de que o problema da comercialização da soja continua se agravando.

Não há dinheiro, não há crédito, não há compradores e o pouco de soja comercializado está sendo em bases que não cobrem o custo da produção.

O próprio Governo, que anunciou que compraria um milhão e meio de toneladas de soja, ao preço de Cr\$ 75,00 a saca, até ontem não havia adquirido uma saca sequer.

A exemplo do ano passado, quando se verificou o maior desastre na comercialização de soja, com graves prejuízos para milhões de produtores e para a economia nacional, os colonos, que em sua esmagadora maioria não são cooperativados, vão-se entregando às multinacionais, vendendo o fruto do seu trabalho por preço vil.

Às vezes, nesta Casa, fico estarrecido ao ouvir colegas que procuram justificar o funcionamento das multinacionais no País, quando não há quem não saiba que essas poderosas organizações não têm alma, nem têm pátria, operando como as aves de rapina sempre que têm oportunidade.

É profundamente lamentável e grave o que vem ocorrendo, porque, além dos prejuízos causados aos produtores e à economia do País, os sojicultores perderão estímulo para continuar plantando esta oleaginosa. O "slogan", tantas vezes repetido, "Plante que o Governo Garante" está desmoralizado. Essa infeliz iniciativa não foi do Presidente Geisel, mas S. Ex.^a está à frente dos destinos do Brasil e tem a obrigação de amparar os produtores.

O General Geisel, que está dando oportuno e louvável impulso à pesquisa e à genética, fator indispensável para assegurar colheitas rendosas, precisa se fazer presente agora, defendendo os interesses dos produtores e do País com medidas corajosas e acertadas. Milhões de brasileiros que trabalharam diuturnamente, atentos aos apelos do Governo para produzir mais, aguardam providências seguras e urgentes.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Peixoto Filho.

O SR. PEIXOTO FILHO (MDB-RJ.) (Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas, há uma problemática que deveria, a rigor, ser cuidada pela Assembleia Legislativa fluminense. Refiro-me, Sr. Presidente, à preocupação dos ilustres Deputados estaduais com a elaboração da Constituição da nova Unidade da Federação. Todavia, como o ilustre Governador do Estado não é, por temperamento, afeito ao diálogo com a classe política, a população fluminense está sem defesa, sem alguém que possa constituir-se no arauto de suas aspirações ou reivindicações. Constrangido, Sr. Presidente, vejo-me obrigado a cuidar de problemas regionais, que podem não interessar a meus ilustres pares. Mas a verdade é que, com esse temperamento do Governador do novo Estado do Rio, é preciso, de vez em quando, desta tribuna, que alguém procure persuadi-lo para que volte sua atenção principalmente para o interior do Estado. A problemática mais grave é a do saneamento

básico: água e esgotos. Os habitantes de alguns Municípios, especialmente os que integram a Região Metropolitana do Grande Rio, estão sujeitos a periódicas epidemias, não apenas de meningite e impaludismo, como também de outras doenças. Refiro-me, Sr. Presidente, à situação sanitária dos Municípios de Magé, Duque de Caxias, Nilópolis, São João do Meriti e Nova Iguaçu, que é a mais precária.

Há três meses que ouço declarações oficiais, e às vezes fico até emocionado com elas. Diz-se que o INPS vai cuidar do problema médico-hospitalar, que o BNH vai fornecer 600 milhões de cruzeiros ao Governo do Estado, através do PLANASA, para solucionar a problemática do saneamento básico. Há três meses estou ouvindo isto, e a cada dia que passa morre mais gente, o obituário aumenta. Muitos que desaparecem da Terra talvez tenham tido esperança de sobrevivência, em virtude de anúncios, de divulgações. Nós, que representamos o Estado e uma região especificamente, a Baixada Fluminense, com quase três milhões de habitantes, temos o direito, pelo menos, de chamar a atenção do ilustre Governador do Estado, que está bem assessorado, pois não existe um político a seu lado, mas técnicos. Se está provado que eles resolvem os problemas nacionais, deverão com mais facilidade resolver as questões regionais. Por isso que os problemas que são anunciados ainda não tiveram solução através dos técnicos. Tenho impressão de que passarão os quatro anos de governo sem solução, porque esses técnicos, *data venia* de quem os escolheu — e até que me demonstrem o contrário continuarei sustentando isto — estão afundando o novo Estado do Rio.

O Sr. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Juarez Bernardes.

O SR. JUAREZ BERNARDES (MDB—GO.) (Pronuncia o seguinte discurso.) — sr. Presidente, Srs. Congressistas, é para nós, motivo de justo orgulho poder saudar, nesta data, o transcurso do 77º aniversário da Independência da República das Filipinas.

Primeira Nação livre do Sudeste Asiático, as Filipinas experimentam, hoje, um extraordinário surto de progresso, mercê do tirocínio e do equilíbrio de seus altos dirigentes e da capacidade de realização do seu valoroso povo.

Permitam-nos, Sr. Presidente, Srs. Congressistas, que neste pronunciamento tenhamos algumas considerações sobre o que representa esse País no mundo de hoje, a caminho que se encontra do lugar que lhe é reservado entre as grandes Nações.

Pode-se dizer, sem favor nenhum, que é a República das Filipinas uma das poucas Nações que conseguiram emergir, com um certo grau de crescimento, da onda inflacionária e da recessão, as tónicas de 1974 que abalaram as economias tanto dos países pobres como dos ricos. O País viu o seu Produto Nacional Bruto crescer 5,9 por cento, atingindo a soma de US\$ 5.807,28 milhões (aos preços correntes em 1967), ou seja, um dos mais elevados índices de crescimento registrados no Sudeste Asiático. Em comparação com Formosa e Cingapura, cujos Produtos Nacionais Brutos tiveram um acréscimo de 0,6 por cento e sete por cento, respectivamente, (os de maior percentual de crescimento do Sudeste da Ásia), é que se pode aquilatar a excelente "performance" da economia filipina.

E isto se deve, em grande parte, à eficiência do Governo estabelecido em fins de 1972 pelo Presidente Ferdinand Marcos, um Governo cheio de autoridade, que lhe permitiu, dentro das normas constitucionais, vencer a lentidão da burocracia e despertar a consciência do seu povo para o verdadeiro sentido do desenvolvimento político, social e econômico.

Enquanto a maior parte dos governos se retraiu ante as vagas da inflação e da recessão, a administração Ferdinand Marcos se lançou com maior vigor à luta, carreando mais fundos e mais esforço para o campo econômico. Esta decisão de fazer frente à adversidade dos tempos, buscando aumentar a produção, livrou as Filipinas do desemprego em massa e das falências das empresas particulares, que foram uma constante em vários Países, nos conturbados dias de 1974.

Em linhas gerais, Sr. Presidente, um breve registro do comportamento da economia filipina no ano passado:

— Foi conseguido um **superavit** de US\$ 96 milhões, a despeito da queda na procura de muitas das exportações tradicionais;

— As reservas nacionais atingiram US\$ 1.151 milhões, o mais elevado índice já alcançado na história do País;

— Continuando a pautar seu modo de vida dentro de seus próprios meios, o governo nacional registrou um **superavit** de US\$ 2.624 milhões, nas suas operações à vista, ou seja, 24 por cento a mais que no ano anterior;

— Uma expansão de 10 por cento registrada no setor vital da agricultura, o qual foi afetado pela queda ou diminuição verificada de um modo geral na produção;

— Como reflexo da eficiência das medidas antiinflacionárias, o índice, os preços dos artigos de consumo em Manila caiu para 13% apenas, em março de 1975, se bem que anteriormente tenha se elevado a uma taxa média anual de 34 por cento.

Nos demais setores de atividade não foi menor o esforço do Governo e do povo filipino em busca do fortalecimento de sua afirmação.

Na mensagem que dirigiu ao ensejo do acontecimento, o eminente Ministro das Relações Exteriores daquele País frisa que:

"Tudo o que caracteriza a Nova Sociedade nas Filipinas é o resultado tangível da fusão dos ideais e dos feitos de Rizal, Bonifácio, Mabini e Aguinaldo, e de outros filipinos sem conta que sofreram e morreram pela libertação do País."

E o Presidente Ferdinand Marcos, ao saudar o povo brasileiro, renova votos de "profícua colaboração e estreitas relações de amizade entre os nossos povos".

Queremos, Sr. Presidente, saudar o Governo e o povo filipino, na pessoa da Doutora Consuelo Arranz, Ministro Conselheiro e Encarregada de Negócios daquele País no Brasil.

Que as Filipinas continuem logrando, mais e mais, os frutos das realizações de seu valoroso povo.

Era o que tínhamos para a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Não há mais oradores inscritos para breves comunicações. (Pausa.)

A Presidência recebeu a Mensagem nº 48, de 1975-CN (nº 155/75, na origem) pela qual o Senhor Presidente da República encaminha ao Congresso as razões do veto parcial apostado ao Projeto de Lei nº 2, de 1975-CN, que extingue as contribuições sobre benefícios da Previdência Social e a suspensão da aposentadoria por motivo de retorno à atividade, e dá outras providências.

Com vistas à leitura da mensagem, convoco sessão conjunta a realizar-se amanhã, dia 13, às 18 horas e 30 minutos, neste plenário.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

Votação, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 7, de 1975, que manda contar integralmente o tempo de serviço público e privado para aposentadoria. Eliminando desigualdades, estende o preceito aos funcionários em geral, dos Estados, dos Municípios, do Distrito Federal e dos Territórios, tendo

Parecer contrário da Comissão Mista.

Não havendo em plenário, **quorum** para a deliberação da matéria, suspendo a sessão por alguns minutos, a fim de que, convocando os Srs. Senadores e Deputados que se acham nas comissões, se complete o número necessário para a votação da proposta.

(A sessão é suspensa às 10 horas e 40 minutos e reaberta às 10 horas e 50 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — De acordo com o Regimento, deveríamos ter no plenário 287 Congressistas. Como é evidente que não dá o **quorum** mínimo para votação da proposta, vou encerrar a sessão. Mas, antes de fazê-lo, transmito apelo do Presidente da Comissão de Economia do Senado para que os Senadores e Deputados compareçam à reunião da Comissão, no Auditório

Milton Campos, onde o General Álvaro Tavares do Carmo, Presidente do IAA, está fazendo uma conferência, pois que haverá debates sobre açúcar.

Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 10 horas e 52 minutos.)

LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA

(obra elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas)

- Lei Orgânica dos Partidos Políticos (e suas alterações);
- Código Eleitoral (e suas alterações);
- Sublegendas;
- Inelegibilidades (Leis Complementares nºs 5/70 e 18/74);
- Colégio Eleitoral (Presidente da República e Governadores);
- Resoluções do Tribunal Superior Eleitoral;
- Resolução do Tribunal de Contas da União
(prestação de contas dos Partidos Políticos);
- Lei do transporte gratuito em dias de eleição
(Lei nº 6.091, de 15-8-1974);
- As últimas instruções do TSE
(voto no Distrito Federal; justificação dos eleitores que não votarem).

Edição — Setembro de 1974

340 páginas

Preço: Cr\$ 20,00

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR.

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL,
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

O CONGRESSO NACIONAL E O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL

**HISTÓRICO DA LEI COMPLEMENTAR
Nº 7, DE 7-9-70**

Volume com 356 páginas — Preço: Cr\$ 15,00

**TRABALHO ELABORADO E REVISADO PELA
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS — SENADO FEDERAL**

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

**Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL
ou pelo sistema de Reembolso Postal.**

PROCESSO LEGISLATIVO

- Emendas à Constituição
- Leis Complementares
- Leis Ordinárias
- Leis Delegadas
- Decretos-Leis
- Decretos Legislativos
- Resoluções

Conceito, iniciativa e elaboração das normas legais de acordo com disposições constitucionais e regimentais.

Preço: 15,00

Os pedidos deverão ser dirigidos à
Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes, 70000 — Brasília — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
Centro Gráfico do Senado Federal.
Atendemos também pelo sistema de Reembolso Postal.

CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL

Histórico completo do novo Código de Processo Civil (Lei nº 5.869/73, de suas alterações (Lei nº 5.925/73) e das Leis que o aplicaram (Leis nºs 6.014/73 e 6.071/73).

Coleção em 6 Tomos — Preço: Cr\$ 180,00

Os pedidos deverão ser dirigidos à
Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes, 70000 — Brasília — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
Centro Gráfico do Senado Federal.
Atendemos também pelo sistema de Reembolso Postal.

O CONGRESSO NACIONAL E O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL

HISTÓRICO DA LEI COMPLEMENTAR Nº 7, DE 7-9-70

Volume com 356 páginas — Preço: Cr\$ 15,00

**TRABALHO ELABORADO E REVISADO PELA
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS —
SENADO FEDERAL**

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

**Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL,
ou pelo sistema de Reembolso Postal.**

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.203
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 48 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50