



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXVIII — Nº 51

TERÇA-FEIRA, 29 DE MAIO DE 1973

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso IV, da Constituição, e eu, Paulo Tôrres, 1.º-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO n.º 12, de 1973

Autoriza o Governo do Estado do Ceará a realizar operação de importação financiada, nos termos do contrato celebrado com a firma Thomson — CSF, de equipamentos e materiais a serem utilizados na instalação da estação de radiodifusão de sons e imagens (Televisão), para fins educativos.

Art. 1.º É o Governo do Estado do Ceará autorizado a realizar, através da Secretaria de Educação e Cultura, com a garantia do Banco do Estado do Ceará S.A., uma operação de importação financiada, nos termos do contrato celebrado entre aquele Governo e a firma Thomson — CSF, com sede em Paris, França representada no Brasil pela Thomson — CSF — Equipamentos do Brasil Ltda., de equipamentos e materiais a serem utilizados na estação de radiodifusão de sons e imagens (Televisão), para fins educativos, em instalação no mesmo Estado.

Art. 2.º A operação de financiamento a que se refere o artigo anterior no valor de FF. 3.040.730,00, (três milhões, quarenta mil, setecentos e trinta francos franceses), ou seu equivalente em outras moedas, preço CIF, realizar-se-á nos moldes e termos aprovados pelo Poder Executivo Federal, à taxa de juros, despesas operacionais, prazos, acréscimos e condições admitidas pelo Banco Central do Brasil, para registro de operações da espécie, obtidas no exterior, obedecidas as demais exigências normais dos órgãos encarregados da execução na política econômico-

financeira do Governo Federal e, ainda, o disposto na Lei Estadual n.º 9.690 de 18 de abril de 1973, publicada no *Diário Oficial do Estado* do mesmo dia.

Art. 3.º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 28 de maio de 1973. — Paulo Tôrres, 1.º-Vice-Presidente no exercício da Presidência.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VII, da Constituição, e eu, Paulo Tôrres, 1.º-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO n.º 13, de 1973

Suspende, por inconstitucionalidade, a execução de expressões contidas no art. 80 da Constituição do Estado de São Paulo.

Art. 1.º É suspensa, por inconstitucionalidade, nos termos da decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal, proferida em 30 de agosto de 1972, nos autos da Representação n.º 877, a execução das expressões "rejeitado o projeto, subsistirá a lei orçamentária anterior" do art. 80 da Constituição do Estado de São Paulo, promulgada com a Emenda Constitucional n.º 2, de 30 de outubro de 1969.

Art. 2.º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 28 de maio de 1973. — Paulo Tôrres, 1.º-Vice-Presidente, no exercício da Presidência.

SUMÁRIO

1 — ATA DA 53.ª SESSÃO, EM 28 DE MAIO DE 1973

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagens do Sr. Presidente da República

— Submetendo ao Senado a escolha de nome indicado para cargo cujo provimento depende de sua prévia aquiescência:

N.º 115/73 (n.º 152/73, na origem), de 24 do corrente, referente à escolha do Sr. Antônio Borges Leal Castello

Branco Filho, Embaixador junto ao Estado da Cidade do Vaticano, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Soberana Ordem Militar de Malta.

— Encaminhando projeto de lei relativo ao Distrito Federal:

N.º 116/73 (n.º 151/73, na origem), referente ao Projeto de Lei do Senado n.º 58, de 1973 — DF, que dá nova redação ao artigo 8.º da Lei n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964, que dispõe sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, e dá outras providências.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

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

EVANDRO MENDES VIANNA
Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES
Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA
Chefe da Divisão Administrativa

BERNHARD E. SMID
Chefe da Divisão Industrial

— Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionados:

N.º 111/73 (n.º 147/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 3/73 (n.º 713-C/67, na Casa de origem), que estende o adicional de periculosidade à categoria que menciona. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.880, de 24 de maio de 1973.)

N.º 112/73 (n.º 148/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 9/73 (n.º 1.116-B/73, na Casa de origem), que concede pensão especial a André Kohls. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.881, de 24 de maio de 1973.)

N.º 113/73 (n.º 149/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 16/73 (n.º 1.125-B/73, na Casa de origem), que dá nova redação ao § 4.º do art. 2.º do Decreto-lei n.º 252, de 28 de fevereiro de 1967, que estabelece normas complementares ao Decreto-lei n.º 53, de 18 de novembro de 1966, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.882, de 24 de maio de 1973.)

N.º 114/73 (n.º 150/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 18/73 (n.º 1.121-B/73, na Casa de origem), que fixa os valores de vencimentos dos cargos do Grupo-Polícia Federal e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.883, de 24 de maio de 1973.)

1.2.2 — Ofícios do Sr. 1.º-Secretário da Câmara dos Deputados

— Encaminhando à revisão do Senado autógrafo dos seguintes projetos:

— Projeto de Decreto Legislativo n.º 17/73 (n.º 114-B/73, na Câmara), que aprova os textos do Tratado para o aproveitamento hidroelétrico dos recursos hídricos do Rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do Rio Iguaçu, e de seus Anexos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Brasília, a 26 de abril de 1973, bem como os das notas então trocadas entre os Ministros das Relações Exteriores dos dois países.

— Projeto de Decreto Legislativo n.º 18/73 (n.º 106-B/73, na Câmara), que aprova o texto da Convenção de Berna para a Proteção de Obras Literárias e Artísticas, conforme revista em Paris, a 24 de julho de 1971.

— Projeto de Lei da Câmara n.º 26/73 (n.º 1.143-B/73, na origem), que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

— Projeto de Lei da Câmara n.º 27/73 (n.º 364-C/71, na origem), que torna obrigatória, nas escrituras de compra e venda, ou promessa de compra e venda, a data de nascimento das partes contratantes, quando pessoa física e dá outras providências.

— Comunicando a aprovação da emenda do Senado ao seguinte projeto:

— Projeto de Lei da Câmara n.º 13/73 (n.º 1.122-E/73, na origem), que altera disposições referentes ao regime jurídico do Diplomata, e dá outras providências. (Projeto enviado à sanção em 25-5-73.)

1.2.3 — Leitura de projeto

— Projeto de Resolução n.º 27/73, de autoria do Senador Lourival Baptista, que denomina Sala Lourival Fontes uma das dependências do Senado Federal.

1.2.4 — Discursos do expediente

SENADOR GERALDO MESQUITA — Manifestação de pesar pelo falecimento de Dom José Hascher, Bispo da Prelazia do Alto Juruá.

SENADOR ANTÔNIO FERNANDES — Problema do alto índice dos acidentes automobilísticos no País.

SENADOR JOSÉ SARNEY — Publicação do primeiro volume das memórias do Marechal Juarez Távora.

SENADOR RUY CARNEIRO — Reivindicação dos paraibanos no sentido da instalação de uma refinaria de petróleo, no Porto de Cabedelo, naquele Estado.

SENADOR ADALBERTO SENA — Homenagem póstuma a Dom José Hascher.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei do Senado n.º 59/72, de autoria do Sr. Senador Vasconcelos Torres, que autoriza sirene e luz vermelha intermitente nos carros de médicos cardiologistas e dá outras providências. **Discussão adiada** para audiência da Comissão de Saúde, nos termos do Requerimento n.º 69/73.

— Projeto de Lei do Senado n.º 62/72, de autoria do Sr. Senador Milton Cabral, que dispõe sobre a Associação Brasileira de Normas Técnicas (A.B.N.T.), institui a

coordenação centralizada de elaboração das Normas Técnicas Voluntárias e dá outras providências. **Discussão adiada**, nos termos do Requerimento n.º 70/73, para audiência da Comissão de Serviço Público Civil.

— Projeto de Lei do Senado n.º 17/73, de autoria do Sr. Senador Ruy Carneiro, que dispõe sobre o pagamento em dobro dos salários e vantagens legais devidos aos empregados-reclamantes e suas testemunhas, quando dispensados sem justa causa dentro de noventa dias da reclamatória. (Apreciação preliminar da juridicidade.) Rejeitado. Ao Arquivo.

ATA DA 53.ª SESSÃO, EM 28 DE MAIO DE 1973

da 7.ª Legislatura

3.ª Sessão Legislativa Ordinária,

PRESIDÊNCIA DO SR. PAULO TÔRRES

Às 14 horas e 30 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — Geraldo Mesquita — José Lindoso — Renato Franco — Alexandre Costa — José Sarney — Fausto Castello Branco — Petrônio Portella — Helvidio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Duarte Filho — Ruy Carneiro — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Augusto Franco — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Ruy Santos — Eurico Rezende — Paulo Torres — Benjamin Farah — Gustavo Capanema — Magalhães Pinto — Benedito Ferreira — Emival Caiado — Osires Teixeira — Fernando Corrêa — Saldanha Derzi — Antônio Carlos — Celso Ramos — Daniel Krieger — Guido Mondin — Tasso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — A lista de presença acusa o comparecimento de 35 Srs. Senadores. Havendo número regimental declarado aberta a sessão.

O Sr. 1.º-Secretário vai proceder à leitura do expediente.

É lido o seguinte:

EXPEDIENTE

MENSAGENS

Do Sr. Presidente da República, nos seguintes termos:

MENSAGEM

N.º 115, de 1973

(N.º 152, de 1973, na origem)

Excelentíssimos Senhores membros do Senado Federal:

De acordo com o preceito constitucional (art. 42, III), tenho a honra de submeter à aprovação de Vossas Excelências a escolha que desejo fazer do Diplomata Antônio Borges Leal Castello Branco Filho, Embaixador junto ao Estado da Cidade do Vaticano, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à Soberana Ordem Mi-

litar de Malta, nos termos do Decreto n.º 56.908, de 29 de setembro de 1965.

Os méritos do Senhor Embaixador Antônio Borges Leal Castello Branco Filho, que me induziram a escolhê-lo para o desempenho dessa elevada função, constam da anexa informação do Ministério das Relações Exteriores.

Brasília, em 24 de maio de 1973. —
Emílio G. Médici.

INFORMAÇÃO

Curriculum Vitae:

Embaixador Antonio Borges

Leal Castello Branco Filho.

Nascido no Rio de Janeiro, Guanabara, 13 de abril de 1916. Bacharel em Direito, pela Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil.

Cônsul de Terceira Classe, por concurso, 1939.

À disposição da Missão Comercial Canadense, em visita ao Brasil, 1941.

Membro da Missão Especial às Solenidades de Posse do Presidente do Chile, 1942.

Promovido a Cônsul de Segunda Classe, por merecimento, 1943.

Segundo-Secretário da Embaixada em Washington, 1944 a 1949.

Representante-Suplente do Brasil no Comitê Consultivo-Econômico e Financeiro Interamericano, 1944.

Membro da Delegação do Brasil à Conferência Internacional de Aviação Civil, Chicago, 1944.

Promovido a Primeiro-Secretário, por merecimento, 1949.

Primeiro-Secretário da Embaixada em Washington, 1949 a 1950.

Segundo Introdutor Diplomático, 1950.

Chefe, interino, da Divisão do Cerimonial, 1952.

Membro da Missão Especial às Solenidades de Posse do Presidente do México, 1952.

1.4 — DESIGNAÇÃO DA ORDEM DO DIA DA PRÓXIMA SESSÃO. ENCERRAMENTO

2 — RETIFICAÇÕES

— Ata da 50.ª Sessão, realizada em 23-5-73

Ata da 51.ª Sessão, realizada em 24-5-73

3 — MESA DIRETORA

4 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

5 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Chefe da Divisão do Cerimonial, 1953.

Conselheiro, 1953.

A disposição do Presidente do Peru e do Presidente da Nicarágua, em visita ao Brasil, 1953.

A disposição do Presidente do Líbano em visita ao Brasil, 1954.

Promovido a Ministro de Segunda Classe, por merecimento, 1954.

Membro da Comissão de Recepção do Legado Pontifício no XXXVI Congresso Eucarístico Internacional, Rio de Janeiro, 1955.

Ministro-Conselheiro da Embaixada em Londres, 1956 a 1962.

Chefe da Delegação à XXIX Sessão do Conselho Internacional do Trigo, Londres, 1960.

Encarregado de Negócios em Londres, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960 e 1961.

Secretário-Geral-Adjunto para Assuntos da Europa Ocidental e África, 1962.

Promovido a Ministro de Primeira Classe, por merecimento, 1962.

Membro da Missão Especial às Comemorações da Independência da Argélia, 1963.

Secretário-Geral de Política Exterior, interino, 1963.

Secretário-Geral de Política Exterior, 1964 a 1966.

Ministro de Estado das Relações Exteriores, interino, 1964, 1965 e 1966.

Embaixador em Bruxelas, 1966 a 1973.

Embaixador em Luxemburgo, cumulativamente, 1967 a 1973.

O Embaixador Antonio Borges Leal Castello Branco Filho, nesta data, encontra-se no exercício de suas funções de Chefe das Missões Diplomáticas do Brasil em Bruxelas e em Luxemburgo.

Secretaria de Estado das Relações Exteriores, em 9 de maio de 1973. —
Ayrton Gil Dieguez, Chefe da Divisão do Pessoal.

(A Comissão de Relações Exteriores.)

MENSAGEM**N.º 116, de 1973**

(N.º 151, de 1973, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

Nos termos do artigo 51, combinado com o artigo 42, item V, da Constituição, tenho a honra de submeter à deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Governador do Distrito Federal, o anexo projeto de lei que "dá nova redação ao artigo 8.º da Lei n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964, que dispõe sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, e dá outras providências".

Brasília, em 24 de maio de 1973. —
Emílio G. Médici.

E. M.

N.º 05/73-GAG

Brasília, 25 de abril de 1973

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

A Lei n.º 4.024, de 20 de dezembro de 1961, mais conhecida como Lei de Diretrizes e Bases, pelo seu artigo 10, não modificado pela promulgação da Lei n.º 5.692, de 11 de agosto de 1971, entregou ao órgão legislativo de cada unidade da Federação o trabalho de organizar os Conselhos Estaduais de Educação. Em razão disso, na Lei n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964, dispôs-se:

"Art. 8.º O Conselho de Educação do Distrito Federal, criado por força da Lei n.º 4.024, de 20 de dezembro de 1961, terá a constituição e as atribuições previstas no Decreto n.º 171, de 7 de março de 1962."

O dispositivo legal supratranscrito tem criado óbices à administração local, que ficou manietada pela referência ali constante ao Decreto n.º 171, de 7 de março de 1962. Mais conveniente seria abolir essa menção ao Decreto n.º 171, permitindo-se, ao mesmo tempo, a este Governo certa liberdade no tocante à composição, atribuições e normas de funcionamento do Conselho de Educação do Distrito Federal. Isso viria possibilitar dinamização do serviço público do ensino nesta área da Federação, ser-

viço cuja essencialidade tem sido enfatizada no Governo de Vossa Excelência. Haja vista a edição da Lei n.º 5.692, cujas inovações trazem presentemente a Secretaria de Educação e Cultura deste Governo em cuidadoso e árduo trabalho de implantação, dentro do qual se situa a idéia agora aventada de reorganização do Conselho de Educação do Distrito Federal.

Em vista disso, mandei preparar anteprojeto de lei, que ora tenho a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência, visando a alterar o acima transcrito artigo 8.º da Lei n.º 4.545. O anteprojeto em questão, se merece a aprovação de Vossa Excelência, deverá ser encaminhado ao Senado Federal, ao qual pertence competência para apreciar a matéria (artigo 17, § 1.º, combinado com o artigo 42, n.º V, da Constituição Federal).

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha maior estima e elevada consideração. — **Hélio Prates da Silveira**, Governador.

A Sua Excelência o Senhor General Emílio Garrastazu Médici Digníssimo Presidente da República Federativa do Brasil

Brasília — DF

PROJETO DE LEI DO SENADO
N.º 58, de 1973 (DF)

Dá nova redação ao artigo 8.º da Lei n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964, que "dispõe sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, e dá outras providências".

O Senado Federal decreta:

Art. 1.º O art. 8.º da Lei n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8.º O Conselho de Educação do Distrito Federal, criado por força da Lei n.º 4.024, de 20 de dezembro de 1961, terá sua composição, atribuição e normas de funcionamento definidos por ato do Governador do Distrito Federal."

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

LEGISLAÇÃO CITADA**LEI N.º 4.545****DE 10 DE DEZEMBRO DE 1964**

Dispõe sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, e dá outras providências.

Art. 8.º O Conselho de Educação do Distrito Federal, criado por força da Lei n.º 4.024, de 20 de dezembro de 1961, terá a constituição e as atribuições previstas no Decreto n.º 171, de 7 de março de 1962.

(As Comissões de Constituição e Justiça e do Distrito Federal.)

DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Restituindo autógrafos de Projetos de Lei sancionados:

N.º 111/73 (n.º 147/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 3/73 (n.º 713-C/67, na Casa de origem), que estende o adicional de periculosidade à categoria que menciona. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.880, de 24 de maio de 1973).

N.º 112/73 (n.º 148/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 9/73 (n.º 1.116-B/73, na Casa de origem), que concede pensão especial a André Kohls. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.881, de 24 de maio de 1973).

N.º 113/73 (n.º 149/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 16/73 (n.º 1.125-B/73, na Casa de origem), que dá nova redação ao § 4.º do art. 2.º do Decreto-lei n.º 252, de 28 de fevereiro de 1967, que estabelece normas complementares ao Decreto-lei n.º 53, de 18 de novembro de 1966, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.882, de 24 de maio de 1973).

N.º 114/73 (n.º 150/73, na origem), de 24 de maio de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 18/73 (n.º 1.121-B/73, na Casa de origem), que fixa os valores de vencimentos dos cargos do Grupo — Polícia Federal, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.883, de 24 de maio de 1973).

OFÍCIOS

Do Sr. 1.º-Secretário da Câmara dos Deputados, encaminhando à revisão do Senado, autógrafos dos seguintes projetos:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
N.º 17, de 1973

(N.º 114-B/73, na Câmara dos Deputados)

Aprova os textos do Tratado para o aproveitamento hidrelétrico dos recursos hídricos do Rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do Rio Iguaçu, e de seus Anexos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Brasília, a 26 de abril de 1973, bem como os das notas então trocadas entre os Ministros das Relações Exteriores dos dois países.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Ficam aprovados os textos do Tratado para o aproveitamento hidrelétrico dos recursos hídricos do Rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do Rio Iguaçu, e de seus Anexos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Brasília, a 26 de abril de 1973, bem como os das notas então trocadas entre os Ministros das Relações Exteriores dos dois países.

Art. 2.º Este Decreto Legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM N.º 106, DE 1973
(DO PODER EXECUTIVO)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Em conformidade com o disposto no art. 44, item I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhados de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos do "Tratado para o aproveitamento hidrelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do rio Iguaçu", e de seus Anexos, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, em Brasília, em 26 de abril de 1973, bem como os das notas então trocadas entre os Ministros das Relações Exteriores dos dois países.

Brasília, 4 de maio de 1973. — **Emílio G. Médici.**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DAM/DAI/165/664/611-B46)
(B44), DE 30 DE ABRIL DE 1973, DO MINISTÉRIO DAS
RELAÇÕES EXTERIORES.

A Sua Excelência o Senhor General-de-Exército **Emílio Garrastazu Médici**, Presidente da República.

Senhor Presidente,

A propósito do "Tratado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai para o aproveitamento hidrelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do rio Iguaçu", assinado em 26 de abril último, durante a recente visita oficial de Sua Excelência o Senhor General-de-Exército **Alfredo Stroessner**, Presidente da República do Paraguai, tenho a honra de submeter a Vossa Excelência as considerações que ofereço a seguir.

2. A primeira manifestação oficial do desejo brasileiro-paraguaio de realizar, conjuntamente, o aproveitamento hidrelétrico do rio Paraná, no trecho limítrofe, foi

a assinatura, em 22 de junho de 1966, da Ata de Iguaçu, firmada pelos Chanceleres do Brasil e do Paraguai, e pela qual declararam os Governos dos dois países sua disposição de proceder, de comum acordo, ao estudo e levantamento das possibilidades econômicas, em particular os recursos hidráulicos do Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira, pertencentes em condomínio aos dois países. No mesmo instrumento, ficou estabelecido que a energia elétrica eventualmente produzida pelos desníveis do rio Paraná, desde e inclusive Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do rio Iguaçu, seria dividida em partes iguais entre os dois países.

3. Para implementar tal resolução, foi criada, em 12 de fevereiro de 1967, a Comissão Mista Técnica Brasileiro-Paraguaia que passou a coordenar os esforços de ambos Governos no sentido de dar cumprimento ao estabelecido na Ata de Iguaçu.

4. Depois de analisar os dados básicos em que se fundamentaram os estudos até então existentes, decidiu a Comissão Mista celebrar, em 10 de abril de 1970, com a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRAS, e com a Administración Nacional de Electricidad — ANDE, do Paraguai, convênio de cooperação destinado a permitir o estudo minucioso do potencial hidrelétrico do Rio Paraná, no trecho limítrofe.

5. Ficou estabelecido, na cláusula primeira do referido Convênio, que seu objetivo principal consistia na obtenção de dados e elaboração de estudos técnicos e econômicos do aproveitamento da energia hidráulica dos desníveis do rio Paraná, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do rio Iguaçu, que permitissem estabelecer, além da estimativa dos respectivos potenciais energéticos, um plano racional para o seu aproveitamento incluindo as opções de anteprojetos mais econômicos e recomendáveis, tecnicamente, assim como seu custo de construção e o da energia produzida. Ressalvou-se, ainda, que os estudos contemplados deveriam incluir, ademais, apreciação geral dos usos múltiplos da água, tais como consumo humano e industrial, irrigação, navegação e outros benefícios derivados.

6. O estudo ficou dividido em quatro fases:

1.ª) coleta, organização e análise das informações e dados existentes nos dois países, inclusive estudos de aproveitamento do potencial hidráulico anteriormente realizados;

2.ª) estudo e inventário das possibilidades energéticas do trecho limítrofe do rio Paraná, concluindo com uma recomendação sobre o programa mais conveniente, do ponto de vista técnico-econômico, tendo em vista seu integral aproveitamento;

3.ª) apresentação de relatório concernente às duas primeiras fases do projeto aos Governos do Brasil e do Paraguai;

4.ª) após a decisão de ambos os Governos relativamente às recomendações constantes do relatório, realização de estudos de viabilidade, técnico-econômica dos anteprojetos mais racionalmente indicados.

7. Depois de cuidadosa seleção entre empresas de comprovada experiência em trabalhos semelhantes, foram escolhidas a "International Engineering Company, Inc." dos Estados Unidos da América, e "ELC — Electroconsult SpA", da Itália, as quais unidas em consórcio, receberam a incumbência de proceder aos estudos.

8. No dia 12 de janeiro passado foi entregue ao Senhor Ministro das Minas e Energia e a mim, pelo Representante brasileiro na Comissão Mista Técnica, o Relatório Preliminar elaborado pelo consórcio internacional, cumprindo-se, destarte, a terceira fase dos trabalhos contemplados no Convênio de Cooperação de 10 de abril de 1970.

9. O aludido Relatório Preliminar, intitulado "Estudo do rio Paraná", consta de oito volumes, nos quais são analisados os principais assuntos referentes ao aproveitamento hidrelétrico daquele trecho fluvial, com ênfase especial nos aspectos geológicos, hidrológicos, meteorológicos, de materiais, abastecimento, transportes e navegação.

10. Após coleta de dados e informações de interesse técnico para os estudos, foram selecionados dez locais ao longo do trecho limítrofe do rio Paraná, entre Guaira e Ilha Acaraí, como os mais indicados para análises comparativas na fase de inventário.

11. Para cada local foram examinados diferentes sistemas de obras, incluindo barragens, canais e casas de força, que totalizaram cerca de 50 diferentes esquemas de aproveitamento do potencial hidráulico. Simultaneamente, estabeleceram-se critérios básicos de avaliação que permitiram comparar os custos relativos dos diferentes esquemas desenvolvidos.

12. A utilização de tais índices comparativos, ensejou a seleção preliminar de cinco esquemas com rentabilidades diferenciais, três com canais e dois sem canais de adução. Exame mais detido do assunto demonstrou que os esquemas sem canais de adução (uma única barragem em Itaipu ou duas barragens baixas combinadas, uma em Santa Maria e outra em Itaipu) se revelavam economicamente mais interessante. Por fim, a comparação entre os dois esquemas mais favoráveis permitiu determinar um aumento da ordem de 20%, nos custos do empreendimento, caso fosse levado adiante o projeto das duas barragens baixas combinadas.

13. Alcançadas tais conclusões, os trabalhos passaram a concentrar-se em Itaipu e Santa Maria, prosseguindo-se os estudos dessas duas alternativas mais favoráveis.

14. O projeto denominado "Itaipu Alto" apresenta, entretanto, além de seu mais baixo custo, as seguintes vantagens:

a) o aproveitamento não exigirá a construção de importantes diques longitudinais;

b) há espaço suficiente para focalizar a casa de força ao pé da barragem, bastando, para tanto, escavação relativamente pequena na ombreira;

c) a pouca profundidade relativa do rio Itaipu facilitará, em muito, seu desvio, o que constitui, em obras dessa natureza, uma das fases críticas de construção;

d) uma barragem construída nesse local para o nível normal máximo do reservatório na cota 220 permitirá, com depleção máxima de 23 metros, acumulação útil de aproximadamente 19 bilhões de metros cúbicos, o que será de grande valor como elemento de regularização;

e) facilidade de acesso ao local das obras, pela utilização de rodovias já existentes;

f) finalmente, os custos de operação e manutenção de uma única central serão substancialmente inferiores aos que prevêem duas centrais.

15. Cumpre, porém, assinalar que a alternativa "Itaipu Baixo-Santa Maria", embora de custo mais elevado, poderá entretanto, vir a ser finalmente adotada, dependendo do resultado dos estudos de viabilidade ora em execução.

16. Após referir-se às alternativas de localização, cabe-nos sintetizar outros importantes aspectos do projeto do aproveitamento hidrelétrico, quais sejam: orçamento, mercado consumidor, transmissão da energia e navegação.

17. No que diz respeito ao orçamento, calcula-se que o custo final do projeto de Itaipu, incluindo todos os seus componentes diretos e indiretos, além dos juros durante a construção, excluindo a transmissão e as obras

referentes à navegação, totaliza aproximadamente US\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de dólares norte-americanos), aos valores constantes de 1972, para uma capacidade geradora de 10.710.000 kw (14 unidades de 765.000 kw cada). O custo unitário da obra será, pois, de cerca de Cr\$ 190.000 por kw instalado, considerado um dos mais baixos para um aproveitamento hidrelétrico desta natureza.

18. Quanto ao mercado consumidor, as perspectivas da expansão da demanda são de tal ordem que, até princípios da década de 1980, época prevista para a entrada em serviço das primeiras unidades geradoras de Itaipu, o consumo de energia elétrica do sudoeste brasileiro deverá crescer à razão média de pelo menos 2,0 milhões de kw por ano, o que assegura a absorção dos incrementos anuais da capacidade geradora daquela central elétrica, representados pela instalação de duas a três unidades cada ano, durante um período de seis anos.

19. Com relação à transmissão da energia produzida em Itaipu aos centros consumidores do Brasil e do Paraguai, ficou decidido que os estudos pertinentes seriam realizados independentemente, em cada país excluídos, portanto, do projeto binacional. As partes signatárias do Convênio de Cooperação estabeleceram que tais estudos deverão harmonizar-se com os do projeto de Itaipu.

20. Finalmente, cumpre assinalar que os consultores foram também incumbidos de analisar o problema da navegação ao longo do aludido trecho. Os estudos realizados, incluídos no relatório apresentado, concluem em princípio, pela viabilidade técnica da navegação ao longo do aludido trecho. Os estudos realizados, incluídos no relatório apresentado, concluem, em princípio, pela viabilidade técnica da construção de eclusas e canais naqueles locais.

21. Para criar os instrumentos que regulassem a execução do aproveitamento hidrelétrico pelos dois países, foi composto, a partir de outubro passado, grupo de trabalho formado por funcionários do Itamarati e da ELETROBRAS, que, sob a supervisão do Senhor Ministro das Minas e Energia e minha, elaboraram os primeiros textos dos anteprojetos de Tratado e de Estatuto da entidade binacional que ficaria encarregada da construção e operação da central elétrica.

22. Em fevereiro, março e abril, em negociações realizadas em Brasília, e Assunção, chegou-se à estrutura final dos anteprojetos de Tratado, e seus Anexos, com base no relatório preliminar que indica, como melhor esquema de aproveitamento hidrelétrico daquele trecho do rio Paraná, a alternativa "Itaipu Alto". Tais anteprojetos mereceram a alta aprovação de Vossa Excelência e se transformaram no Tratado assinado em 26 do corrente. O Tratado, o "Estatuto da Itaipu", que constitui seu Anexo A; a "Descrição Geral das instalações destinadas à produção de energia elétrica e das obras auxiliares", que corresponde a seu Anexo B; as "Bases Financeiras e de prestação dos serviços de eletricidade da Itaipu", seu Anexo C, formam um sistema normativo que permitirá a execução do aproveitamento hidrelétrico em apreço e sua posterior exploração. Na mesma data, foram trocadas entre mim e o Chanceler paraguaio, notas referentes ao crédito que o Governo brasileiro abrirá em favor da Administração Nacional de Eletricidade — ANDE, do Paraguai; a garantia que o Governo brasileiro dará aos créditos que venham a ser contratados pela ITAIPU; ao compromisso do Governo brasileiro de garantir que o total da potência contratada seja igual ao da potência instalada; à designação, por parte dos Ministérios das Relações Exteriores dos dois países de funcionários incumbidos de encaminhar os assuntos concernentes aos artigos XVIII, Parágrafo 1.º e XXII, do Tratado; aos critérios a serem aplicados quanto à nomeação dos Diretores e Diretores Adjuntos; e ao entendimento dos dois Governos em matéria de navegação.

23. O referido ato internacional, além de definir seu objeto, estabelece dispositivos referentes a soberania territorial e jurisdição.

24. Cria uma entidade binacional, a ITAIPU, que, como concessionária das Altas Partes Contratantes, realizará o aproveitamento hidrelétrico daquele trecho do rio Paraná. Terá sedes em Brasília e em Assunção, Capitais reconhecidas como seu foro, relativamente às pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no Brasil e no Paraguai, aplicáveis as respectivas legislações. Quanto às questões de Direito do Trabalho e Previdência Social, ficou assentada a celebração, dentro de noventa dias contados a partir da troca dos Instrumentos de Ratificação do Tratado, de um Protocolo adicional.

25. O capital da ITAIPU será suprido pelos respectivos Tesouros nacionais ou pelos organismos financiadores que os Governos indicarem, tendo ficado estabelecido que o Brasil adiantará ao Paraguai os recursos necessários para a integralização do montante atribuído àquele país. Para tanto, o Governo Brasileiro, através de um de seus organismos financeiros, concederá à ANDE empréstimo a longo prazo, com garantia dos dividendos a que fizer jus, na base de 12% a.a., conforme previsto no Tratado, seus anexos e na nota sobre o assunto a que acima me referi. Os recursos complementares, necessários à execução do empreendimento, no que concerne à produção de energia elétrica, serão obtidos mediante operações de crédito no país e no exterior. Internamente, provirão da ELETROBRÁS que utilizará, para tal fim, recursos do empréstimo compulsório previsto na Lei n.º 5.824, de 14 de novembro de 1972. Externamente, deverão ser negociados créditos a longo prazo, em condições compatíveis com a natureza do projeto. Estes empréstimos terão a garantia do Tesouro Brasileiro, devendo a ITAIPU submeter ao Banco Central do Brasil as bases e condições dos contratos, conforme estipula a Nota trocada sobre o assunto, acima mencionada.

26. Com relação à mão-de-obra, foram acordados princípios tendentes a assegurar o aproveitamento equitativo do mercado de trabalho dos dois países.

27. No que tange à tributação, consagra o Tratado princípios usuais em entendimentos internacionais dessa natureza, com o objetivo de, mediante amplas isenções, reduzir ao mínimo os custos do investimento e dos serviços de energia elétrica.

28. Ratifica o Tratado o princípio já consagrou na Ata de Iguaçu, segundo o qual a energia produzida será dividida em partes iguais entre os dois países, reconhecido a cada um deles o direito de aquisição da energia que não for utilizada pelo outro. A fim de assegurar a estabilidade financeira da entidade, os países se comprometem a adquirir toda a potência instalada, através da ELETROBRÁS, e da ANDE. As bases e mecanismos dessas operações estão estipuladas no Anexo C, ao Tratado e na nota sobre o assunto a que acima fiz referência.

29. O Tratado prevê pagamentos pela entidade aos dois países, de *royalties*, em razão da utilização do bem natural representado pelo potencial hidráulico e pagos em montantes iguais a cada país, ficando incluídos no custo do serviço. O padrão de valor dos *royalties* será mantido constante, pelo mesmo critério quanto ao capital.

30. Ficou, outrossim, estatuído, no Tratado e em seu Anexo C, que a Alta Parte Contratante que ceder energia, à outra, receberá, a título de remuneração, trezentos dólares dos Estados Unidos da América por gigawatt-hora cedido.

31. Quanto a eventuais divergências sobre a interpretação ou aplicação do Tratado e seus Anexos, ficou estabelecida sua solução através dos meios diplomáticos usuais, devendo ser designado, pelas respectivas Chance-

larias, funcionários encarregado de encaminhar o assunto conforme previsto, na troca de notas a que me referi.

32. O Estatuto, que constitui o Anexo A do Tratado, fundamentando-se nos artigos pertinentes daquele instrumento, dispõe à respeito da denominação e objeto da entidade binacional, de seu capital e de sua administração. A respeito deste último ponto, cria um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva como órgãos administrativos máximos.

33. O Conselho de Administração será um órgão partidário, integrado por 12 Conselheiros e mais o Diretor-Geral e seu Adjunto que dele participarão, com voz e sem voto. Os seis Conselheiros brasileiros serão nomeados pelo Governo, um dos quais por proposta do Ministério das Relações Exteriores e dois, da ELETROBRÁS.

34. A Diretoria Executiva, constituída por igual número de nacionais de ambos os países, compor-se-á do Diretor-Geral e dos Diretores Técnico, Jurídico, Administrativo, Financeiro e de Coordenação. Cada Diretoria terá um Diretor Adjunto de nacionalidade diferente da do titular. Os Diretores e Diretores Adjuntos serão nomeados de acordo com os critérios estabelecidos nas notas que, sobre o assunto, foram trocadas entre os dois Governos, cujo texto figura entre os anexos à presente Exposição de Motivos. As decisões da Diretoria Executiva serão tomadas por maioria de votos, cabendo ao Diretor-Geral o voto de desempate.

35. O capital da entidade, ao qual me referi anteriormente, foi fixado em montante equivalente a US\$ 100.000.000,00 (cem milhões de dólares norte-americanos), valor esse que será mantido em moeda estável.

36. O Anexo B constitui uma descrição geral do projeto, explicitando os seguintes pontos:

- localização;
- disposição geral; e
- componentes principais.

37. Finalmente, o Anexo C dispõe, como o próprio título indica, sobre as "Bases financeiras e de prestação dos serviços de eletricidade da ITAIPU", dividindo-se em quatro partes que tratam especialmente de:

— definições sobre as entidades contratantes, potências a contratar, encargos financeiros e despesas de exploração;

— condições de suprimento da energia elétrica produzida, e bases dos contratos de compra e venda de energia pelas entidades de cada país;

— composição do custo de serviço;

— disposições sobre a receita e faturamento.

38. O Tratado, objeto da presente Exposição de Motivos, consagra o aproveitamento, por dois Estados, dentro da mais absoluta igualdade, de um trecho de rio que lhes é contíguo. Fazendo-o, agem dentro dos seus inquestionáveis direitos de livre e soberano aproveitamento de recursos naturais que lhe são comuns. A grande obra a que nos propomos, o maior empreendimento binacional que registra a História, e o mais extraordinário exemplo de aproveitamento hidrelétrico, contribuirá poderosamente para o desenvolvimento dos dois países. Tornará ainda mais estreitos os laços de amizade fraterna que nos unem à nobre nação paraguaia e mais profícua a franca e leal colaboração que caracteriza as nossas relações.

39. É-me, assim, particularmente grato encarecer a Vossa Excelência a conveniência de o Governo brasileiro ratificar o presente Tratado e seus Anexos, sendo, para tanto, necessária a prévia aprovação do Congresso Nacional, conforme os termos do artigo 44, Inciso, I, da Constituição Federal.

40. Tenho, pois, a honra de submeter-lhe projeto de Mensagem ao Congresso, para que Vossa Excelência, se assim houver por bem, encaminhe os anexos textos à aprovação do Poder Legislativo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — **Mário Gibson Barboza.**

ANEXO A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1 — Tratado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai para o aproveitamento hidroelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guairá até a foz do rio Iguaçu.

2 — Estatuto da Itaipu (Anexo A ao Tratado).

3 — Descrição Geral das instalações destinadas à produção de energia elétrica e das obras auxiliares (Anexo B ao Tratado).

4 — Bases financeiras e de prestação dos serviços de eletricidade da Itaipu (Anexo C ao Tratado).

5 — Acordo por troca de notas referente ao crédito que o Governo brasileiro abrirá em favor da ANDE, do Paraguai.

6 — Acordo por troca de notas referente à garantia que o Governo brasileiro dará aos créditos que venham a ser contratados pela Itaipu.

7 — Acordo por troca de notas referente à garantia de que o total da potência contratada seja igual ao da potência instalada.

8 — Acordo por troca de notas referente à designação, por parte dos Ministros das Relações Exteriores de ambos países, de funcionários incumbidos de encaminhar os assuntos concernentes aos artigos XVII, 1.º e XXII do Tratado.

9 — Acordo por troca de notas referente aos critérios a serem aplicados quanto à nomeação dos Diretores e Diretores Adjuntos.

10 — Acordo por troca de notas referente ao entendimento dos dois Governos em matéria de navegação.

TRATADO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO PARAGUAI PARA O APROVEITAMENTO HIDROELÉTRICO DOS RECURSOS HÍDRICOS DO RIO PARANÁ, PERTENCENTES EM CONDOMÍNIO AOS DOIS PAÍSES, DESDE E INCLUSIVE O SALTO GRANDE DE SETE QUEDAS OU SALTO DE GUAÍRA ATÉ A FOZ DO RIO IGUAÇU.

O Presidente da República Federativa do Brasil, General-de-Exército Emílio Garrastazu Médici e o Presidente da República do Paraguai, General-de-Exército Alfredo Stroessner,

Considerando

o espírito de cordialidade existente entre os dois países e os laços de fraternal amizade que os unem;

o interesse comum em realizar o aproveitamento hidroelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guairá até a foz do rio Iguaçu;

o disposto na Ata Final firmada em Foz do Iguaçu, em 22 de junho de 1960, quanto à divisão em partes iguais, entre os dois países, da energia elétrica eventualmente produzida pelos desníveis do rio Paraná no trecho acima referido; o disposto no artigo VI do Tratado da Bacia do Prata;

o estabelecido na Declaração de Assunção sobre o aproveitamento de rios internacionais, de 3 de junho de 1971; os estudos da Comissão Mista Técnica Brasileiro-Paraguai constituída em 12 de fevereiro de 1967;

a tradicional identidade de posições dos dois países em relação à livre navegação dos rios internacionais da Bacia do Prata;

Resolveram

celebrar um Tratado e, para este fim, designaram seus Plenipotenciários, a saber:

O Presidente da República Federativa do Brasil ao Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Mário Gibson Barboza;

O Presidente da República do Paraguai ao Senhor Ministro das Relações Exteriores, Doutor Raúl Sapena Pastor; os quais, tendo trocado seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

Artigo I

As Altas Partes Contratantes convêm em realizar, em comum e de acordo com o previsto no presente Tratado e seus Anexos, o aproveitamento hidroelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guairá até a foz do rio Iguaçu.

Artigo II

Para os efeitos do presente Tratado entender-se-á por:

- a) Brasil, a República Federativa do Brasil;
- b) Paraguai, a República do Paraguai;
- c) Comissão, a Comissão Mista Técnica Brasileiro-Paraguai, constituída, em 12 de fevereiro de 1967;
- d) ELETROBRÁS, a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRÁS, do Brasil, ou o ente jurídico que a suceda;
- e) ANDE, a Administración Nacional de Electricidad, do Paraguai, ou o ente jurídico que a suceda;
- f) ITAIPU, a entidade binacional criada pelo presente Tratado.

Artigo III

As Altas Partes Contratantes criam, em igualdade de direitos e obrigações, uma entidade binacional denominada ITAIPU, com a finalidade de realizar o aproveitamento hidroelétrico a que se refere o artigo I.

§ 1.º A ITAIPU será constituída pela ELETROBRÁS e pela ANDE, com igual participação no capital, e reger-se-á pelas normas estabelecidas no presente Tratado, no Estatuto que constitui seu Anexo A e nos demais Anexos.

§ 2.º O Estatuto e os demais Anexos poderão ser modificados de comum acordo pelos dois Governos.

Artigo IV

A ITAIPU terá sedes em Brasília, Capital da República Federativa do Brasil, e em Assunção, Capital da República do Paraguai.

§ 1.º A ITAIPU será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva integrados por igual número de nacionais de ambos países.

§ 2.º As atas, resoluções, relatórios ou outros documentos oficiais dos órgãos de administração da ITAIPU serão redigidos nos idiomas português e espanhol.

Artigo V

As Altas Partes Contratantes outorgam concessão à ITAIPU para realizar, durante a vigência do presente Tra-

tado, o aproveitamento hidroelétrico do trecho do rio Paraná, referido no artigo I.

Artigo VI

Formam parte do presente Tratado:

- a) o Estatuto da entidade nacional denominada Itaipu (Anexo A);
- b) a descrição geral das instalações destinadas à produção de energia elétrica e das obras auxiliares, com as eventuais modificações que se façam necessárias (Anexo B);
- c) as bases financeiras e de prestação dos serviços de eletricidade da Itaipu (Anexo C).

Artigo VII

As instalações destinadas à produção de energia elétrica e as obras auxiliares não produzirão variação alguma nos limites entre os dois países, estabelecidos nos Tratados vigentes.

§ 1.º As instalações e obras realizadas em cumprimento do presente Tratado não conferirão, a nenhuma das Altas Partes Contratantes, direito de propriedade ou de jurisdição sobre qualquer parte do território da outra.

§ 2.º As autoridades declaradas respectivamente competentes pelas Altas Partes Contratantes estabelecerão, quando for o caso e pelo processo que julgarem adequado, a sinalização conveniente, nas obras a serem construídas, para os efeitos práticos do exercício de jurisdição e controle.

Artigo VIII

Os recursos necessários à integralização do capital da Itaipu serão supridos, à ELETROBRÁS e à ANDE, respectivamente, pelo Tesouro brasileiro e pelo Tesouro paraguaio ou pelos organismos financiadores que os Governos indicarem.

Parágrafo único. Qualquer das Altas Partes Contratantes poderá, com o consentimento da obra, adiantar-lhe os recursos para a integralização do capital, nas condições estabelecidas de comum acordo.

Artigo IX

Os recursos complementares aos mencionados no Artigo VIII, necessários aos estudos, construção e operação da central elétrica e das obras e instalações auxiliares, serão supridos pelas Altas Partes Contratantes ou obtidos pela Itaipu mediante operações de crédito.

Artigo X

As Altas Partes Contratantes, conjunta ou separadamente, direta ou indiretamente, na forma que acordarem, darão à Itaipu, por solicitação desta, garantia para as operações de crédito que realizar. Assegurarão, da mesma forma, a conversão cambial necessária ao pagamento das obrigações assumidas pela Itaipu.

Artigo XI

Na medida do possível e em condições comparáveis, a mão-de-obra, especializada ou não, os equipamentos e materiais, disponíveis nos dois países, serão utilizados de forma equitativa.

§ 1.º As Altas Partes Contratantes adotarão todas as medidas necessárias para que seus nacionais possam empregar-se, indistintamente, em trabalhos efetuados no território de uma ou de outra, relacionados com o objetivo do presente Tratado.

§ 2.º O disposto neste Artigo não se aplicará às condições acordadas com organismos financiadores, no que se refira à contratação de pessoal especializado ou à aquisição de equipamentos ou materiais. Tampouco se aplicará o

disposto neste Artigo se necessidades tecnológicas assim o exigirem.

Artigo XII

As Altas Partes Contratantes adotarão, quanto à tributação, as seguintes normas:

a) não aplicarão impostos, taxas e empréstimos compulsórios, de qualquer natureza, à Itaipu e aos serviços de eletricidade por ela prestados;

b) não aplicarão impostos, taxas e empréstimos compulsórios, de qualquer natureza, sobre os materiais e equipamentos que a Itaipu adquira em qualquer dos dois países ou importe de um terceiro país, para utilizá-los nos trabalhos de construção da central elétrica, seus acessórios e obras complementares, ou para incorporá-los à central elétrica, seus acessórios e obras complementares. Da mesma forma, não aplicarão impostos, taxas e empréstimos compulsórios, de qualquer natureza, que incidam sobre as operações relativas a esses materiais e equipamentos, nas quais a Itaipu seja parte;

c) não aplicarão impostos, taxas e empréstimos compulsórios, de qualquer natureza, sobre os lucros da Itaipu e sobre os pagamentos e remessas por ela efetuados a qualquer pessoa física ou jurídica, sempre que os pagamentos de tais impostos, taxas e empréstimos compulsórios sejam de responsabilidade legal da Itaipu;

d) não porão nenhum entrave e não aplicarão nenhuma imposição fiscal ao movimento de fundos da Itaipu que resultar da execução do presente Tratado;

e) não aplicarão restrições de qualquer natureza ao trânsito ou depósito dos materiais e equipamentos aludidos no item (b) deste Artigo;

f) serão admitidos nos territórios dos dois países os materiais e equipamentos aludidos no item (b) deste Artigo.

Artigo XIII

A energia produzida pelo aproveitamento hidroelétrico a que se refere o Artigo I será dividida em partes iguais entre os dois países, sendo reconhecido a cada um deles o direito de aquisição, na forma estabelecida no Artigo XIV, da energia que não seja utilizada pelo outro país para seu próprio consumo.

Parágrafo único. As Altas Partes Contratantes se comprometem a adquirir, conjunta ou separadamente na forma que acordarem, o total da potência instalada.

Artigo XIV

A aquisição dos serviços de eletricidade da Itaipu será realizada pela ELETROBRÁS e pela ANDE, que também poderão fazê-la por intermédio das empresas ou entidades brasileiras ou paraguaias que indicarem.

Artigo XV

O Anexo C contém as bases financeiras e de prestação dos serviços de eletricidade da Itaipu.

§ 1.º A Itaipu pagará às Altas Partes Contratantes, em montantes iguais, "royalties" em razão da utilização do potencial hidráulico.

§ 2.º A Itaipu incluirá, no seu custo de serviço, o montante necessário ao pagamento de rendimentos sobre o capital.

§ 3.º A Itaipu incluirá, outrossim, no seu custo de serviço, o montante necessário para remunerar a Alta Parte Contratante que ceder energia a outra.

§ 4.º O valor real da quantidade de dólares dos Estados Unidos da América, destinada ao pagamento dos "royalties", dos rendimentos sobre o capital e da remuneração, estabelecida no Anexo C, será mantido constante, para o que a dita quantidade acompanhará as flutuações

do dólar dos Estados Unidos da América, referido ao seu padrão de peso e título, em ouro, vigente na data da troca dos Instrumentos de Ratificação do presente Tratado.

§ 5.º Este valor com relação ao peso e título em ouro do dólar dos Estados Unidos da América poderá ser substituído, no caso em que a mencionada moeda deixe de ter referida sua paridade oficial em relação ao ouro.

Artigo XVI

As Altas Partes Contratantes manifestam seu empenho em estabelecer todas as condições para que a entrada em serviço da primeira unidade geradora ocorra dentro do prazo de oito anos após a ratificação do presente Tratado.

Artigo XVII

As Altas Partes Contratantes se obrigam a declarar de utilidade pública as áreas necessárias à instalação do aproveitamento hidroelétrico, obras auxiliares e sua exploração, bem como a praticar, nas áreas de suas respectivas soberanias, todos os atos administrativos ou judiciais tendentes a desapropriar terrenos e suas benfeitorias ou a constituir servidão sobre as mesmas.

§ 1.º A delimitação de tais áreas estará a cargo da Itaipu, "ad referendum" das Altas Partes Contratantes.

§ 2.º Será de responsabilidade da Itaipu o pagamento das desapropriações das áreas delimitadas.

§ 3.º Nas áreas delimitadas será livre, o trânsito de pessoas que estejam prestando serviço à Itaipu, assim como o de bens destinados à mesma ou a pessoas físicas ou jurídicas por ela contratadas.

Artigo XVIII

As Altas Partes Contratantes, através de protocolos adicionais ou de atos unilaterais, adotarão todas as medidas necessárias ao cumprimento do presente Tratado, especialmente as que digam respeito a aspectos:

- a) diplomáticos e consulares;
- b) administrativos e financeiros;
- c) de trabalho e previdência social;
- d) fiscais e aduaneiros;
- e) de trânsito através da fronteira internacional;
- f) urbanos e habitacionais;
- g) de polícia e de segurança;
- h) de controle do acesso às áreas que se delimitem em conformidade com o Artigo XVII.

Artigo XIX

O foro da Itaipu, relativamente às pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas ou com sede no Brasil ou no Paraguai, será, respectivamente, o de Brasília e o de Assunção. Para tanto, cada Alta Parte Contratante aplicará sua própria legislação, tendo em conta as disposições do presente Tratado e de seus Anexos.

Parágrafo único. Em se tratando de pessoas físicas ou jurídicas, domiciliadas ou com sede fora do Brasil ou do Paraguai, a Itaipu acordará as cláusulas que regerão as relações contratuais de obras e fornecimentos.

Artigo XX

As Altas Partes adotarão, por meio de um protocolo adicional a ser firmado dentro de noventa dias contados a partir da data da troca dos Instrumentos de Ratificação do presente Tratado, as normas jurídicas aplicáveis às relações de trabalho e previdência social dos trabalhadores contratados pela ITAIPU.

Artigo XXI

A responsabilidade civil e/ou penal dos Conselheiros, Diretores, Diretores Adjuntos e demais empregados brasileiros ou paraguaios da ITAIPU, por atos lesivos aos interesses desta, será apurada e julgada de conformidade com o disposto nas leis nacionais respectivas.

Parágrafo único. Para os empregados de terceira nacionalidade proceder-se-á de conformidade com a legislação nacional brasileira ou paraguaia, segundo tenham a sede de suas funções no Brasil ou no Paraguai.

Artigo XXII

Em caso de divergência quanto à interpretação ou à aplicação do presente Tratado e seus Anexos, as Altas Partes Contratantes a resolverão pelos meios diplomáticos usuais, o que não retardará ou interromperá a construção e/ou a operação do aproveitamento hidroelétrico e de suas obras e instalações auxiliares.

Artigo XXIII

A Comissão Mista Técnica Brasileiro-Paraguai, criada em 12 de fevereiro de 1967 com a finalidade de realizar os estudos aludidos no preâmbulo do presente Tratado, manter-se-á constituída até entregar às Altas Partes Contratantes o relatório final da missão que lhe foi confiada.

Artigo XXIV

O presente Tratado será ratificado e os respectivos instrumentos serão trocados, o mais brevemente possível, na cidade de Assunção.

Artigo XXV

O presente Tratado entrará em vigor na data da troca dos Instrumentos de Ratificação e terá vigência até que as Altas Partes Contratantes, mediante novo acordo, adotam decisão que estimem conveniente.

Em Fé do que os Plenipotenciários acima mencionados assinam o presente Tratado, em dois exemplares, em português e espanhol, ambos os textos igualmente autênticos.

Feito na cidade de Brasília, aos vinte e seis dias do mês de abril do ano de mil novecentos e setenta e três.
— Mario Gibson Barboza — Raul Sapena Pastor.

ANEXO A

ESTATUTO DA ITAIPU

CAPÍTULO I

Denominação e Objeto

Artigo 1.º

A ITAIPU é uma entidade binacional criada pelo Artigo III do Tratado assinado pelo Brasil e Paraguai em 26 de abril de 1973, e tem como partes:

- a) a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRÁS, sociedade de economia mista, brasileira;
- b) a Administración Nacional de Electricidad — ANDE, entidade autárquica paraguaia.

Artigo 2.º

O objeto da ITAIPU é o aproveitamento hidroelétrico dos recursos hídricos do rio Paraná, pertencentes em condomínio aos dois países, desde e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guaira até a foz do rio Iguaçu.

Artigo 3.º

A ITAIPU reger-se-á pelas normas estabelecidas no Tratado de 26 de abril de 1973, no presente Estatuto e nos demais Anexos.

Artigo 4.º

A ITAIPU terá, de acordo com o que dispõem o Tratado e seus Anexos, capacidade jurídica, financeira e administrativa, e também responsabilidade técnica, para

estudar, projetar, dirigir e executar as obras que tem como objeto, pô-las em funcionamento e explorá-las, podendo, para tais efeitos, adquirir direitos e contrair obrigações.

Artigo 5.º

A ITAIPU terá em Brasília, Capital da República Federativa do Brasil, e em Assunção, Capital da República do Paraguai.

CAPÍTULO II

Capital

Artigo 6.º

O capital da ITAIPU será equivalente a US\$... 100.000.000,00 (cem milhões de dólares dos Estados Unidos da América), pertencente a ELETROBRÁS e à ANDE em partes iguais e intransferíveis.

Parágrafo único. O capital manter-se-á com valor constante de acordo com o disposto no parágrafo 4.º do artigo XV do Tratado.

CAPÍTULO III

Administração

Artigo 7.º

São órgãos da administração da ITAIPU o Conselho de Administração e a Diretoria Executiva.

Artigo 8.º

O Conselho de Administração compor-se-á de doze Conselheiros nomeados:

a) seis pelo Governo brasileiro, dos quais um será indicado pelo Ministério das Relações Exteriores e dois pela ELETROBRÁS;

b) seis pelo Governo paraguaio, dos quais um será indicado pelo Ministério das Relações Exteriores e dois pela ANDE.

§ 1.º O Diretor-Geral e o Diretor-Geral Adjunto, previstos no Artigo 12, também integrarão o Conselho, com voz e sem voto.

§ 2.º As reuniões do Conselho serão presididas, alternadamente, por um Conselheiro de nacionalidade brasileira ou paraguaia e, rotativamente, por todos os membros do Conselho.

§ 3.º O Conselho nomeará dois Secretários, um brasileiro e outro paraguaio, que terão a seu cargo, entre outras atribuições, a de certificar os documentos da ITAIPU em português e em espanhol, respectivamente.

Artigo 9.º

Compete ao Conselho de Administração cumprir e fazer cumprir o Tratado e seus Anexos, e decidir sobre:

a) as diretrizes fundamentais de administração da ITAIPU;

b) o Regimento Interno;

c) o plano de organização dos serviços básicos;

d) os atos que importem em alienação do patrimônio da ITAIPU, com prévio parecer da ELETROBRÁS e da ANDE;

e) as reavaliações de ativo e passivo, com prévio parecer da ELETROBRÁS e da ANDE, tendo em conta o disposto no parágrafo 4.º do artigo XV do Tratado;

f) as bases de prestação dos serviços de eletricidade;

g) as propostas da Diretoria Executiva referentes a obrigações e empréstimos;

h) a proposta de orçamento para cada exercício e suas revisões, apresentadas pela Diretoria Executiva.

§ 1.º O Conselho de Administração examinará o Relatório Anual, o Balanço Geral e a demonstração da Conta de Resultados, elaborados pela Diretoria Executiva, e os apresentará à ELETROBRÁS e à ANDE, conforme o disposto no Artigo 24 deste Estatuto.

§ 2.º O Conselho de Administração tomará conhecimento do curso dos assuntos da ITAIPU através das exposições que serão feitas habitualmente pelo Diretor-Geral ou de outras que o Conselho solicite por seu intermédio.

Artigo 10

O Conselho de Administração se reunirá, ordinariamente, cada dois meses e, extraordinariamente, quando convocado, por intermédio dos Secretários, pelo Diretor-Geral ou pela metade menos um dos Conselheiros.

Parágrafo único. O Conselho de Administração só poderá decidir validamente com a presença da maioria dos Conselheiros de cada país e com paridade de votos igual à menor representação nacional presente.

Artigo 11

Os Conselheiros exercerão suas funções por um período de quatro anos, podendo ser reconduzidos.

§ 1.º A qualquer momento os Governos poderão substituir os Conselheiros que houverem nomeado.

§ 2.º Ao ocorrer vacância definitiva de um cargo de Conselheiro, o respectivo Governo nomeará substituto que exercerá o mandato pelo prazo remanescente.

Artigo 12

A Diretoria Executiva, constituída por igual número de nacionais de ambos países, compor-se-á do Diretor-Geral e dos Diretores Técnico, Jurídico, Administrativo, Financeiro e de Coordenação.

§ 1.º A cada Diretor corresponderá um Diretor Adjunto de nacionalidade brasileira ou paraguaia, diferente da do titular.

§ 2.º Os Diretores e os Diretores Adjuntos serão nomeados pelos respectivos Governos, por proposta da ELETROBRÁS ou da ANDE, conforme o caso.

§ 3.º Os Diretores e os Diretores Adjuntos exercerão suas funções por um período de cinco anos, podendo ser reconduzidos.

§ 4.º A qualquer momento os Governos poderão substituir os Diretores e os Diretores Adjuntos que houverem nomeado.

§ 5.º Em caso de ausência ou impedimento temporário de um Diretor, a ELETROBRÁS ou a ANDE, conforme o caso, designará o substituto dentre os demais Diretores, que terá também direito ao voto do Diretor substituído.

§ 6.º Ao ocorrer vacância definitiva de um cargo de Diretor, a ELETROBRÁS ou a ANDE, conforme o caso, indicará o substituto que, uma vez nomeado, exercerá o mandato pelo prazo remanescente.

Artigo 13

São atribuições e deveres da Diretoria Executiva:

a) dar cumprimento ao Tratado e seus Anexos, e às decisões do Conselho de Administração;

b) cumprir e fazer cumprir o Regimento Interno;

c) praticar os atos de administração necessários à condução dos assuntos da entidade;

d) propor ao Conselho de Administração as diretrizes fundamentais de administração;

e) propor ao Conselho de Administração normas de administração do pessoal;

f) elaborar e submeter ao Conselho de Administração, em cada exercício, a proposta de orçamento para o seguinte e suas eventuais revisões;

g) elaborar e submeter ao Conselho de Administração o Relatório Anual, o Balanço Geral e a demonstração da Conta de Resultados do exercício anterior;

h) por em execução as normas e as bases para prestação dos serviços de eletricidade;

i) criar e instalar os escritórios técnicos e/ou administrativos que julgar necessários, onde for conveniente.

Artigo 14

A Diretoria Executiva reunir-se-á, ordinariamente, pelo menos duas vezes ao mês e, extraordinariamente, quando convocada pelo Diretor-Geral ou por solicitação, a este, de um dos Diretores.

§ 1.º As resoluções da Diretoria Executiva serão adotadas por maioria de votos, cabendo ao Diretor-Geral o voto de desempate.

§ 2.º A Diretoria Executiva instalar-se-á no local que julgar mais adequado ao exercício de suas funções.

Artigo 15

A ITAIPU somente poderá assumir obrigações ou constituir procuradores mediante a assinatura conjunta do Diretor-Geral e de outro Diretor.

Artigo 16

Os honorários dos Conselheiros, dos Diretores e dos Diretores Adjuntos serão fixados, anualmente, pela ELETROBRÁS e pela ANDE, de comum acordo.

Artigo 17

O Diretor-Geral é o responsável pela coordenação, organização e direção das atividades de ITAIPU e a representará em juízo ou fora dele, competindo-lhe praticar todos os atos de ordinária administração necessários ao funcionamento da entidade, com exclusão dos atribuídos ao Conselho de Administração e à Diretoria Executiva. Cabem-lhe, ademais, os atos de admissão e demissão de pessoal.

Artigo 18

O Diretor Técnico é o responsável pela condução do projeto, construção das obras e operação das instalações.

Artigo 19

O Diretor Jurídico é o responsável pela condução dos assuntos jurídicos da entidade.

Artigo 20

O Diretor Administrativo é o responsável pela administração do pessoal e pela direção dos serviços gerais.

Artigo 21

O Diretor Financeiro é o responsável pela execução da política econômico-financeira, de suprimento e de compras.

Artigo 22

O Diretor de Coordenação é o responsável pela condução das gestões administrativas ante as autoridades dos dois países.

Artigo 23

Os Diretores Adjuntos terão as atribuições que, de comum acordo com os respectivos titulares, lhes forem por estes delegadas.

§ 1.º Os Diretores Adjuntos manter-se-ão informados dos assuntos das respectivas Diretorias e informarão sobre o andamento daqueles que lhes forem confiados.

§ 2.º Os Diretores Adjuntos assistirão às reuniões da Diretoria Executiva, com voz e sem voto.

CAPÍTULO IV

Exercício Financeiro

Artigo 24

O exercício financeiro encerrar-se-á em 31 de dezembro de cada ano.

§ 1.º A ITAIPU apresentará, até 30 de abril de cada ano, para decisão da ELETROBRÁS e da ANDE, o Relatório Anual, o Balanço Geral e a demonstração da Conta de Resultados do exercício anterior.

§ 3.º A ITAIPU adotará a moeda dos Estados Unidos da América como referência para a contabilização de suas operações. Esta referência poderá ser substituída por outra, mediante entendimento entre os dois Governos.

CAPÍTULO V

Disposições Gerais

Artigo 25

Serão incorporados pela ITAIPU, como integralização de capital por parte da ELETROBRÁS e da ANDE, os dispêndios, realizados pelas referidas empresas, anteriormente à constituição da entidade, nos seguintes trabalhos:

a) estudos resultantes do Convênio de Cooperação firmado em 10 de abril de 1970;

b) obras preliminares e serviços relacionados com a construção do aproveitamento hidroelétrico.

Artigo 26

Os Conselheiros, Diretores, Diretores Adjuntos e demais empregados não poderão exercer funções de direção, administração ou consulta em empresas fornecedoras ou contratantes de quaisquer materiais e serviços utilizados pela ITAIPU.

Artigo 27

Poderão prestar serviços à ITAIPU os funcionários públicos, empregados de autarquias e os de sociedades de economia mista, brasileiros ou paraguaios, sem perda do vínculo original e dos benefícios de aposentadoria e/ou previdência social, tendo-se em conta as respectivas legislações nacionais.

Artigo 28

O Regimento Interno da ITAIPU, mencionado no Artigo 9.º, será proposto pela Diretoria Executiva à aprovação do Conselho de Administração e contemplará, entre outros, os seguintes assuntos: o regime contábil e financeiro; o regime para a obtenção de propostas, adjudicação e contratação de serviços, e obras, e aquisição de bens; normas para o exercício das funções dos integrantes do Conselho de Administração e da Diretoria Executiva.

Artigo 29

Os casos não previstos neste Estatuto, que não puderem ser resolvidos pelo Conselho de Administração, serão solucionados pelos dois Governos, com prévio parecer da ELETROBRÁS e da ANDE.

ANEXO B

Descrição geral das instalações destinadas à produção de energia elétrica e das obras auxiliares.

I — Objetivo

O objetivo do presente Anexo é descrever e identificar, em suas partes principais, o Projeto do Aproveitamento Hidroelétrico do rio Paraná, no local chamado Itaipu, daqui por diante denominado Projeto.

Este Anexo foi redigido com base no "Relatório Preliminar" submetido pela Comissão Mista Técnica Brasileiro-Paraguai aos Governos do Brasil e do Paraguai, em 12 de janeiro de 1973.

As obras descritas no presente Anexo poderão sofrer modificações ou adições inclusive nas suas cotas e medidas, por exigências técnicas que se verificarem durante sua execução. Ademais, se por exigência da mesma natureza ficar demonstrada a necessidade de redução substancial da cota do coroamento da barragem, será considerada a conveniência da execução adicional de outro aproveitamento hidroelétrico a montante, conforme previsto no "Relatório Preliminar" supracitado.

II — Descrição Geral

1. **Localização** — O Projeto estará situado sobre o rio Paraná, aproximadamente 14 km a montante da ponte internacional que une Foz do Iguaçu, no Brasil, a Porto Presidente Stroessner, no Paraguai.

2. **Disposição geral** — O Projeto estará constituído por uma barragem principal de gravidade, em concreto, através do rio Paraná, com uma casa de força ao pé da barragem e em barragens laterais de enrocamento e diques de terra em cada margem do rio. A barragem lateral da margem direita inclui a estrutura do vertedor com as respectivas comportas.

As obras do Projeto terão a orientação geral este-oeste ao longo de um eixo em linha quebrada, com desenvolvimento total de 8,5km. O nível d'água máximo normal no reservatório foi estabelecido em torno da cota 220 m acima do nível do mar. Este reservatório inundará uma área de aproximadamente 1.400 km² (800 km² no Brasil e 600 km² no Paraguai), e estender-se-á, a montante, por cerca de 200 km até e inclusive o Salto Grande de Sete Quedas ou Salto de Guairá.

III — Componentes Principais do Projeto

Começando pela margem direita o Projeto inclui as seguintes partes componente principais sucessivas:

1. **Dique lateral direito** — Um dique de terra coroamento na cota 225m, comprimento de 700 m e volume de 103.000m³.

2. **Vertedor** — Um vertedor em concreto, dotado de 14 comportas com comprimento de 380 m, capaz de verter até 58.000m³/s, com canal de acesso escavado a montante do vertedor. Uma calha revestida de concreto conduzirá a descarga do vertedor para o rio Paraná, cerca de 1.500m à jusante da barragem principal.

3. **Barragem lateral direita** — Uma barragem de enrocamento com coroamento na cota 225m, comprimento de 800m e volume de 3.514.000 m³, ligando o vertedor à barragem principal.

4. **Barragem principal e tomada d'água** — A barragem principal será uma estrutura de gravidade, em concreto maciço, com coroamento na cota 224 m, comprimento de 1.400 m e volume de 6.800.000 m³, a ser construída através do rio Paraná e do canal, na margem esquerda, que será escavado para o desvio provisório do rio. A barragem terá 14 aberturas para tomada d'água, providas de comportas. Cada uma dessas tomadas d'água dará acesso a uma turbina, na casa de força, por meio de um conduto forçado.

5. **Casa de força** — A casa de força estará localizada ao pé da barragem e tomada d'água a serem construídas no canal de desvio. A plataforma superior da casa de força estará na cota 139m e sobre a mesma serão localizadas as instalações transformadoras para elevar a tensão de geração.

6. **Barragem na margem esquerda** — Uma barragem de gravidade em concreto, com comprimento de 250 m e volume de 1.100.000m³, que terá aberturas bloqueadas e conexões para construção de uma tomada d'água destinada à expansão eventual da central.

7. **Barragem lateral esquerda** — Uma barragem em enrocamento com coroamento na cota 225 m, comprimento de 2.000 m e volume de 13.145.000 m³.

8. **Dique lateral esquerdo** — Um dique de terra com coroamento na cota 225 m, comprimento de 3.000m e volume de 3.115.000m³.

9. **Dique complementar de Hernandarias** — Um dique menor, de terra, a ser localizado na margem direita, a uma distância de cerca de 45 km a oeste da barragem principal, nas proximidades da cidade de Hernandarias. Esse dique se destinará a fechar uma depressão onde poderia ocorrer extravasamento com o reservatório ao nível máximo de enchente.

10. **Subestações seccionadoras** — Duas subestações seccionadoras, a serem localizadas uma em cada margem, a cerca de 600 m à jusante da casa de força.

11. **Obras para navegação** — O Projeto incluirá as obras que forem necessárias para atender aos requisitos do tráfego de navegação fluvial tais como terminais e conexões terrestres, eclusas, canais, elevadores, e seus similares.

ANEXO C

Bases Financeiras e de Prestação dos Serviços de Eletricidade da Itaipu

I — Definições

Para os efeitos do presente Anexo entender-se-á por:

1.1. Entidades: a ELETROBRAS, a ANDE ou as empresas ou entidades brasileiras ou paraguaias por elas indicadas, conforme o artigo XIV do Tratado assinado pelo Brasil e Paraguai em 26 de abril de 1973.

1.2. Potência instalada: a soma das potências nominais de placa, expressas em quilowatts, dos alternadores instalados na central elétrica.

1.3. Potência contratada: a potência em quilowatts que a ITAIPU colocará, permanentemente, à disposição da entidade compradora, nos períodos de tempo e nas condições dos respectivos contratos de compra e venda dos serviços de eletricidade.

1.4. Encargos financeiros: todos os juros, taxas e comissões pertinentes aos empréstimos contratados.

1.5. Despesas de exploração: todos os gastos imputáveis à prestação dos serviços de eletricidade, incluídos os gastos diretos de operação e de manutenção, inclusive as reposições causadas pelo desgaste normal, gastos de administração e gerais, além dos seguros contra os riscos dos bens e instalações da ITAIPU.

1.6. Período de operação e faturamento: o mês calendário.

1.7. Conta de exploração: o balanço anual entre a receita e o custo do serviço.

II — Condições de Suprimento

II.1. A divisão em partes iguais da energia, estabelecida no Artigo XIII do Tratado, será efetuada por via de divisão da potência instalada na central elétrica.

II.2. Cada entidade, no exercício do seu direito à utilização da potência instalada, contratará com a ITAIPU, por períodos de vinte anos, frações da potência instalada na central elétrica, em função de um cronograma de utilização que abrangerá este período e indicará, para cada ano, a potência a ser utilizada.

II.3. Cada uma das entidades entregará à ITAIPU o cronograma acima referido, dois anos antes da data prevista para a entrada em operação comercial da primeira unidade geradora da central elétrica e dois anos antes do término do primeiro e dos subsequentes contratos de vinte anos.

II.4. Cada entidade tem o direito de utilizar a energia que puder ser produzida pela potência por ela contratada até o limite que será fixado, para cada período

de operação, pela ITAIPU. Fica entendido que cada entidade poderá utilizar dita potência por ela contratada, durante o tempo que lhe convier, dentro de cada período de operação, desde que a energia por ela utilizada, em todo esse período, não exceda o limite acima mencionado.

II.5. Quando uma entidade decida não utilizar parte da potência contratada ou parte da energia a esta correspondente, dentro do limite fixado, poderá autorizar a ITAIPU a ceder às outras entidades a parte que assim se tornar disponível, tanto de potência como de energia, no período referido em II.4. nas condições estabelecidas em IV.3.

II.6. A energia produzida pela ITAIPU será entregue às entidades no sistema de barramentos da central elétrica, nas condições estabelecidas nos contratos de compra e venda.

III — Custo do Serviço de Eletricidade

O custo do serviço de eletricidade será composto das seguintes parcelas anuais:

III.1. O montante necessário para o pagamento às partes que constituem a ITAIPU, de rendimentos de doze por cento ao ano sobre sua participação no capital integralizado de acordo com o Parágrafo 1.º do Artigo III do Tratado e com o Artigo 6.º do Estatuto (Anexo A).

III.2. O montante necessário para o pagamento dos encargos financeiros dos empréstimos recebidos.

III.3. O montante necessário para o pagamento da amortização dos empréstimos recebidos.

III.4. O montante necessário para o pagamento dos "royalties" às Altas Partes Contratantes, calculado no equivalente de seiscentos e cinquenta dólares dos Estados Unidos da América por gigawatt-hora gerado e medido na central elétrica. Esse montante não poderá ser inferior, anualmente, a dezolito milhões de dólares dos Estados Unidos da América, a razão da metade para cada Alta Parte Contratante. O pagamento dos "royalties" se realizará mensalmente, na moeda disponível pela ITAIPU.

III.5. O montante necessário para o pagamento, à ELETROBRAS e à ANDE, em partes iguais, a título de ressarcimento de encargos de administração e supervisão relacionados com a ITAIPU, calculados no equivalente de cinquenta dólares dos Estados Unidos da América por gigawatt-hora gerado e medido na central elétrica.

III.6. O montante necessário para cobrir as despesas de exploração.

III.7. O montante do saldo, positivo ou negativo, da conta de exploração do exercício anterior.

III.8. O montante necessário à remuneração a uma das Altas Partes Contratantes, equivalente a trezentos dólares dos Estados Unidos da América, por gigawatt-hora cedido à outra Alta Parte Contratante. Esta remuneração se realizará mensalmente na moeda disponível pela ITAIPU.

IV — Receita

IV.1. A receita anual, decorrente dos contratos de prestação dos serviços de eletricidade, deverá ser igual, em cada ano, ao custo do serviço estabelecido neste Anexo.

IV.2. Este custo será distribuído proporcionalmente às potências contratadas pelas entidades supridas.

IV.3. Quando se verificar a hipótese prevista em II.5 anterior, o faturamento às entidades contratantes será feito em função da potência efetivamente utilizada.

IV.4. Quando não se verificar a hipótese prevista em II.5, e tendo-se em vista o disposto no Artigo XIII do Tratado e em IV.2. acima, a responsabilidade da en-

tidade que contratou a compra será a da totalidade da potência contratada.

V — Outras Disposições

V.1. O Conselho de Administração, com prévio parecer da ELETROBRAS e da ANDE, regulamentará as normas do presente Anexo, tendo como objetivo a maior eficiência da ITAIPU.

V.2. O valor dos rendimentos sobre o capital, dos "royalties", do ressarcimento dos encargos e da remuneração mencionados, respectivamente, em III.1, III.4, III.5 e III.8. anteriores, será mantido constante de acordo com o estabelecido no Parágrafo 4.º do Artigo XV do Tratado.

VI — Revisão

As disposições do presente Anexo serão revistas, após o decurso de um prazo de cinquenta anos a partir da entrada em vigor do Tratado, tendo em conta, entre outros aspectos, o grau de amortização das dívidas contraídas pela ITAIPU para a construção do aproveitamento e a relação entre as potências contratadas pelas entidades de ambos países.

Em 26 de abril de 1973.

Senhor Ministro:

Tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Governo brasileiro, através de um de seus organismos financeiros, abrirá um crédito, a favor da Administración Nacional de Electricidad — ANDE, do Paraguai, no valor equivalente a cinquenta milhões de dólares (US\$ 50.000.000,00). Tal crédito é destinado à integralização do capital da ITAIPU, previsto no Artigo 6.º do Anexo A ao Tratado celebrado nesta data entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai.

2. Como garantia deste empréstimo, a ANDE reservará a parte necessária dos rendimentos sobre o capital a que venha a fazer jus em conformidade com a Parte III do Anexo C ao Tratado.

3. O plano de desembolso do empréstimo se ajustará ao esquema de integralização do capital a ser aprovado pelo Conselho de Administração da ITAIPU.

4. A taxa de juros cobrado ao empréstimo será de 6% ao ano.

5. Os juros devidos serão capitalizados anualmente e incorporados ao valor do principal até se cumprirem os oito anos depois do desembolso inicial. Esse prazo, todavia, não terminará antes do pagamento, pela ITAIPU, do primeiro rendimento anual sobre o capital, estabelecido na Parte III do citado Anexo C.

6. O período de amortização estender-se-á por cinquenta anos após terminado o prazo mencionado no parágrafo anterior.

7. O empréstimo será pago pela ANDE em parcelas anuais iguais, incluindo amortização do principal e juros, durante seu prazo de amortização.

8. As anuidades serão pagas em moeda nacional do Brasil.

9. Caso o Governo do Paraguai concorde com o que antecede, esta Nota e a de Vossa Excelência, em resposta à presente, constituirão acordo entre os dois Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração. — Mario Gibson Barzoza.

Em 26 de abril de 1973.

Senhor Ministro:

Com referência ao Artigo X do Tratado celebrado nesta data entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, tenho a honra de levar ao conhe-

cimento de Vossa Excelência que o Governo brasileiro dará garantia, nos termos abaixo relacionados, aos créditos que venham a ser contratados pela ITAIPU, destinados ao pagamento de bens e serviços necessários à construção da hidroelétrica a cargo da citada entidade.

2. Para os fins de concessão da garantia acima referida, a ITAIPU submeterá previamente ao Governo brasileiro, com o conhecimento do Governo do Paraguai, as minutas dos contratos de financiamento relativos às operações de crédito em questão, bem como, quando solicitados, os contratos celebrados que tenham como objetivo a utilização dos recursos de tais financiamentos.

3. Os recursos em moedas de terceiros países, resultantes de operações financeiras, deverão ser negociados no mercado brasileiro de câmbio.

4. Aprovado o contrato, o Governo brasileiro concederá, no decurso do período de construção da hidroelétrica de ITAIPU, garantia de conversibilidade e de transferibilidade, através do mercado brasileiro de câmbio, aos pagamentos de amortizações e acessórios, em moedas de terceiros países, previstos nos contratos e observadas as leis, normas e disposições regulamentares que, tendo em conta o Tratado, se apliquem a empréstimos e créditos garantidos pelo Governo brasileiro.

5. Durante o período de operação da referida hidroelétrica, a garantia do governo brasileiro a conversibilidade e transferibilidade dos compromissos em moeda estrangeira será concedida em proporção igual à que se verificar entre a potência contratada pelo Brasil e o total da potência instalada na central elétrica, segundo o previsto na Parte IV do Anexo C.

6. Caso o Governo do Paraguai concorde com o que antecede, esta Nota e a de Vossa Excelência, em resposta à presente, constituirão acordo entre os dois Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração. — **Mário Gibson Barboza.**

Em 26 de abril de 1973.

Senhor Ministro:

Com referência ao disposto no Parágrafo único do Artigo XIII do Tratado celebrado nesta data entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Governo brasileiro, por intermédio da Centrais Elétricas Brasileiras S. A. — ELETROBRAS, ou das entidades por esta indicadas, se compromete a celebrar contratos com a ITAIPU, nas condições estabelecidas no referido Tratado e seus Anexos, da maneira que o total da potência contratada seja igual ao total da potência instalada.

2. A ANDE ou as empresas ou entidades por ela indicadas, no primeiro contrato que, por um período de vinte anos, celebrem com a ITAIPU, terão direito a uma tolerância de 20% a mais e a menos na potência contratada a ser estabelecida no cronograma de utilização. Esta tolerância será reduzida a 10% a mais e a menos no segundo contrato de vinte anos. Não obstante, se a faixa de tolerância resultante da aplicação das percentagens citadas acima chegar a ser inferior a 100.000 quilowatts, ditas percentagens serão aumentadas até que a tolerância alcance um valor de 100.000 quilowatts.

3. Caso o Governo do Paraguai concorde com o que antecede, esta Nota e a de Vossa Excelência, em resposta à presente, constituirão acordo entre os dois Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração. — **Mário Gibson Barboza.**

Em 26 de abril de 1973.

Senhor Ministro:

Com referência aos Artigos XVII, Parágrafo 1.º, e XXII do Tratado celebrado nesta data entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Ministério das Relações Exteriores do Brasil designará um representante para que, com aquele que o Ministério das Relações Exteriores do Paraguai designe para o mesmo efeito, encaminhe os assuntos concernentes aos Artigos acima mencionados.

2. A presente Nota e a de Vossa Excelência, de idêntico teor e mesma data, constituem acordo entre os dois Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração. — **Mário Gibson Barboza.**

Em 26 de abril de 1973.

Senhor Ministro:

Com referência ao Artigo 12, Parágrafos 1.º, 2.º e 3.º do Anexo A ao Tratado celebrado nesta data entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Governo do Brasil convém com o Governo do Paraguai no seguinte:

a) os Diretores Geral, Técnico e Financeiro da Diretoria Executiva da ITAIPU serão nomeados pelo Governo do Brasil;

b) os Diretores Jurídico, Administrativo e de Coordenação serão nomeados pelo Governo do Paraguai;

c) os Diretores-Adjuntos, previstos no Parágrafo 1.º do citado Artigo 12, serão nomeados de tal maneira que a cada Diretor corresponda um Diretor-Adjunto, de nacionalidade diferente da do titular;

d) este acordo sobre nomeações dos Diretores e Diretores-Adjuntos terá efeito durante os dois primeiros períodos de cinco anos;

e) a partir do terceiro período, os Diretores e Diretores-Adjuntos serão nomeados de acordo com o que convierem os dois Governos.

2. A presente Nota e a de Vossa Excelência, de idêntico teor e mesma data, constituem acordo entre os dois Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração. — **Mário Gibson Barboza.**

Em 26 de abril de 1973.

Senhor Ministro:

Com referência ao item 11 do Anexo B ao Tratado celebrado nesta data entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que, em matéria de navegação, o entendimento do Governo brasileiro é o seguinte:

a) o projeto incluirá as obras que forem necessárias para atender aos requisitos do tráfego de navegação fluvial, tais como terminais e conexões terrestres, eclusas, canais, elevadores, e seus similares. Os recursos para esse fim serão adjudicados em forma a ser estabelecida pelas Altas Partes Contratantes no momento oportuno;

b) durante a construção do aproveitamento hidroelétrico a ITAIPU assegurará, através de instalações terminais a jusante da obra, o transporte rodoviário, anteriormente feito por via fluvial no trecho atualmente navegável, até Porto Mendes.

2. A presente Nota e a de Vossa Excelência, de idêntico teor e mesma data, constituem acordo entre os dois Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração. — **Mário Gibson Barboza.**

(As Comissões de Relações Exteriores, de Minas e Energia e de Finanças.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 18, de 1973

(N.º 106-B/73, na Câmara dos Deputados)

Aprova o texto da Convenção de Berna para a Proteção das Obras Literárias e Artísticas, conforme revista em Paris, a 24 de julho de 1971.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica aprovado o texto da Convenção de Berna para a proteção das Obras Literárias e Artísticas, conforme revista em Paris, a 24 de julho de 1971.

Art. 2.º Este Decreto Legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM N.º 46, DE 1973

DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

De conformidade com o disposto no art. 44, item I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção de Berna para a Proteção das Obras Literárias e Artísticas, conforme revista em Paris a 24 de julho de 1971.

Brasília, em 21 de março de 1973. — **Emílio G. Médici.**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

DCInt/DAI/SRC/433/640.42 (00), DE 28 DE DEZEMBRO DE 1972, DO MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

A Sua Excelência o Senhor General-de-Exército Emílio Garrastazu Médici, Presidente da República.

Senhor Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, foi assinado pelo Brasil o Ato de Revisão da Convenção de Berna para a proteção das obras literárias e artísticas, realizada em Paris, em 24 de julho de 1971.

2. O instrumento visou dois objetivos principais:

— ampliar a noção de direito de autor, nela incluindo, além do direito de tradução, os direitos fundamentais de reprodução, de apresentação ou execução pública e de radiodifusão;

— introduzir disposições em favor dos países em desenvolvimento, a fim de atender às suas necessidades em matéria de ensino escolar, universitário e de pesquisa.

3. Tais objetivos foram essencialmente consubstanciados no novo artigo 21 e nos seis artigos do Anexo ao referido Ato, permanecendo sem modificações substanciais o resto da Convenção.

4. O artigo I do Anexo define os benefícios do regime preferencial criado pela Convenção — dentre os quais poderá, se assim o desejar, figurar o Brasil — assim como a duração do mesmo.

5. O artigo II refere-se à tradução de obras sob o regime de licença obrigatória.

6. O artigo III diz respeito à reprodução de obras sob licença obrigatória, estabelecendo diferentes prazos de acordo com a natureza da obra e a finalidade a que se destina.

7. O artigo IV prevê o procedimento para a aplicação do regime das licenças obrigatórias.

8. Os artigos V e VI, finalmente, estabelecem um sistema de ressalvas e opções, ligadas aos artigos 21 e 30 da Convenção.

9. Permito-me acrescentar, Senhor Presidente, que o novo texto entre outras vantagens, possibilita ao país, se assim o julgar conveniente tirar proveito do regime preferencial enquanto for considerado, de acordo com a prática da Assembléia Geral das Nações Unidas, país em desenvolvimento. De qualquer modo, a Convenção introduz vantagens indispensáveis e razoáveis para os países de menor desenvolvimento relativo, os quais necessitam de sistema mais flexível em matéria de direito do autor, quando se trata de ensino e pesquisa.

10. Nessas condições, encareço a Vossa Excelência a conveniência de o Governo brasileiro ratificar a presente Convenção, sendo para tanto necessária a prévia aprovação do Congresso Nacional, conforme os termos do art. 44, inciso I, da Constituição Federal.

11. Esclareço que vinte e oito Estados assinaram a Convenção de Berna revista em Paris: Brasil, Alemanha Federal, Camarões, Cêliaç, Chipre, Costa do Marfim, Dinamarca, Espanha, França, Hungria, Índia, Israel, Itália, Iugoslávia, Líbano, Liechtenstein, Luxemburgo, Marrocos, México, Mônaco, Países Baixos, República Popular do Congo, Reino Unido, Santa Sé, Senegal, Suécia, Suíça e Tunísia. Já foi iniciado o processo das ratificações.

12. Tenho pois a honra de submeter projeto de Mensagem Presidencial, para que Vossa Excelência, se assim houver por bem, encaminhe o anexo texto de Convenção à aprovação do Poder Legislativo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — **Mário Gibson Barboza.**

I

CONVENÇÃO DE BERNA

Para a proteção das obras literárias e artísticas, de 9 de setembro de 1886

completada em Paris a 4 de maio de 1896, revista em Berlim a 13 de novembro de 1908, completada em Berna a 20 de março de 1914, revista em Roma a 2 de junho de 1928, em Bruxelas a 26 de junho de 1948, em Estocolmo a 14 de julho de 1967 e em Paris a 24 de julho de 1971.

Os Países da União, igualmente animados do propósito de proteger de maneira tanto quanto possível, eficaz e uniforme os direitos dos autores sobre as respectivas obras literárias e artísticas,

Reconhecendo a importância dos trabalhos da Conferência de revisão realizada em Estocolmo em 1967,

Resolveram rever o Ato adotado pela Conferência de Estocolmo, deixando entretanto sem modificações os artigos de 1 a 20 e de 22 a 26 do referido Ato.

Em consequência, os Plenipotenciários abaixo assinados, depois de apresentar seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma acordaram no seguinte:

Artigo 1

Os países a que se aplica a presente Convenção constituem-se em União para a proteção dos direitos dos autores sobre as suas obras literárias e artísticas.

Artigo 2

1) Os termos "obras literárias e artísticas" abrangem todas as produções do domínio literário, científico e artístico, qualquer que seja o modo ou a forma de expressão, tais como os livros, brochuras e outros escritos, as conferências, aloquções, sermões e outras obras da mesma natureza; as obras dramáticas ou dramático-musicais; as obras coreográficas e as pantomimas; as composições musicais com ou sem palavras; as obras cinematográficas e as expressas por processo análogo ao da cinematografia, as obras de desenho, de pintura, de arquitetura, de escultura, de gravura e de litografia; as obras fotográficas e as expressas por processo análogo ao da fotografia; as obras de arte aplicada; as ilustrações e os mapas geográficos; os projetos, esboços e obras plásticas relativos à geografia, à topografia, à arquitetura ou às ciências.

2) Os Países da União reservam-se entretanto, a faculdade de determinar, nas suas legislações respectivas, que as obras literárias e artísticas, ou ainda uma ou várias categorias delas, não são protegidas enquanto não tiverem sido fixadas num suporte material.

3) São protegidas como obras originais, sem prejuízo dos direitos do autor da obra original, as traduções, adaptações, arranjos musicais e outras transformações de uma obra literária ou artística.

4) Os Países da União reservam-se a faculdade de determinar, nas legislações nacionais, a proteção a conceder aos textos oficiais de caráter legislativo, administrativo ou judiciário, assim como as traduções oficiais desses textos.

5) As compilações de obras literárias ou artísticas, tais como enciclopédias e antologias, que, pela escolha ou disposição das matérias, constituem criações intelectuais, são como tais protegidas, sem prejuízo dos direitos dos autores sobre cada uma das obras que fazem parte dessas compilações.

6) As obras acima designadas gozam de proteção em todos os países unionistas. A proteção exerce-se em benefício dos autores e de seus legítimos representantes.

7) Os países da União reservam-se a faculdade de determinar, nas legislações nacionais, o âmbito de aplicação das leis referentes às obras de arte aplicada e aos desenhos e modelos industriais, assim como as condições de proteção de tais obras, desenhos e modelos, levando em conta as disposições do artigo 7.4) da presente Convenção. Para as obras protegidas exclusivamente como desenhos e modelos no país de origem, não pode ser reclamada, nos outros países unionistas, senão a proteção especial concedida aos desenhos e modelos nesses países; entretanto, se tal proteção especial não é concedida nesse país, estas obras serão protegidas como obras artísticas.

8) A proteção da presente Convenção não se aplica às notícias do dia ou às ocorrências diversas que têm o caráter de simples informações de imprensa.

Artigo 2 bis

1) Os países da União reservam-se a faculdades de excluir, nas legislações nacionais, parcial ou totalmente, da proteção prevista no artigo anterior os discursos políticos e os discursos pronunciados nos debates judiciais.

2) Os Países da União reservam-se igualmente a faculdade de estabelecer nas suas leis internas as condições em que as conferências, aloquções, sermões e outras obras da mesma natureza, pronunciadas em público, poderão ser reproduzidas pela imprensa, transmitidas pelo rádio, pelo telégrafo para o público e constituir objeto de comunicações públicas mencionadas no art. 11 bis 1) da presente Convenção, quando tal utilização é justificada pela finalidade da informação a ser atingida.

3) Todavia, o autor tem o direito exclusivo de reunir em coleção as suas obras mencionadas nos parágrafos anteriores.

Artigo 3

1) São protegidos por força da presente Convenção:

a) os autores nacionais de um dos países unionistas, quanto às suas obras, publicadas ou não;

b) os autores não nacionais de um dos países unionistas, quanto às obras que publicarem pela primeira vez num desses países ou simultaneamente em um país estrangeiro à União e num país da União.

2) Os autores não nacionais de um dos países da União mas que têm sua residência habitual num deles são, para a aplicação da presente Convenção, assimilados aos autores nacionais do referido país.

3) Por "obras publicadas" deve-se entender as obras editadas com o consentimento de seus autores, seja qual for o modo de fabricação dos exemplares, contanto que sejam postos à disposição do público em quantidade suficiente para satisfazer-lhe as necessidades, levando-se em conta a natureza da obra. Não constituem publicação a representação de obras dramáticas, dramático-musicais ou cinematográficas, a execução de obras musicais, a recitação pública de obras literárias, a transmissão ou a radio-difusão de obras literárias ou artísticas, a exposição de obras de arte e a construção de obras de arquitetura.

4) Considera-se publicada simultaneamente em vários países toda e qualquer obra publicada em dois ou mais países dentro de trinta dias a contar da sua primeira publicação.

Artigo 4

Por força da presente Convenção, são protegidos, mesmo se as condições previstas no artigo 3 não forem preenchidas;

a) os autores das obras cinematográficas cujo produtor tenha sua sede ou sua residência habitual em um dos países da União;

b) os autores das obras de arquitetura edificadas num país da União ou de obras de arte gráfica ou plástica incorporadas em um imóvel situado em um país da União.

Artigo 5

1) Os autores gozam, no que concerne às obras quanto às quais são protegidos por força da presente Convenção, nos países da União, exceto o de origem da obra, dos direitos que as respectivas leis concedem atualmente ou venham a conceder no futuro aos nacionais, assim como dos direitos especialmente concedidos pela presente Convenção.

2) O gozo e o exercício desses direitos não estão subordinados a qualquer formalidade; esse gozo e esse exercício independem da existência da proteção no país de origem das obras. Por conseguinte, afora as estipulações da presente Convenção, a extensão da proteção e os meios processuais garantidos ao autor para salvaguardar os seus direitos regulam-se exclusivamente pela legislação do País onde a proteção é reclamada.

3) A proteção no país de origem é regulada pela legislação nacional. Entretanto, quando o autor não pertence ao país de origem da obra quanto à qual é protegido pela presente Convenção, ele terá nesse país os mesmos direitos que os autores nacionais.

4) Considera-se país de origem:

a) quanto às obras publicadas pela primeira vez num dos países da União, este último país; entretanto, se se tratar de obras publicadas simultaneamente em vários países da União que concedam prazos de proteção diferentes, aquele dentre eles cuja lei conceda prazo de proteção menos extenso;

b) quanto às obras publicadas simultaneamente num país estrangeiro à União e num país da União, este último país;

c) quanto às obras não publicadas ou quanto às obras publicadas pela primeira vez num país estrangeiro à União, sem publicação simultânea num país da União, aquele a que pertence o autor; entretanto,

i) se se tratar de obras cinematográficas cujo produtor tenha sua sede ou sua residência habitual num país da União, o país de origem será este último; e

ii) se se tratar de obras de arquitetura edificadas num país da União ou de obras de artes gráficas e plásticas incorporadas num imóvel situado em um país da União, o país de origem será este último país.

Artigo 6

1) Quando um país estrangeiro à União não proteger de maneira suficiente as obras dos autores pertencentes a qualquer dos países da União, este último poderá restringir a proteção das obras cujos autores pertencem, à data da primeira publicação dessas obras, ao outro país e não têm residência habitual em qualquer país unionista. Se o país da primeira publicação exercer esta faculdade, os outros países da União não serão obrigados a conceder às obras submetidas a este regime especial uma proteção mais ampla do que aquela que lhes é concedida no país da primeira publicação.

2) Nenhuma restrição determinada por força do parágrafo precedente, deverá prejudicar os direitos que o autor tenha adquirido sobre qualquer obra sua publicada em país unionista antes de entrar em vigor essa restrição.

3) Os Países unionistas que, em virtude do presente artigo, restringirem a proteção dos direitos dos autores, notificarão ao Diretor-Geral da Organização Mundial de Propriedade Intelectual (abaixo designado "Diretor-Geral") mediante declaração escrita em que se indiquem os países em relação aos quais a proteção se restringe, bem como as restrições a que os direitos dos autores pertencentes a esses países ficam sujeitos. O Diretor-Geral comunicará imediatamente o fato a todos os países da União.

Artigo 6 bis

1) Independentemente dos direitos patrimoniais de autor, e mesmo depois da cessação dos citados direitos, o autor conserva o direito de reivindicar a paternidade da obra e de se opor a toda deformação, mutilação ou outra modificação dessa obra ou a qualquer dano à mesma obra, prejudiciais à sua honra ou à sua reputação.

2) Os direitos reconhecidos ao autor por força do parágrafo 1) antecedente mantêm-se, depois de sua morte, pelo menos até a extinção dos direitos patrimoniais e são exercidos pelas pessoas físicas ou jurídicas a que a citada legislação reconhece qualidade para isso. Entretanto, os países cuja legislação, em vigor no momento da ratificação do presente Ato ou da adesão a ele, não contenha disposições assegurando a proteção depois da morte do autor, de todos os direitos reconhecidos por força do parágrafo 1) acima, reservam-se a faculdade de estipular que alguns desses direitos não serão mantidos depois da morte do autor.

3) Os meios processuais destinados a salvaguardar os direitos reconhecidos no presente artigo regulam-se pela legislação do país onde é reclamada a proteção.

Artigo 7

1) A duração da proteção concedida pela presente Convenção compreende a vida do autor e cinquenta anos depois da sua morte.

2) Entretanto, quanto às obras cinematográficas, os países da União têm a faculdade de dispor que o prazo da proteção expira cinquenta anos depois que a obra

tiver se tornado acessível ao público com o consentimento do autor, ou que, se tal acontecimento não ocorrer nos cinquenta anos a contar da realização de tal obra, a duração da proteção expire cinquenta anos depois da referida realização.

3) Quanto às obras anônimas ou pseudônimas, a duração concedida pela presente Convenção expira cinquenta anos após a obra ter se tornado licitamente acessível ao público. No entanto, quando o pseudônimo adotado pelo autor não deixa qualquer dúvida acerca da sua identidade, a duração da proteção é a prevista no parágrafo 1). Se o autor de uma obra anônima ou pseudônima revela a sua identidade durante o período acima indicado, o prazo de proteção aplicável é o previsto no parágrafo 1). Os países da União não estão obrigados a proteger as obras anônimas ou pseudônimas quanto às quais há razão de presumir-se que o seu autor morreu há cinquenta anos.

4) Os países da União reservam-se, nas suas legislações nacionais, a faculdade de regular a duração da proteção das obras fotográficas e das obras de artes aplicadas protegidas como obras artísticas; entretanto, a referida duração não poderá ser inferior a um período de vinte e cinco anos contados da realização da referida obra.

5) O prazo de proteção posterior à morte do autor e os prazos previstos nos parágrafos 2), e 3) e 4) precedentes, começam a correr da morte ou da ocorrência mencionada nos referidos parágrafos, mas a duração desses prazos não se conta senão a partir do dia 1.º de janeiro do ano seguinte àquele em que ocorreu a morte ou a ocorrência em questão.

6) Os países da União têm a faculdade de conceder uma duração de proteção superior àquelas previstas nos parágrafos precedentes.

7) Os países da União vinculados pelo Ato de Roma da presente Convenção e que concedem, nas suas legislações nacionais em vigor no momento da assinatura do presente Ato, durações inferiores àquelas previstas nos parágrafos precedentes têm a faculdade de conservá-las ao aderir ao presente Ato ou ao ratificá-lo.

8) Em quaisquer casos, a duração será regulada pela lei do país em que a proteção for reclamada; entretanto, a menos que a legislação deste último país resolva de outra maneira, a referida proteção não excederá à duração fixada no país de origem da obra.

Artigo 7 bis

As disposições do artigo antecedente são igualmente aplicáveis quando o direito de autor pertence em comum aos colaboradores de uma obra, sob reserva de que os prazos consecutivos à morte do autor sejam calculados a partir da data da morte do último colaborador sobrevivente.

Artigo 8

Os autores de obras literárias e artísticas protegidos pela presente Convenção gozam, durante toda a vigência dos seus direitos sobre as suas obras originais, do direito exclusivo de fazer ou autorizar a tradução das mesmas obras.

Artigo 9

1) Os autores de obras literárias e artísticas protegidas pela presente Convenção gozam do direito exclusivo de autorizar a reprodução destas obras, de qualquer modo sob qualquer forma que seja.

2) As legislações dos países da União reserva-se a faculdade de permitir a reprodução das referidas obras em certos casos especiais, contanto que tal reprodução não afete a exploração normal da obra nem cause prejuízo injustificado aos interesses legítimos do autor.

3) Qualquer gravação sonora ou visual é considerada uma reprodução no sentido da presente Convenção.

Artigo 10

1) São lícitas as citações tiradas de uma obra já licitamente tornada acessível ao público, com a condição de que sejam conforme aos bons usos e na medida justificada pela finalidade a ser atingida, inclusive as citações de artigos de jornais e coleções periódicas sob forma de resumos de imprensa.

2) Os países da União reservam-se a faculdade de regular, nas suas leis nacionais e nos acordos particulares já celebrados ou a celebrar entre si, as condições em que podem ser utilizadas licitamente, na medida justificada pelo fim a atingir, obras literárias ou artísticas a título de ilustração do ensino em publicações, emissões radiofônicas ou gravações sonoras ou visuais, sob a condição de que tal utilização seja conforme aos bons usos.

3) As citações e utilizações mencionadas nos parágrafos antecedentes serão acompanhadas pela menção da fonte e do nome do autor, se esse nome figurar na fonte.

Artigo 10 bis

1) Os países da União reservam-se a faculdade de regular nas suas leis internas as condições em que se pode proceder à reprodução na imprensa, ou a radiodifusão ou a transmissão por fio ao público, dos artigos de atualidade de discussão econômica, política, religiosa, publicação em jornais ou revistas periódicas, ou das obras radiofônicas do mesmo caráter, nos casos em que a reprodução, a radiodifusão ou a referida transmissão não sejam expressamente reservadas. Entretanto, a fonte deve sempre ser claramente indicada; a sanção desta obrigação é determinada pela legislação do país em que a proteção é reclamada.

2) Os países da União reservam-se igualmente a faculdade de regular nas suas legislações as condições nas quais, por ocasião de relatos de acontecimentos da atualidade por meio de fotografia, cinematografia ou transmissão por fio ao público, as obras literárias ou artísticas vistas ou ouvidas no decurso do acontecimento podem, na medida justificada pela finalidade de informação a atingir, ser reproduzidas e tornadas acessíveis ao público.

Artigo 11

1) Os autores de obras dramáticas, dramático-musicais e musicais gozam do direito exclusivo de autorizar: 1.º a representação e a execução públicas das suas obras, inclusive a representação e a execução públicas por todos os meios e processos; 2.º a transmissão pública por todos os meios da representação e da execução das suas obras.

2) Os mesmos direitos são concedidos aos autores de obras dramáticas ou dramático-musicais, por toda a duração dos seus direitos sobre a obra original, no que respeita à tradução das suas obras.

Artigo 11 bis

1) Os autores de obras literárias e artísticas gozam do direito exclusivo de autorizar: 1.º a radiodifusão de suas obras ou a comunicação pública das mesmas obras por qualquer outro meio que sirva para transmitir sem fio os sinais, os sons ou as imagens; 2.º qualquer comunicação pública, quer por fio, quer sem fio, da obra radiodifundida, quando a referida comunicação é feita por um outro organismo que não o da origem; 3.º a comunicação pública, por meio de alto-falante ou por qualquer outro instrumento análogo transmissor de sinais, de sons ou imagem, da obra radiodifundida.

2) Compete às legislações dos Países da União regular as condições de exercício dos direitos constantes do parágrafo 1 do presente Artigo, mas tais condições só terão um efeito estritamente limitado ao país que as tiver estabelecido. Essas condições não poderão, em caso algum, afetar o direito moral do autor, ou o direito que lhe per-

tence de receber remuneração equitativa, fixada, na falta de acordo amigável, pela autoridade competente.

3) Salvo estipulação em contrário, as autorizações concedidas nos termos do parágrafo 1 do presente Artigo não implicam autorização de gravar, por meio de instrumentos que fixem os sons ou as imagens, as obras radio-difundidas. Entretanto, os países da União reservam-se a faculdade de determinar nas suas legislações nacionais o regime das gravações efêmeras realizadas por um organismo de radiodifusão pelos seus próprios meios e para as suas emissões. Essas legislações poderão autorizar a conservação de tais gravações em arquivos oficiais, atendendo ao seu caráter excepcional de documentação.

Artigo 11 ter

1) Os autores de obras literárias gozam do direito exclusivo de autorizar: 1.º a recitação pública de suas obras, inclusive a recitação pública por todos os meios ou processos; 2.º a transmissão pública por todos os meios da recitação de suas obras.

2) Os mesmos direitos são concedidos aos autores de obras literárias durante toda a duração de seus direitos sobre a obra original, no que respeita à tradução de suas obras.

Artigo 12

Os autores de obras literárias ou artísticas gozam do direito exclusivo de autorizar as adaptações, arranjos e outras transformações das mesmas obras.

Artigo 13

1) Cada país da União pode, no que lhe diz respeito, estabelecer reservas e condições relativas ao direito do autor de uma obra musical e do autor da letra cuja gravação, juntamente com a obra musical, já foi autorizada por este último, de autorizar a gravação sonora da referida obra musical, eventualmente com a letra; mas todas as reservas e condições desta natureza só terão um efeito estritamente limitado ao País que as tiver estabelecido e não poderão em caso algum afetar o direito que tem o autor de receber remuneração equitativa, fixada, na falta de acordo amigável, pela autoridade competente.

2) As gravações de obras musicais que tenham sido realizadas num País da União nos termos do artigo 13.3 das Convenções assinadas em Roma a 2 de junho de 1928 e em Bruxelas a 26 de junho de 1948 poderão, naquele país, constituir objeto de reproduções sem o consentimento do autor da obra musical até a expiração de um período de dois anos contados da data na qual o referido país fica vinculado pelo presente Ato.

3) As gravações feitas nos termos dos parágrafos 1) e 2) do presente artigo e importadas, sem autorização das partes interessadas, para um país onde não sejam lícitas poderão ser ali apreendidas.

Artigo 14

1) Os autores de obras literárias ou artísticas têm o direito exclusivo de autorizar: 1.º — a adaptação e reprodução cinematográfica dessa obra e a distribuição das obras assim adaptadas ou reproduzidas; 2.º — a representação e a execução públicas e a transmissão por fio ao público das obras assim adaptadas ou reproduzidas.

2) A adaptação, sob qualquer outra forma artística, das realizações cinematográficas extraídas de obras literárias ou artísticas fica submetida, sem prejuízo da autorização dos seus autores, à autorização dos autores das obras originais.

3) As disposições do artigo 13.1) não são aplicáveis.

Artigo 14 bis

1) Sem prejuízo dos direitos do autor de qualquer obra que poderia ter sido adaptada ou reproduzida, a

obra cinematográfica é protegida como uma obra original. O titular do direito de autor sobre a obra cinematográfica goza dos mesmos direitos que o autor de uma obra original, inclusive os direitos mencionados no artigo precedente.

2) a) A determinação dos titulares do direito de autor sobre a obra cinematográfica é reservada à legislação do país em que a proteção é reclamada.

b) Entretanto, nos países da União nos quais a legislação reconhece entre estes titulares os autores das contribuições prestadas à realização da obra cinematográfica, estes últimos, se se comprometeram a prestar tais contribuições, não poderão, salvo estipulação contrária ou particular, se opor à reprodução, à distribuição, à representação e à execução públicas, à transmissão por fio ao público, à radiodifusão, à comunicação ao público, à colocação de legendas e à dublagem dos textos, da obra cinematográficas.

c) A questão de saber se a forma do compromisso acima referido deve, para a aplicação da alínea b) precedente, ser ou não um contrato escrito ou um ato escrito equivalente é regulada pela legislação do país da União em que o produtor da obra cinematográfica tem sua sede ou sua residência habitual. Todavia, a legislação dos países da União onde a proteção é reclamada fica reservada a faculdade de dispor que tal compromisso deve ser um contrato escrito ou um ato escrito equivalente. Os países que fazem uso desta faculdade deverão notificá-lo ao Diretor-Geral por uma declaração escrita que será imediatamente comunicada por este último a todos os outros países da União.

d) Por "estipulação contrária ou particular" deve entender-se toda condição restritiva que possa acompanhar o referido compromisso.

3) A menos que a legislação nacional decida de outra maneira, a disposição do parágrafo 2 b) acima não são aplicáveis nem aos autores dos argumentos dos diálogos e das obras musicais, criados para a realização da obra cinematográfica, nem ao realizador principal da mesma. Entretanto, os Países da União cuja legislação não contenha disposições prevendo a aplicação do parágrafo 2) b) precitado ao referido realizador deverão notificá-lo ao Diretor-Geral mediante uma declaração escrita que será imediatamente comunicada por este último a todos os outros países da União.

Artigo 14 ter

1) Quanto às obras de artes originais e aos manuscritos originais dos escritores e compositores, o autor — ou, depois da sua morte, as pessoas físicas ou jurídicas como tais qualificadas pela legislação nacional — goza de um direito inalienável de ser interessado nas operações de venda de que a obra for objeto depois da primeira cessão efetuada pelo autor.

2) A proteção prevista no parágrafo anterior só é exigível em cada país unionista se a legislação do país a que pertence o autor admite essa proteção e na medida em que o permite a legislação do país onde tal proteção é reclamada.

3) As modalidades e as taxas da percepção são determinadas em cada legislação nacional.

Artigo 15

1) Para que os autores das obras literárias e artísticas protegidos pela presente Convenção sejam, até prova em contrário, considerados como tais, é admitido em consequência, perante os tribunais dos países da União, a proceder judicialmente contra os contrafactores, basta que os seus nomes venham indicados nas obras pela forma usual. O presente parágrafo é aplicável mesmo quando os nomes são pseudônimos, desde que os pseudônimos

adotados não deixem quaisquer dúvidas acerca da identidade dos autores.

2) Presume-se produtor da obra cinematográfica, salvo prova em contrário, a pessoa física ou jurídica cujo nome é indicado na referida obra na forma habitual.

3) Quanto às obras anônimas, e às pseudônimas que não sejam as mencionadas no parágrafo 1) anterior, o editor cujo nome vem indicado na obra é, sem necessidade de outra prova, considerado representante do autor; nesta qualidade tem poderes para salvaguardar e fazer valer os direitos deste. A disposição do presente parágrafo deixa de aplicar-se quando o autor revelou a sua identidade e justificou a sua qualidade.

4) a) Quanto às obras não publicadas cujo autor é de identidade desconhecida, mas, segundo tudo leva a presumir, nacional de um país da União, é reservada à legislação desse país a faculdade de designar à autoridade competente para representar esse autor e com poderes para salvaguardar e fazer valer os direitos do mesmo nos países da União.

b) Os Países da União, que, por força desta disposição, procederem a tal designação, notificá-lo-ão ao Diretor-Geral mediante uma declaração escrita em que serão indicadas todas as informações relativas à autoridade assim designada. O Diretor-Geral comunicará imediatamente a referida declaração a todos os outros países da União.

Artigo 16

1) Toda obra contrafeita pode ser apreendida nos países da União onde a obra original tem direito à proteção legal.

2) As disposições do parágrafo precedente são igualmente aplicáveis às reproduções provenientes de um país onde a obra não é protegida ou deixou de sê-lo.

3) A apreensão efetua-se de acordo com a legislação interna de cada país.

Artigo 17

As disposições da presente Convenção não podem prejudicar, seja no que for, o direito que tem o Governo de qualquer dos Países da União de permitir, vigiar ou proibir, por medidas de legislação ou de polícia interna, a circulação, a representação ou a exposição de qualquer obra ou produção a respeito das quais a autoridade competente julgue necessário exercer esse direito.

1) A presente Convenção aplica-se a todas as obras que, na data da entrada em vigor deste instrumento, não caíram ainda no domínio público nos seus países de origem por ter expirado o prazo de proteção.

2) Todavia, se uma obra, por ter expirado o prazo de proteção que lhe era anteriormente reconhecido, caiu no domínio público no país onde a proteção é reclamada, não voltará a ser ali protegida.

3) A aplicação deste princípio efetuar-se-á de acordo com as estipulações contidas nas convenções especiais já celebradas ou a celebrar neste sentido entre países da União. Na falta de semelhantes estipulações, os países respectivos regularão, cada qual no que lhe disser respeito, as modalidades relativas a tal aplicação.

4) As disposições precedentes aplicam-se igualmente no caso de novas adesões à União e quando a proteção for ampliada por aplicação do artigo 7.º ou por abandono de reservas.

Artigo 19

As disposições da presente Convenção não impedem que se reivindique a aplicação de disposições mais amplas que venham a ser promulgadas na legislação de qualquer país unionista.

Artigo 20

Os governos dos países da União reservam-se o direito de celebrar entre si acordos particulares, desde que tais acordos concedam aos autores direitos mais extensos do que aqueles conferidos pela Convenção ou contenham estipulações diferentes não contrárias à mesma. As disposições dos acordos existentes que correspondem às condições acima indicadas continuam em vigor.

Artigo 21

1) Figuram em Anexo disposições especiais relativas aos países em via de desenvolvimento.

2) Sob reserva das disposições do artigo 28.1)b), c) Anexo forma parte integrante do presente Ato.

Artigo 22

1) a) A União tem uma Assembléia composta dos países da União vinculados pelos artigos 22 a 26.

b) O Governo de cada país é representado por um delegado, que pode ser assessorado por suplentes, conselheiros e peritos.

c) Os ônus de cada delegação são suportados pelo Governo que a designou.

2) a) A Assembléia:

i) trata de todas as questões relativas à manutenção e ao desenvolvimento da União e à aplicação da presente Convenção;

ii) dá ao "Bureau international de la propriété intellectuelle" (abaixo denominado "o Bureau International"), mencionado na Convenção que instituiu a Organização Mundial da Propriedade Intelectual abaixo denominada "a Organização"), diretrizes relativas à preparação das conferências, de revisão, levando devidamente em conta as observações dos países da União que não são vinculados pelos artigos 22 a 26;

iii) examina e aprova os relatórios e as atividades do Diretor-Geral da Organização relativos à União e lhe dá todas as diretrizes úteis referentes às questões da competência da União;

iv) elege os membros da Comissão Executiva da Assembléia;

v) examina e aprova os relatórios e as atividades de sua Comissão Executiva e lhe dá diretrizes;

vi) baixa o programa, adota o orçamento trienal da União e aprova suas contas de encerramento;

vii) adota o regimento financeiro da União;

viii) cria as comissões de peritos e grupos de trabalho que julgar úteis à realização dos objetivos da União;

ix) decide quais os países não-membros da União e quais as organizações intergovernamentais e internacionais não-governamentais que podem ser admitidas nas suas reuniões na qualidade de observadores;

x) adota as modificações dos artigos 22 a 26;

xi) empreende qualquer outra ação apropriada a fim de alcançar os objetivos da União;

xii) executa quaisquer outras tarefas decorrentes da presente Convenção;

xiii) exerce, com a ressalva de que os aceite, os direitos que lhe são conferidos pela convenção que instituiu a Organização.

b) Em questões que interessem igualmente outras Uniãos administradas pela Organização, a Assembléia estatui após tomar conhecimento do parecer da Comissão de Coordenação da Organização.

3) a) Cada país-membro da Assembléia dispõe de um voto.

b) O **quorum** é constituído pela metade dos países-membros da Assembléia.

c) Não obstante as disposições da alínea b), se por ocasião de uma sessão o número dos países representados for inferior à metade mas igual ou superior a um terço dos países membros da Assembléia, esta poderá tomar decisões; entretanto, as decisões da Assembléia, com exceção daquelas relativas ao processamento dos trabalhos, só se tornarão executórias quando as condições enunciadas abaixo forem cumpridas. O Bureau Internacional comunica às referidas decisões aos países-membros da Assembléia que não estavam representados, convidando-os a expressar por escrito, num prazo de três meses contados da data da referida comunicação, seu voto ou sua abstenção. Se, expirado este prazo, o número dos países que assim exprimiram seu voto ou sua abstenção for pelo menos igual ao número de países que faltavam para que o **quorum** fosse alcançado por ocasião da sessão, as referidas decisões tornar-se-ão executórias, contanto que se mantenha ao mesmo tempo a maioria necessária.

d) Ressalvadas as disposições do artigo 26.2), as decisões da Assembléia são tomadas por maioria de dois terços dos votos expressos.

e) A abstenção não é computada como voto.

f) Um delegado não pode representar senão um só país e somente pode votar em nome dele.

g) Os países da União que não são membros da Assembléia são admitidos às suas reuniões na qualidade de observadores.

4) a) A Assembléia se reúne uma vez em cada três anos em sessão ordinária, mediante convocação feita pelo Diretor-Geral e, salvo casos excepcionais, durante o mesmo período e no mesmo lugar que a Assembléia-Geral da Organização.

b) A Assembléia se reúne em sessão extraordinária mediante convocação feita pelo Diretor-Geral, a pedido da Comissão Executiva ou de um quarto dos países-membros da Assembléia.

5) A assembléia adotará seu próprio regimento interno.

Artigo 23

1) A Assembléia tem uma Comissão Executiva.

2) a) A Comissão Executiva é composta dos países eleitos pela Assembléia dentre os países membros desta última. Além disso, o país em cujo território a Organização tem sua sede dispõe, ex officio, de um lugar na Comissão, ressalvadas as disposições do artigo 25.7) b).

b) O Governo de cada país membro da Comissão Executiva é representado por um delegado que pode ser assessorado por suplentes, conselheiros e peritos.

c) As despesas de cada delegação são custeadas pelo Governo que a designou.

3) O número dos países-membros da Comissão Executiva corresponde à quarta parte do número dos países-membros da Assembléia. No cálculo das vagas a preencher, o resto que fica depois da divisão por quatro não é tomado em consideração.

4) Por ocasião da eleição dos membros da Comissão Executiva, a Assembléia levará em conta uma distribuição geográfica equitativa e a necessidade de estarem os países que são partes nos Acordos Especiais que possam ser estabelecidos sem relação com a União entre os países que constituem a Comissão Executiva.

5) a) Os membros da Comissão Executiva permanecem nas suas funções a partir do encerramento da sessão da Assembléia no decurso da qual foram eleitos até o término da sessão ordinária seguinte da Assembléia.

b) Os membros da Comissão Executiva são reelegíveis no limite máximo de dois terços deles.

c) A Assembléia regulamenta as modalidades da eleição e da eventual reeleição dos membros da Comissão Executiva.

6) a) A Comissão Executiva:

i) prepara o projeto de ordem do dia da Assembléia;

ii) submete à Assembléia propostas relativas aos projetos de programa e de orçamento trienal da União preparados pelo Diretor-Geral;

iii) dá seu parecer, nos limites do programa e do orçamento trienal, sobre os programas e os orçamentos anuais preparados pelo Diretor-Geral;

iv) submete a Assembléia, com os comentários apropriados, os relatórios periódicos do Diretor-Geral e os relatórios anuais de verificação das contas;

v) toma todas as medidas úteis com vistas à execução do programa da União pelo Diretor-Geral, nos termos das decisões da Assembléia e levando em conta as circunstâncias sobrevindas entre duas sessões ordinárias da referida Assembléia;

vi) se desincumbe de quaisquer outras tarefas que lhe sejam atribuídas no âmbito da presente Convenção.

b) Relativamente às questões que interessem igualmente outras Unões administradas pela Organização, a Comissão Executiva estatui depois de tomar conhecimento do parecer do Conselho de Coordenação da Organização.

7) a) A Comissão Executiva reúne-se uma vez por ano em sessão ordinária, mediante convocação feita pelo Diretor-Geral, na medida do possível durante o mesmo período e no mesmo lugar que a Comissão de Coordenação da Organização.

b) A Comissão Executiva se reúne em sessão extraordinária mediante convocação feita pelo Diretor-Geral, seja por iniciativa deste último, seja a pedido de seu presidente ou de um quarto de seus membros.

8) a) Cada país membro da Comissão Executiva dispõe de um voto.

b) A metade dos países-membros da Comissão Executiva constitui o *quorum*.

c) As decisões são tomadas por maioria simples dos votos expressos.

d) A abstenção não pode ser considerada como voto.

e) Um delegado não pode representar senão um só País e somente pode votar em nome dele.

9) Os países da União que não sejam membros da Comissão Executiva são admitidos às reuniões na qualidade de observadores.

10) A Comissão Executiva adotará seu próprio regimento interno.

Artigo 24

1) a) As tarefas administrativas que incumbem à União são asseguradas pelo Bureau Internacional, que sucede ao Bureau da União unido com o Bureau de União instituído pela Convenção Internacional para a Proteção da Propriedade Industrial.

b) o Bureau Internacional encarrega-se especialmente do secretariado dos diversos órgãos da União.

c) O Diretor-Geral da Organização é o mais alto funcionário da União e a representa.

2) O Bureau Internacional reúne e publica as informações relativas à proteção do direito de autor. Cada País da União comunica, logo que possível, ao Bureau In-

ternacional o texto de qualquer nova lei assim como de quaisquer textos oficiais relativos a proteção do direito de autor.

3) O Bureau Internacional publica um periódico mensal.

4) O Bureau Internacional fornece a qualquer país da União, a seu pedido, informações sobre as questões relativas à proteção do direito de autor.

5) O Bureau Internacional realiza estudos e fornece serviços destinados a facilitar a proteção do direito de autor.

6) O Diretor-Geral e qualquer membro do pessoal por ele designado participam, sem direito de voto, de todas as reuniões da Assembléia, da Comissão Executiva e qualquer outra comissão de peritos ou grupo de trabalho. O Diretor-Geral ou um membro do pessoal designado por ele é, *ex officio*, secretário dos referidos órgãos.

7) a) O Bureau Internacional, em conformidade com as diretrizes da Assembléia e em cooperação com Comissão Executiva, prepara as conferências de revisão das disposições da Convenção que não sejam aquelas compreendidas nos artigos 22 a 26.

b) O Bureau Internacional pode consultar órgãos intergovernamentais e internacionais não-governamentais relativamente à preparação das conferências de revisão.

c) O Diretor-Geral e as pessoas designadas por ele participam, sem direito de voto, das deliberações dessas conferências.

8) O Bureau Internacional executa quaisquer outras tarefas que lhes sejam atribuídas.

Artigo 25

1) a) A União tem um orçamento.

b) O orçamento da União abrange as receitas e as despesas próprias da União, sua contribuição para o orçamento das despesas comuns às Unões, assim como, eventualmente, a quantia posta à disposição do orçamento da Conferência da Organização.

c) Consideram-se despesas comuns às Unões as despesas que não são exclusivamente atribuídas à União mas igualmente a uma ou várias outras Unões administradas pela Organização. A parte da União nessas despesas comuns e proporcional ao interesse que ditas despesas apresentam para ela.

2) O orçamento da União é estabelecido levando-se em conta as exigências de coordenação com os orçamentos das outras Unões administradas pela Organização.

3) O orçamento da União é financiado com os seguintes recursos:

i) as contribuições dos países da União;

ii) as taxas e quantias devidas pelos serviços prestados pelo Bureau Internacional por conta da União;

iii) o produto da venda das publicações do Bureau Internacional relativas à União e os direitos correspondentes a estas publicações;

iv) os donativos, legados e subvenções;

v) os aluguéis, juros e outras rendas diversas.

4) a) A fim de determinar sua parte de contribuição ao orçamento, cada país da União é incluído numa classe e paga suas contribuições anuais com base em um número de unidades fixado como segue:

Classe I	25
Classe II	20
Classe III	15
Classe IV	10

Classe V	5
Classe VI	3
Classe VII	1

b) A menos que já o tenha feito antes, cada país declarará, no momento do depósito de seu instrumento de ratificação ou de adesão, em qual das mencionadas classes deseja ser incluído. Pode mudar de classe. Se escolheu uma classe inferior, deve comunicar o fato à Assembleia por ocasião de uma de suas sessões ordinárias. Tal mudança entrará em vigor no início do ano civil seguinte à referida sessão.

c) A contribuição anual de cada país consiste numa quantia cuja relação à soma total das contribuições anuais ao orçamento da União, de todos os países é a mesma que a relação entre o número de unidade da classe na qual está incluído o número total das unidades do conjunto dos países.

d) As contribuições vencem no dia 1.º de janeiro de cada ano.

e) Um país atrasado no pagamento de suas contribuições não pode exercer seu direito de voto, em qualquer dos órgãos da União do qual é membro, se o montante de seus atrasados é igual ou superior ao das contribuições das quais é devedor pelos dois anos completos esgotados. Entretanto, qualquer um desses órgãos pode permitir que tal país continue exercendo seu direito de voto no órgão enquanto julgar que o atraso resulta de circunstâncias excepcionais e inevitáveis.

f) No caso em que o orçamento não haja sido adotado antes do início do novo exercício, continuará a ser aplicado, conforme as modalidades previstas pelo regimento financeiro, o orçamento do ano anterior;

5) O montante das taxas e quantias devidas por serviços prestados pelo Bureau Internacional por conta da União é fixado pelo Diretor-Geral, que informa sobre isso a Assembleia e a Comissão Executiva;

6) a) A União possui um fundo de giro constituído por um pagamento único, efetuado por cada país da União. Se o fundo se torna insuficiente, a Assembleia decide seu aumento;

b) O montante do pagamento inicial de cada país para o citado fundo ou de sua participação no aumento deste último é proporcional à contribuição desse país para o ano no curso do qual se constituiu o fundo ou se resolveu o aumento.

c) A proporção e as modalidades de pagamento são determinadas pela Assembleia, mediante proposta do Diretor-Geral e após parecer da Comissão de Coordenação da Organização.

7) a) O Acordo de sede concluído com o país em cujo território a Organização tem sua sede prevê que, se o fundo de giro for insuficiente, este país concederá adiantamentos. O montante desses adiantamentos e as condições nas quais são concedidos constituem objeto, em cada caso, de acordos separados entre o país em questão e a Organização. Enquanto tal país tiver obrigação de conceder adiantamentos, disporá ele, "ex officio", de uma cadeira na Comissão Executiva.

b) O país mencionado na alínea a) e a Organização têm, cada um, o direito de denunciar o compromisso de conceder adiantamentos, mediante notificação por escrito. A denúncia entra em vigor três anos depois do fim do ano no curso do qual ela foi notificada.

8) A verificação das contas é assegurada, segundo as modalidades previstas pelo regimento financeiro, por um ou vários países da União ou por técnicos de controle externo, que são, com o consentimento deles, designados pela Assembleia.

Artigo 26

1) Propostas de modificação dos artigos 22 — 23 — 24 — 25 e do presente artigo podem ser apresentadas por qualquer país membro da Assembleia, pela Comissão Executiva ou pelo Diretor-Geral. Estas propostas são comunicadas por este último aos países membros da Assembleia seis meses pelo menos antes de serem submetidas à Assembleia para exame.

2) Toda modificação dos artigos mencionados no § 1) é adotada pela Assembleia. A adoção requer três quartos dos votos expressos; entretanto, qualquer modificação do artigo 22 e do presente parágrafo requer quatro quintos dos votos expressos.

3) Qualquer modificação dos artigos mencionados na alínea 1) entra em vigor um mês depois do recebimento pelo Diretor-Geral das notificações escritas de aceitação, efetuada em conformidade com suas respectivas normas constitucionais, de três quartos dos países que eram membros da Assembleia no momento em que a modificação foi adotada. Qualquer modificação dos referidos artigos, assim aceita, vincula todos os países que sejam membros da Assembleia no momento em que a modificação entra em vigor ou que se tornam membros numa data ulterior; entretanto, qualquer modificação que aumente as obrigações financeiras dos países da União não vincula senão aqueles dentre eles que notificaram sua aceitação de tal modificação.

Artigo 27

1) A presente Convenção será submetida a revisões a fim de nela se introduzirem melhoramentos que possam aperfeiçoar o sistema da União.

2) Para tal efeito, realizar-se-ão conferências, sucessivamente, num dos países da União, entre os delegados dos referidos países.

3) Sem prejuízo das disposições do artigo 26 aplicáveis à modificação dos artigos 22 a 26, qualquer revisão do presente Ato, inclusive o Anexo, requer a unanimidade dos votos expressos.

Artigo 28

1) a) Qualquer dos países da União que tenha assinado o presente Ato pode ratificá-lo e, se não o tiver assinado, pode a ele aderir. Os instrumentos de ratificação ou de adesão são depositadas junto ao Diretor-Geral;

b) Qualquer dos países da União pode declarar no seu instrumento de ratificação ou de adesão que sua ratificação ou sua adesão não é aplicável aos artigos 1 a 21 e ao Anexo; entretanto, se tal país já fez uma declaração de acordo com o artigo VI. — 1) do Anexo, só pode declarar no referido instrumento que sua ratificação ou sua adesão não se aplica aos artigos 1 a 20.

c) Qualquer dos países da União que, de acordo com a alínea b), excluiu dos efeitos de sua ratificação ou de sua adesão as disposições mencionadas na referida alínea pode, a qualquer momento posterior, declarar que estende os efeitos de sua ratificação ou de sua adesão a estas disposições. Tal declaração é depositada junto ao Diretor-Geral.

2) a) Os artigos 1 a 21 e o Anexo entram em vigor três meses depois que as duas condições seguintes foram preenchidas:

i) cinco Países da União pelo menos ratificaram o presente Ato ou a ele aderiram sem fazer declaração segundo o parágrafo 1) b);

ii) a Espanha, os Estados Unidos da América, a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte ficaram vinculados pela Convenção universal sobre o direito de autor, tal qual foi revista em Paris a 24 de julho de 1971.

b) A entrada em vigor mencionada na alínea a) é efetiva em relação aos países da União que, três meses

pelo menos antes da referida entrada em vigor, depositaram instrumentos de ratificação ou de adesão que não contêm declaração segundo o parágrafo 1) b).

c) Em relação a qualquer dos países da União ao qual a alínea b) não é aplicável e que ratifica o presente Ato ou a ele adere sem fazer declaração segundo o parágrafo 1) b), os artigos 1 a 21 e o Anexo entram em vigor três meses depois da data em que o Diretor-Geral notificou o depósito do instrumento de ratificação ou de adesão em causa, a menos que uma data posterior tenha sido indicada no instrumento depositado. Neste último caso, os artigos 1 a 21 e o Anexo entram em vigor em relação a esse país na data assim indicada.

d) As disposições das alíneas a) a c) não afetam a aplicação do artigo VI do Anexo.

3) Em relação a qualquer dos países da União que ratifique o presente Ato ou a ele adira com ou sem declaração segundo o parágrafo 1) b), os artigos 22 a 38 entram em vigor três meses depois da data em que o Diretor-Geral houver notificado o depósito do instrumento de ratificação ou de adesão em causa, a menos que uma data posterior tenha sido indicada no instrumento depositado. Neste último caso, os artigos 22 a 38 entram em vigor em relação a esse país na data assim indicada.

Artigo 29

1) Qualquer país estrangeiro à União pode aderir ao presente Ato e tornar-se, assim, parte na presente Convenção e membro da União. Os instrumentos de adesão são depositados junto ao Diretor-Geral.

2) a) Ressalvada a alínea b), a presente Convenção entra em vigor em relação a qualquer país estrangeiro à União três meses depois da data em que o Diretor-Geral notificou o depósito de seu instrumento de adesão, a menos que uma data posterior tenha sido indicada no instrumento depositado. Neste último caso, a presente Convenção entra em vigor em relação a esse país na data assim indicada.

b) Se a entrada em vigor em aplicação da alínea a) precede a entrada em vigor dos artigos 1 a 21 e do Anexo em aplicação do artigo 28.2) a), o referido país será vinculado, no intervalo, pelos artigos 1 a 20 do Ato de Bruxelas da presente Convenção que passam a substituir os artigos 1 a 21 e o Anexo.

Artigo 29 bis

A ratificação do presente Ato ou a adesão a este Ato por qualquer país não vinculado pelos artigos 22 a 38 do Ato de Estocolmo da presente Convenção equivale, para o único fim de poder-se aplicar o artigo 14.2) da Convenção que instituiu a Organização, à ratificação do Ato de Estocolmo ou à adesão a este Ato com a limitação prevista pelo artigo 28.1) b) i) de tal Ato.

Artigo 30

1) Ressalvadas as exceções permitidas pelo parágrafo 2) do presente artigo, pelo artigo 28.1) b), pelo artigo 33.2), assim como pelo Anexo a ratificação ou a adesão importa, de pleno direito, em acesso a todas as cláusulas e admissão a todas as vantagens estipuladas pela presente Convenção.

2) a) Qualquer país da União que ratifica o presente Ato ou a ele adere pode, sem prejuízo do artigo V.2) do Anexo, conservar o benefício das ressalvas que formulou anteriormente, com a condição de declará-lo ao fazer o depósito de seu instrumento de ratificação ou de adesão.

b) Qualquer país estrangeiro à União pode declarar, ao aderir à presente Convenção, e sem prejuízo do artigo V.2) do Anexo, que entende substituir, provisoriamente pelo menos, ao artigo 8 do presente Ato, relativo ao direito de tradução, as disposições do artigo 5 da Convenção

da União de 1886, completada em Paris em 1896, ficando bem entendido que estas disposições visem somente a tradução numa língua de uso geral no referido país. Sem prejuízo do artigo I.6) b) do Anexo qualquer país tem a faculdade de aplicar, relativamente ao direito de tradução das obras que têm como país de origem que faça uso de tal ressalva, uma proteção equivalente à concedida por este último país.

c) Qualquer país pode, em qualquer momento, retirar as referidas ressalvas, mediante notificação dirigida ao Diretor-Geral.

Artigo 31

1) Qualquer país pode declarar em seu instrumento de ratificação ou de adesão, ou pode informar ao Diretor-Geral mediante notificação escrita em qualquer momento posterior, que a presente Convenção é aplicável à totalidade ou a parte dos territórios, designados na declaração ou na notificação, pelos quais assume a responsabilidade das relações exteriores.

2) Qualquer país que tenha feito tal declaração ou efetuado tal notificação pode, em qualquer momento, notificar ao Diretor-Geral que a presente Convenção deixa de ser aplicável à totalidade ou a parte dos referidos territórios.

3) a) Qualquer declaração feita por força do parágrafo 1) entra em vigor na mesma data em que a ratificação ou a adesão em cujo instrumento ela foi incluída, e qualquer notificação efetuada por força deste parágrafo entra em vigor três meses depois de sua notificação pelo Diretor-Geral.

b) Qualquer notificação efetuada por força do parágrafo 2) entra em vigor doze meses depois de seu recebimento pelo Diretor-Geral.

4) O presente artigo não poderá ser interpretado como acarretando o reconhecimento ou a aceitação tácita por qualquer dos países da União da situação de fato de qualquer território ao qual a presente Convenção é tornada aplicável por um outro país da União por força de uma declaração feita em aplicação do parágrafo 1).

Artigo 32

1) O presente Ato substitui, nas relações entre os países da União, e na medida em que se aplica, a Convenção de Berna, de 9 de setembro de 1886, e os Atos de revisão subsequentes. Os Atos que vigoravam anteriormente continuam sendo aplicáveis, em sua totalidade ou na medida em que o presente Ato não os substitui por força da frase anterior, nas relações com os países da União que não ratifiquem o presente Ato ou que a ele não adiram.

2) Os países estrangeiros à União que passem a ser partes no presente Ato aplicá-lo-ão, sem prejuízo das disposições do parágrafo 3), relativamente a qualquer país da União que não seja parte deste Ato, ou que, sendo parte do mesmo, tenha feito a declaração prevista no artigo 28.1) b). Os referidos países admitirão que tal país, em suas relações com eles:

i) aplique as disposições do Ato mais recente do qual seja parte e,

ii) sem prejuízo do disposto no artigo I.6) do Anexo, tenha a faculdade de adaptar a proteção no nível previsto pelo presente Ato.

3) Os países que invocaram o benefício de qualquer das faculdades previstas no Anexo podem aplicar as disposições do Anexo que dizem respeito à faculdade ou às faculdades cujo benefício invocaram, em suas relações com qualquer país da União que não esteja vinculado pelo presente Ato, com a condição de que este último país tenha aceito a aplicação de tais disposições.

Artigo 33

1) Todos os litígios entre dois ou mais países da União, que digam respeito à interpretação ou à aplicação da presente Convenção e que não sejam solucionados por via de negociações, serão submetidos à Corte Internacional de Justiça por qualquer dos países em causa, mediante petição redigida em conformidade com o Estatuto da Corte, salvo se os países em causa acordarem em qualquer outra forma de solução. O Bureau Internacional será informado pelo país requerente do litígio submetido ao Tribunal e disso dará conhecimento aos outros países da União.

2) No momento em que firmar o presente Ato ou depositar seu instrumento de ratificação ou de adesão, qualquer país poderá declarar que não se considera vinculado pelas disposições do parágrafo 1). As disposições do parágrafo 1) não são aplicáveis no que diz respeito a qualquer litígio entre tal país e os demais países da União.

3) Qualquer país que tenha feito uma declaração segundo o disposto no parágrafo 2) pode retirá-la, em qualquer tempo, mediante notificação dirigida ao Diretor-Geral.

Artigo 34

1) Sem prejuízo do disposto no artigo 29 bis, depois da entrada em vigor dos artigos 1 a 21 e do Anexo, nenhum país pode aderir a Atos anteriores a presente Convenção ou ratificá-los.

2) A partir da entrada em vigor dos artigos 1 a 21 e do Anexo, nenhum país pode fazer declaração por força do disposto no artigo 5 do Protocolo relativo aos países em vias de desenvolvimento, anexo ao Ato de Estocolmo.

Artigo 35

1) A presente Convenção manter-se-á em vigor por tempo indeterminado.

2) Qualquer país pode denunciar o presente Ato mediante notificação dirigida ao Diretor-Geral. Esta denúncia implica também em denúncia de todos os Atos anteriores e não produzirá efeito senão com referência ao país que a tenha apresentado, permanecendo a Convenção em vigor e executiva com relação aos outros países da União.

3) A denúncia produzirá efeito um ano depois da data em que o Diretor-Geral recebeu a notificação.

4) O direito de denúncia previsto no presente artigo não poderá ser exercido por qualquer país antes de expirado o prazo de cinco anos a contar da data em que tal país se tenha tornado membro da União.

Artigo 36

1) Todo país parte na presente Convenção se compromete a adotar, de conformidade com sua Constituição, as medidas necessárias para assegurar a aplicação da presente Convenção.

2) Entende-se que, no momento em que um país se vincula pela presente Convenção, deve estar em condições, de conformidade com sua legislação interna, de aplicar as disposições da presente Convenção.

Artigo 37

1) a) O presente Ato é assinado em um único exemplar nas línguas inglesa e francesa e, sem prejuízo do parágrafo 2), é depositado junto ao Diretor-Geral.

b) Textos oficiais são elaborados pelo Diretor-Geral, depois de consultados os Governos interessados, nas línguas alemã, árabe, espanhola, italiana e portuguesa, e nas outras línguas que poderão ser indicadas pela Assembléia.

c) Em caso de divergência quanto à interpretação dos diversos textos, fará fé o texto francês.

2) O presente Ato permanece aberto à assinatura até 31 de janeiro de 1972. Até esta data, o exemplar men-

cionado no parágrafo 1) a) será depositado junto ao Governo da República Francesa.

3) O Diretor-Geral transmitirá duas cópias certificadas conformes do texto assinado do presente Ato aos Governos de todos os países da União e, a pedido, ao Governo de qualquer outro país.

4) O Diretor-Geral fará registrar o presente Ato junto ao Secretariado da Organização das Nações Unidas.

5) O Diretor-Geral notificará aos Governos de todos os países da União as assinaturas, os depósitos de instrumentos de ratificação ou de adesão e de declarações compreendidas nesses instrumentos ou efetuadas em aplicação dos artigos 28.1) c), 30.2) a) e b) e 33.2), a entrada em vigor de qualquer disposições, do presente Ato, as notificações de denúncia e as notificações feitas em aplicação dos artigos 30.2) c), 31.1, e 2), 33.3) e 38.1), assim como as notificações mencionadas no Anexo.

Artigo 38

1) Os países da União que não ratificaram o presente Ato ou que não aderiram a ele e que não são vinculados pelos artigos 22 a 26 do Ato de Estocolmo podem exercer até o dia 26 de abril de 1975, se o desejarem, os direitos previstos pelos referidos artigos, como se fossem por eles vinculados. Qualquer país que deseje exercer os referidos direitos deposita para este fim junto ao Diretor-Geral uma notificação escrita que entra em vigor na data de seu recebimento. Tais países são considerados membros da Assembléia até a referida data.

2) Enquanto todos os países da União não se tiverem tornado membros da Organização o Bureau Internacional da Organização funcionará igualmente como Secretaria da União e o Diretor-Geral como Diretor de tal Secretaria.

3) Quando todos os países da União se tiverem tornado membros da Organização, os direitos, obrigações e bens da Secretaria da União passarão para o Bureau Internacional da Organização.

(Convenção de Berna, revista em Paris, em 24 de julho de 1971).

ANEXO**Artigo 1**

1) Qualquer país considerado, de conformidade com a prática estabelecida na Assembléia Geral das Nações Unidas, como país em via de desenvolvimento, que ratifique o presente Ato, do qual o presente Anexo forma parte integrante, ou que a ele adira, e que, em vista de sua situação econômica e de suas necessidades sociais e culturais, não se considere estar, de imediato, em condições de tomar as disposições próprias para assegurar a proteção de todos os direitos, tais como previstos no presente Ato, pode, mediante notificação depositada junto ao Diretor-Geral, no momento do depósito de seu instrumento de ratificação ou de adesão ou, sem prejuízo do disposto no artigo V.1 c), em qualquer data ulterior, declarar que invocará o benefício da faculdade prevista pelo artigo II ou daquela prevista pelo artigo III ou de ambas as faculdades. Pode em lugar de invocar o benefício da faculdade prevista pelo artigo II, fazer uma declaração conforme o artigo V.1) a).

2) a) Qualquer declaração feita por força do parágrafo 1) e notificada antes de ter expirado um período de dez anos, contados da entrada em vigor dos artigos 1 a 21 e do presente Anexo de acordo com o artigo 28.2, permanecerá válida até que tenha expirado o referido período. Poderá ser renovada na sua totalidade ou parcialmente por outros períodos sucessivos de dez anos mediante notificação depositada junto ao Diretor-Geral, não mais de quinze meses mas não menos de três meses antes de ter expirado o período decenal em curso.

b) Qualquer declaração feita nos termos do parágrafo 1) e notificada depois de ter expirado um período de dez anos, contados da entrada em vigor dos artigos 1 a 21 e do presente Anexo de acordo com o artigo 28.2), permanece válida até que tenha expirado o período decenal em curso. Pode ser renovada como previsto na segunda frase da alínea a).

3) Qualquer país da União que tenha deixado de ser considerado como um país em vias de desenvolvimento de acordo com o disposto na alínea 1) não estará mais habilitado a renovar sua declaração tal qual está prevista na alínea 2) e quer retire ou não oficialmente sua declaração, tal país perderá a possibilidade de invocar o benefício das faculdades mencionadas no parágrafo 1), seja ao expirar o período decenal em curso, seja três anos depois que tenha deixado de ser considerado um país em vias de desenvolvimento, devendo ser aplicado o prazo que mais tarde vença.

4) Se, na época em que a declaração feita em virtude do parágrafo 1) ou do parágrafo 2) deixa de vigorar, houver em estoque exemplares produzidos sob o regime de licença concedida por força das disposições do presente Anexo, tais exemplares poderão continuar a ser postos em circulação até seu esgotamento.

5) Qualquer país que seja vinculado pelas disposições do presente Ato e que tenha depositado uma declaração ou uma notificação de acordo com o artigo 31.1 relativamente à aplicação do referido Ato a determinado território cuja situação pode ser considerada como análoga àquela dos países mencionados no parágrafo 1) pode, em relação a esse território, fazer a declaração mencionada no parágrafo 1) e a notificação de renovação indicada no parágrafo 2). Enquanto vigorar esta declaração ou esta notificação, as disposições do presente Anexo aplicar-se-ão ao território em relação ao qual a mesma foi feita.

6) a) fato de que um país invoca o benefício de uma das faculdades mencionadas no parágrafo 1) não autoriza outro país a dar às obras cujo país de origem é o primeiro país em questão uma proteção inferior àquela que é obrigado a conceder de acordo com os artigos 1 a 20.

b) A faculdade de reciprocidade prevista pelo artigo 30.2) b), segunda frase, não pode, até a data em que expira o prazo aplicável de acordo com o artigo 1.3), ser exercida para obras cujo país de origem é um que fez declaração de acordo com o artigo V.1) a).

Artigo II

1) Todo país que tenha declarado que invocarão o benefício da faculdade prevista pelo presente artigo será habilitado, relativamente às obras publicadas sob forma impressa ou sob qualquer outra forma análoga de reprodução, a substituir o direito exclusivo de tradução previsto no artigo 8 por um regime de licenças não-exclusivas e intransferíveis, concedidas pela autoridade competente nas condições indicadas a seguir e de acordo com o artigo IV.

2. a) Sem prejuízo do disposto no parágrafo 3), quando, ao expirar um período de três anos ou um período mais longo determinado pela legislação nacional do referido país, contado da primeira publicação de uma obra, a tradução não foi publicada numa língua de uso geral nesse país, pelo titular do direito de tradução ou com sua autorização, qualquer nacional do referido país poderá obter uma licença para traduzir a obra na referida língua e publicar essa tradução sob forma impressa ou sob qualquer outra forma análoga de reprodução.

b) Uma licença também pode ser concedida em virtude do presente artigo se estiverem esgotadas todas as edições da tradução publicada na língua em apreço.

3) a) No caso de tradução numa língua que não é de uso geral num ou em vários países desenvolvidos, membros da União, um período de um ano subsistirá o período de três anos mencionado no parágrafo 2) a).

b) Qualquer país mencionado no parágrafo 1) pode, com o acordo unânime dos países desenvolvidos, membros da União, nos quais a mesma língua é de uso geral, substituir, no caso de tradução para a referida língua, o período de três anos mencionados no parágrafo 2) a) por um período mais curto fixado de conformidade com o referido acordo, não podendo, todavia, tal período ser inferior a um ano. Entretanto, as disposições da frase precedente não são aplicáveis quando se trata de inglês, espanhol ou francês. Qualquer acordo neste sentido será notificado ao Diretor-Geral pelos Governos que o tiverem concluídos.

4) a) Nenhuma licença mencionada no presente artigo poderá ser concedida antes de expirado um prazo suplementar de seis meses, no caso em que ela possa ser obtida ao expirar de um período de um ano;

i) contados da data em que o requerente cumpre as formalidades previstas pelo artigo IV.1);

ii) ou então, se a identidade ou o endereço do titular do direito de tradução não for conhecido, contados da data em que o requerente procede, como previsto no artigo IV.2), ao envio das cópias do requerimento apresentado por ele à autoridade competente a fim de obter a licença.

b) Se, no decurso de um prazo de seis ou de nove meses, uma tradução na língua para a qual o requerimento foi apresentado é publicada pelo titular do direito de tradução ou com a sua autorização, nenhuma licença será concedida por força do presente artigo.

5) Qualquer licença mencionada no presente artigo somente poderá ser concedida para fins escolares, universitários ou de pesquisa.

6) Se a tradução de uma obra for publicada pelo titular do direito de tradução ou com sua autorização por um preço comparável àquele em uso no país em causa para obras análogas, qualquer licença concedida por força do presente artigo cessará se tal tradução for na mesma língua e tiver, em essência, o mesmo conteúdo que a tradução publicada por força da licença. Poder-se-á continuar a distribuição de todos os exemplares já produzidos antes da expiração da licença, até o esgotamento dos mesmos.

7) Para as obras que são compostas principalmente de ilustrações, uma licença para realizar e publicar uma tradução do texto e para reproduzir e publicar ilustrações somente poderá ser concedida se as condições do artigo III forem igualmente preenchidas.

8) Nenhuma licença poderá ser concedida por força do presente artigo quando o autor tiver retirado da circulação todos os exemplares de sua obra.

9) a) Uma licença para traduzir uma obra que tenha sido publicada sob forma impressa ou sob qualquer forma análoga de reprodução pode também ser concedida a qualquer órgão de radiodifusão que tenha sua sede num país mencionado no parágrafo 1), em consequência de um pedido feito à autoridade competente do país do referido organismo, contando que tenham sido preenchidas todas as seguintes condições:

i) a tradução seja feita a partir de um exemplar produzido e adquirido de acordo com a legislação do referido país;

ii) a tradução seja utilizável somente em emissões destinadas ao ensino ou à difusão de informações de caráter científico ou técnico destinadas aos peritos de determinada profissão;

iii) a tradução seja utilizada exclusivamente para os fins enumerados no ponto ii) em emissões feitas licitamente e destinadas aos beneficiários no território do referido país, inclusive as emissões feitas mediante registros sonoros e visuais realizados licitamente e exclusivamente para tais emissões;

iv) os usos feitos da tradução não tenham caráter lucrativo.

b) Registros sonoros ou visuais de uma tradução feita por um órgão de radiodifusão sob o regime de uma licença concedida por força da presente alínea podem, para os fins e sem prejuízo das condições enumeradas na alínea a) e com o acordo desse órgão, ser também utilizados por qualquer outro órgão de radiodifusão com sede no país cuja autoridade competente concedeu a licença em questão.

c) Sempre que todos os critérios e condições enumerados na alínea a) sejam respeitados, uma licença pode igualmente ser concedida a um órgão de radiodifusão para traduzir qualquer texto incorporado numa fixação audiovisual feita e publicada unicamente para uso escolar e universitário.

d) Sem prejuízo das alíneas a) a c), as disposições dos parágrafos precedentes são aplicáveis à concessão e ao exercício de qualquer licença concedida por força do presente parágrafo.

Artigo III

1) Qualquer país que tenha declarado que invocará o benefício da faculdade prevista pelo presente artigo terá direito para substituir o direito exclusivo de reprodução previsto no artigo 9.º por um regime de licenças não exclusivas e intransferíveis, concedidas pela autoridade competente nas condições indicadas a seguir e de acordo com o artigo IV:

2) a) Com relação a uma obra à qual o presente artigo é aplicável por força do parágrafo 7.º e quando, ao expirar,

i) do período fixado no parágrafo 3.º e contado a partir da primeira publicação de uma edição determinada de uma tal obra ou

ii) de um período mais longo fixado pela legislação nacional do País mencionado no parágrafo 1.º e contado a partir da mesma data, exemplares dessa edição não foram postos à venda, no referido país, para atender às necessidades, quer do público, quer do ensino escolar e universitário, pelo titular do direito de reprodução ou com a sua autorização, por um preço comparável ao em uso em tal país para obra análogas, qualquer nacional do referido país poderá obter uma licença para reproduzir e publicar essa edição, por esse preço ou por preço inferior, a fim de atender às necessidades do ensino escolar e universitário.

b) Uma licença para reproduzir e publicar uma edição que foi posta em circulação como o descreve a alínea a) pode também ser concedida por força das condições previstas pelo presente artigo se, depois de expirado o período aplicável, exemplares autorizados dessa edição não estão mais à venda no país em questão, durante um período de seis meses, para responder às necessidades, quer do público, quer do ensino escolar e universitário, a um preço comparável àquele que é pedido no referido país para obras análogas.

3) O período a que se refere o parágrafo 2.º a) i) é de cinco anos. Entretanto,

i) para as obras que tratam de ciências exatas e naturais e da tecnologia, será de três anos;

ii) para as obras que pertençam ao campo da imaginação, como romances, obras poéticas, dramáticas e musicais e para os livros de arte, será de sete anos.

4) a) No caso em que possa ser obtido após um período de três anos, a licença não poderá ser concedida por força do presente artigo antes da expiração de um prazo de seis meses

i) a contar da data em que o requerente cumpre as formalidades previstas pelos artigos IV.1);

ii) ou então, se a identidade ou o endereço do titular do direito de reprodução não for conhecido, a contar da data em que o requerente procede, como previsto no artigo IV.2), ao envio das cópias do requerimento apresentado por ele à autoridade competente a fim de obter a licença.

b) Nos outros casos, e se o artigo IV.2) é aplicável, a licença não poderá ser concedida antes de expirado um prazo de três meses contados do envio das cópias do requerimento.

c) Se durante o prazo de seis ou de três meses mencionado nas alíneas a) e b) houve uma distribuição, como descrito no parágrafo 2.º a), nenhuma licença poderá ser concedida por força do presente artigo.

d) Nenhuma licença poderá ser concedida quando o autor tiver retirado da circulação todos os exemplares da edição para cuja reprodução e publicação a licença foi requerida.

5) Uma licença para reproduzir e publicar uma tradução de uma obra não será concedida, por força do presente artigo, nos casos abaixo:

i) quando a tradução em causa não foi publicado pelo titular do direito da tradução ou com sua autorização;

ii) quando a tradução não é feita numa língua de uso geral no país onde a licença é requerida.

6) Caso sejam postos a venda exemplares de uma edição de uma obra no país mencionado no parágrafo 1) para responder às necessidades, quer do público, quer do ensino secundário e universitário, pelo titular do direito de reprodução ou com sua autorização, por um preço comparável àquele em uso no referido país para obras análogas, qualquer licença concedida por força do presente artigo caducará se essa edição for na mesma língua e tiver essencialmente o mesmo conteúdo que a edição publicada por força da licença. Poder-se-á continuar a distribuição da licença até o esgotamento dos mesmos.

7) a) Sem prejuízo da alínea b), as obras às quais o presente artigo é aplicável são apenas as obras publicadas sob forma impressa ou sob qualquer outra forma análoga de reprodução.

b) O presente artigo é igualmente aplicável à reprodução audiovisual de fixações lícitas audiovisuais que constituem ou incorporem obras protegidas, assim como à tradução do texto que as acompanha numa língua de uso geral no país em que a licença é requerida, ficando bem entendido que as fixações audiovisuais em questão foram concebidas e publicadas unicamente para fins escolares e universitários.

Artigo IV

1) Qualquer licença mencionada no artigo II ou no artigo III somente poderá ser concedida se o requerente, de acordo com as disposições em vigor no país em causa, provar ter pedido ao titular do direito a autorização de fazer uma tradução e de publicá-la ou de reproduzir e publicar a edição, conforme o caso, e, depois das devidas diligências de sua parte, não tiver podido encontrá-lo ou não tiver podido obter sua autorização. Ao mesmo tempo em que faz tal pedido ao titular do direito, o requerente deve informar qualquer centro nacional ou internacional de informação de que trata o parágrafo 2.º.

2) Se o titular do direito não tiver podido ser encontrado pelo requerente, este deve dirigir, pelo correio

aéreo, e carta registrada, cópias do requerimento, apresentado por ele à autoridade competente com a finalidade de obter a licença, ao editor cujo nome figura na obra e a qualquer centro nacional ou internacional de informação que possa ter sido designado, numa notificação depositada para este fim junto ao Diretor-Geral, pelo Governo do país em que se presume que o editor tenha seu lugar principal de atividades.

3) O nome do autor deve ser indicado em todos os exemplares da tradução ou da reprodução publicada sob o regime de uma licença concedida por força do artigo II ou do artigo III. O título da obra deve figurar em todos os exemplares. Se se tratar de uma tradução, o título original da obra deve em qualquer caso figurar em todos os exemplares.

4) a) Qualquer licença concedida por força do artigo II ou do artigo III não se estenderá à exportação de exemplares e só será válida para a publicação da tradução ou da reprodução, conforme o caso, no interior do território do país em que a licença é requerida.

b) Para os fins da aplicação da alínea a) deve ser considerado como exportação o envio de exemplares a partir de um território para um país que, para esse território, fez uma declaração de acordo com o artigo I.5).

c) Quando um órgão governamental ou qualquer outro órgão público de um país que concedeu, de acordo com o artigo II, uma licença para fazer uma tradução numa língua que não seja o inglês, o espanhol ou o francês, envia exemplares da tradução publicada por força de tal licença a um outro país tal expedição não será considerada, para os fins da alínea a), como sendo uma exportação se todas as condições seguintes forem preenchidas:

i) os destinatários são particulares nacionais do país cuja autoridade competente concedeu a licença, ou organizações que agrupem tais nacionais;

ii) os exemplares são utilizados exclusivamente para fins escolares, universitários ou de pesquisa;

iii) o envio de exemplares e sua distribuição ulterior aos destinatários não se revestem de qualquer caráter lucrativo; e

iv) o país para o qual os exemplares foram enviados concluiu um acordo com o país cuja autoridade competente outorgou a licença para autorizar a recepção dos mesmos, ou a distribuição, ou estas duas operações e o Governo deste último país notificou ao Diretor-Geral tal acordo;

5) Todo exemplar publicado sob o regime de uma licença concedida por força do artigo II ou do artigo III deve conter menção na língua apropriada indicando que o exemplar é posto em circulação somente no país ou no território a que se aplica a referida licença.

6) a) Medidas adequadas serão tomadas no plano nacional para que:

i) a licença preveja em favor do titular do direito de tradução ou de reprodução, conforme o caso, uma remuneração equitativa e de acordo com a tabela dos pagamentos normalmente efetuados no caso de licenças livremente negociadas entre os interessados nos dois países em causa; e

ii) sejam assegurados o pagamento e a remessa desta remuneração; se existir uma regulamentação nacional relativa a divisas, a autoridade competente não poupará esforços, recorrendo aos mecanismos internacionais, para assegurar a remessa da remuneração em moeda internacionalmente conversível ou em seu equivalente.

b) Medidas adequadas serão tomadas no âmbito da legislação nacional para que seja garantida uma tradu-

ção correta da obra ou uma reprodução exata da edição em causa, conforme o caso.

Artigo V

1) a) Qualquer país habilitado a declarar que invocará o benefício da faculdade prevista no artigo II pode, ao ratificar o presente ato, ou a ele aderir, substituir tal declaração por:

i) se for um país ao qual o artigo 30.2) a) é aplicável, uma declaração nos termos desta disposição no que diz respeito ao direito de tradução;

ii) se for um país ao qual o artigo 30.2) a) não for aplicável e, mesmo se não for um país estranho à União, uma declaração como previsto pelo artigo 30.2) b), primeira frase.

b) No caso de um país que deixou de ser considerado como país em vias de desenvolvimento tal como mencionado no artigo I.1), uma declaração feita em conformidade com o presente parágrafo permanece válida até a data na qual expira o prazo aplicável de acordo com o artigo I.3).

c) Nenhum país que faça uma declaração em conformidade com o presente parágrafo poderá invocar ulteriormente o benefício da faculdade prevista pelo artigo II, mesmo se retirar tal declaração.

2) Sem prejuízo do parágrafo 3.º, nenhum país que tiver invocado o benefício da faculdade prevista no artigo II poderá posteriormente fazer uma declaração conforme o parágrafo 1.

3) Qualquer país que tenha deixado de ser considerado como país em vias de desenvolvimento tal como mencionado no artigo I.1) poderá, o mais tardar dois anos antes de expirar o prazo aplicável de conformidade com o artigo I.3), fazer uma declaração no sentido do artigo 30.2) b), primeira frase, não obstante o fato de não se tratar de um país estranho à União. Esta declaração entrará em vigor na data na qual expirar o prazo aplicável de acordo com o artigo I.3).

Artigo VI

1) Qualquer país da União pode declarar, a partir da data do presente Ato e a qualquer momento antes de tornar-se vinculado pelos artigos I a 21 pelo presente Anexo:

i) se se tratar de um país que, se fosse vinculado pelos artigos I.º a 21 e pelo presente Anexo, estaria habilitado a invocar o benefício das faculdades mencionadas no artigo I.1), que aplicará as disposições do artigo II ou do artigo III, ou de ambos, às obras cujo país de origem é um país que, em aplicação do item ii) abaixo, aceita a aplicação destes artigos para tais obras, ou que é vinculado pelos artigos I.º a 21 e pelo presente Anexo, tal declaração pode se referir ao artigo V em lugar do artigo II;

ii) que aceita a aplicação do presente Anexo às obras das quais é ele o país de origem pelos países que fizeram uma declaração por força do item i) acima ou uma notificação por força do artigo I.

2) Qualquer declaração em conformidade com o parágrafo 1.º deve ser feita por escrito e depositada junto ao Diretor-Geral e entrará em vigor na data de seu depósito.

Em fé do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados para este fim, assinaram o presente Ato.
Feito em Paris, em 24 de julho de 1971.

(As Comissões de Relações Exteriores e de Educação e Cultura.)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N.º 26, DE 1973
(n.º 1.143-B/73, na Casa de origem)

Aprova o Plano Nacional de Viação
e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1.º - Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o Art. 8.º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.
2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1 conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
5. Sistema Hidroviário Nacional:
 - 5.1 conceituação;
 - 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação;
 - 6.3 relação descritiva das aerovias.

§ 1.º - Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2.º - As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3.º - Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art. 2.º - O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art. 3.º - O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificados pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro de 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970, obedecidos, especialmente, os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado, deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma coordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subsequentes, cuidar-se de sua expansão;

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em consequência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverão ser realizadas em função da existência prévia de estudos econômicos que justifiquem sua prioridade, e de projetos detalhados de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infraestrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se, apenas, as necessidades

des imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infraestrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender às necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais, serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

m) os investimentos em vias de transporte, portos e aeroportos nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas deverão ser coordenados por planos diretores ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.

Art. 49 - As rodovias ou trechos de rodovias, já construídas e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4 592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art. 50 - Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação, os acessos que sirvam como facilidades de caráter complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art. 60 - As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art. 70 - Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecendo os demais dispositivos legais concernentes.

Art. 80 - Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 4 592, de 29 de dezembro de 1964, serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art. 90 - O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos, cabendo ao Conselho Nacional de Transportes proceder às revisões e alterações necessárias.

Parágrafo Único - Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática da implantação e planejamento do Plano Nacional de Viação, obedecendo os princípios e normas fundamentais, enumerados no Art. 3º.

Art. 10 - Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários, e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º - O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º - Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no Art. 21 do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º - A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art. 11 - Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art. 12 - Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos órgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º - Os órgãos rodoviários estaduais a provarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º - Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários

Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º - Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art. 13 - O caput do Art. 12 e seu parágrafo 4º, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo Art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12 - Os Estados e Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

.....

§ 4º - A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas"

Art. 14 - O item I e o parágrafo 4º do Art. 14 do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14 -

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

.....

§ 4º - As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargo dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais concernentes".

Art. 15 - O Art. 21 do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21 - Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art. 16 - Os parágrafos 1º e 2º do Art. 21 do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º - Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º - Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art. 17 - A alínea h do Art. 4º do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º -

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art. 18 - O Art. 1º do Decreto-lei nº 1 164, de 19 de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1 243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º - São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no Art. 2º da Lei nº 5 173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito-Altamira-Itaituba-Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã-Guajará Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho-Abunã-Rio Branco-Feijó-Cruzeiro do Sul-Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea-Boca do Acre-Rio Branco-Xapuri-Brasília-Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km;

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracará-Bom Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km;

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga-Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-153/230 - Trecho: Guanã-Carolinas, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamim Constant-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracarai-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único - Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais.

Art. 19 - Enquanto não for estabelecida a nova sistemática preconizada no Art. 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no Art. 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo Art. 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art. 20 - A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º - Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º - Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art. 21 - É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art. 22 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-lei nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

1. CONCEITUAÇÃO GERAL. Sistema Nacional de Viação.

1.1 Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no art. 8º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no art. 3º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 2º), bem como o conjunto particular das infra-estruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas desta lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições da seção 1.2 a seguir.

1.2 O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais: Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário e compreende:

- a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
- b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior.

2. SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL

2.1 Conceituação

2.1.0 O Sistema Rodoviário Nacional é constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviário Federal, Estaduais e Municipais, e compreende:

- a) infra-estrutura rodoviária, que abrange as Redes de Rodovias e suas instalações acessórias e complementares;
- b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo rodoviário de transporte e que possibilitam o uso adequado das rodovias.

2.1.1 As rodovias consideradas no Plano Nacional de Viação são aquelas integrantes do Sistema Rodoviário Federal, descrito neste anexo.

2.1.2 As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

- a) ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estados ou Territórios ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;
- b) ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos, inclusive da mesma natureza:
 - capital estadual;
 - ponto importante da orla oceânica;
 - ponto da fronteira terrestre;
- c) ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais;
- d) permitir o acesso:
 - a instalações federais de importância, tais como parques nacionais, estabelecimentos industriais e organizações militares;
 - a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados;
 - aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação;
- e) permitir conexões de caráter internacional.

2.2 Nomenclatura e relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

2.2.1 Nomenclatura.

2.2.1.0 De acordo com a sua orientação geográfica geral, as rodovias federais são classificadas nas seguintes categorias:

- a) Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;
- b) Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul;
- c) Rodovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste;
- d) Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

e) Ligações: as rodovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias federais, ou que permitam o acesso a instalações federais de importância, a pontos de fronteira, a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a pontos de atração turística, ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários, constantes do Plano Nacional de Viação.

2.2.1.1. No caso de rodovias conduzindo a pontos de fronteira, estas terão sempre a ordem de citação dos seus pontos de passagem de modo a coincidir seu ponto final com o ponto da fronteira.

2.2.1.2. As designações das rodovias federais no Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

2.2.1.2.0 O símbolo "BR", inicial, indica qualquer rodovia federal.

2.2.1.2.1 Ao símbolo, separado por um traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituído:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da rodovia, isto é:

- | | |
|------------|--------------------------|
| 0 (zero) | - para as radiais; |
| 1 (um) | - para as longitudinais; |
| 2 (dois) | - para as transversais; |
| 3 (três) | - para as diagonais e |
| 4 (quatro) | - para as ligações; |

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da rodovia relativamente a BRASÍLIA e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

2.2.2 Relação descritiva.

Conforma quadro a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
RODOVIAS RADIAIS					
010	Brasília-Paraná-Carolina-Porto Franco-Guamá-Belém ..	DF-GO-BA-PI-CE	1.882	"	"
020	Brasília-Posse-Barreiras-Picos-Fortaleza				
030	Brasília-Montalvânia-Carinhanha (porto fluvial do S. Francisco)-Brumado-Ubaitaba-Campinho	DF-GO-MG-BA	1.111	020	83
040	Brasília-Três Marias-Belo Horizonte-Barbacena-Juiz de Fora-Três Rios-Rio de Janeiro (praça Mauá)	DF-GO-MG-RJ-GB	1.172	-	-
050	Brasília-Cristalina-Uberlândia-Uberaba-Ribeirão Preto-Campinas-São Paulo-Santos	DF-GO-MG-SP	1.051	040	106
060	Brasília-Anápolis-Goiânia-Rio Verde-Jataí-Campo Grande-Fronteira c/Paraguai	DF-GO-MT	1.281	-	-
070	Brasília-Jaraguá-Aragarças-Cuiabá-Cáceres-Fronteira c/Bolívia	DF-GO-MT	1.286	-	-
080	Brasília-Uruaçu-Cachimbo-Jacareacanga-Canumã-Manaus.	DF-GO-MT-PA-AM	2.227	-	-
RODOVIAS LONGITUDINAIS					
301	Natal-João Pessoa-Recife-Macelão-Aracaju-Feira de Santana-Itabuna-São Mateus-Vitória-Campos-Niterói-Rio-Mangaratiba-Angra dos Reis-Caraguatatuba-Santos-Iguaçu-Antonina-Joinville-Itajaí-Florianópolis-Tubarão-Osório-São José do Norte-Rio Grande	RN-PB-PE-AL-SE-BA-ES-RJ-GB-SP-PR-SC-RS-... RN-PB-PE-AL	4.085 631	050	12
104	Macau-Lajes-Santa Cruz-Campina Grande-Caruaru-Macelão	RN-PB-PE-AL	631	-	-
110	Areia Branca-Mossoró-Augusto Severo-Patos-Monteiro-Cruzeiro do Nordeste-Petrolândia-Paulo Afonso-Ribeira do Pombal-Alagoinhas-Entr. c/BR-324	RN-PB-RN-PB-PE-PB-PE-AL-BA	1.065	-	-
116	Fortaleza-Russas-Jaguaribe-Salgueiro-Canudos-Feira de Santana-Vitória da Conquista-Teófilo Otoni-Muriá-Leopoldina-Além Paraíba-Teresópolis-Entr. c/BR-493-Entr. c/BR-040-Rio de Janeiro-Barra Mansa-Lorena-São Paulo-Registro-Curitiba-Lages-Pôrto Alegre-Pelotas-Jaguarão	CE-PB-CE-PB-BA-MG-RJ-GB-RJ-SP-PR-SC-RS ...	4.468	-	-
320	Forno-Bom Jardim-Volta Grande-Providência-Leopoldina-Cataguazes-Ubã-Ponte Nova-São Domingos do Prata-Nova Era-Itabira-Guanhães-Capelinha-Araguaia	RJ-MG	897	-	-
322	Chorôzinho (BR-116)-Solonópole-Iguatú-Juazeiro do Norte-Petrolina-Juazeiro-Urandi-Montes Claros	CE-PE-BA-MG	1.667	-	-
335	São Luís-Peritoró-Pastos Bons-Bertolínia-Bom Jesus-Correntes-Barreiras-Correntina-Montalvânia-Januária-Montes Claros-Curvelo-Cordisburgo-Belo Horizonte ..	MA-PI-BA-MG	2.303	020 040	40 63
346	Patos de Minas-Araxá-Poços de Caldas-Bragança Paulista	MG-SP	611	-	-
353	Pôrto Franco-Estrelito-Araguaína-Gurupi-Ceres-Goiânia-Itumbiara-Prata-Frutal-São José do Rio Preto-Ouri-nhos-Irati-União da Vitória-Pôrto União-Erechim-Pagso Fundo-Soledade-Cachoeira do Sul-Bagé-Aceguá	PA-MA-GO-MG-SP-PR-SC-RS	4.380	060	44
354	Itumbiara-Ituiutaba-Campina Verde-Nhandeara-BR-153.	GO-MG-SP			
356	Macapá-Calçoene-Oiapoque-Fronteira c/Guiana Francesa	AP	684	-	
358	Altamira-São Felix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças-Aragarças-Jataí-Paranaíba-Três Lagoas-Panorama-Draçena-Presidente Venceslau-Porto Marcondes-Paranavai-Campo Mourão-Laranjeiras do Sul-Campo Ere-Iraí-Cruz Alta-Santa Maria-Rosário do Sul-Santa Maria do Livramento	PA-MT-GO-MT-SP-PR-SC-RS	3.670	080	115

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
163	São Miguel D'Oeste-Barracão-Guaíra-Porto Morumbi - Dourados-Rio Brilhante-Campo Grande-Rondonópolis- Cuiabá-Porto Artur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Obi- dos-Tiriós-Fronteira c/Suriname	SC-PR-MT-PA	3.966	060	67
174	Cáceres-Mato Grosso-Vilhena-Canumã-Manaus-Caraca- raí-Boa Vista-Fronteira c/Venezuela	MT-RO-AM-RR	2.860	080	188
	Entr. c/BR-376-Apuacarana-Ivaiporã-Pitanga-Guarapua- va-União da Vitória-Porto União				
RODOVIAS TRANSVERSAIS					
210	Macapá-Caracará-Içana-Fronteira c/Colômbia	AP-AM	2.323	-	-
222	Fortaleza-Piripiri-Itapecuru Mirim-Santa Inês - Açailândia-Marabá-Entr. c/BR-158	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40
226	Natal-Santa Cruz-Currais Novos-Pau dos Ferros - Ja- guaribe-Crateús-Teresina-Presidente Dutra-Grajaú- Porto Franco	RN-CE-PI-MA	1.567	-	-
230	Cabedelo-João Pessoa-Campina Grande-Patos-Cajazei- ras-Lavras da Mangabeira-Picos-Floriano - Pa.stos Bons-Balsas-Carolina-Estreito-Marabá-Jatobá-Alta mira-Itaituba-Jacareacanga-Humaitã-Lábrea-Benjamin Constant	PB-CE-PI-MA-PA-AM ...	4.918	101 110 135	8 17 52
232	Recife(Praça Rio Branco-Arcoverde-Salgueiro- Paranamirim)	PE	565	101	8
235	Aracaju-Jeremoabo-Canudos-Juazeiro-Petrolina-Remanso- Caracol-Bom Jesus-Alto Parnaíba-Araguacema-Cachimbo .	SE-BA-PE-BA-PI-GO-PA	2.220	101	10
242	São Roque-Seabra-Ibotirama-Barreiras-Paraná-São Fe- lix do Araguaia-Vale do Xingu-Porto Artur	BA-GO-MT	2.049	020 101	90 5
251	Ilhéus-Pontal-Buerarema-Camacan-Salinas-Montes Cla- ros-Unai-Brasília-Ceres-Xavantina-Cuiabá	BA-MG-GO-DF-GO-MT ..	2.098	116 122	30 34
259	João Neiva (BR-101)-Governador Valadares-Guanhães-Ser- ro-Gouveia-Curvelo-Felixlândia (BR-040)	ES-MG	605	116	5
262	Vitória-Realeza-Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-Frutal - Icém-Três Lagoas-Campo Grande-Aquidauana-Porto Espe- rança-Corumbá	ES-MG-SP-MT	2.253	101 153 158	15 49 28
265	Muriáe-Barbacena-São João Del Rei-Lavras-Boa Esperan- ça-Carmo do Rio Claro-São Sebastião do Paraíso-Bebe- douro-São José do Rio Preto	MG-SP	849	040	16
267	Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambu-Poços de Caldas-Arara- quara-Lins-Presidente Venceslau-Rio Brilhante-Porto Murtinho	MG-SP-MT	1.835	040 060 116 163	23 14 7 44
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goiá-Exê-Guaí- ra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul- Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lou- renço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lajes-Joaçaba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Cha- pecó-São Carlos-Palmito-Mondai-Itapiranga (Argentí- na)				
285	Araxanguá-Jacinto Machado-Timbé-Bom Jesus-Vacaria- Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	RS	562	-	-
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete-Uruguaia- na	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguaia- na	RS	536	116 158	6 35
RODOVIAS DIAGONAIS					
304	Boqueirão do Cesário-Aracati-Mossoró-Lajes-Natal .	CE-RN	416	101 226	20 16
307	Taumaturgo-Porto Valter-Cruzeiro do Sul-Benjamin Constant-Içana-Fronteira c/Venezuela	AC-AM	1.500	-	-

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
316	Belém-Capanema-Peritoró-Teresina-Picos-Parnamirim-Cabrobó-Floresta-Petrolândia-Palmeira dos Índios-Maceió	PA-MA-PI-PE-AL	2.032	101 104 135 153 230	22 46 26 125 95
317	Lábrea-Boca do Acre-Rio Branco-Xapuri-Brasiléia-Agris Brasil	AM-AC	879	-	-
319	Manaus-Careiro-Humaitá-Porto Velho	AM-RO	866	-	-
324	Remanso-Jacobina-Feira de Santana-Salvador	BA	565	-	-
330	Balsas-Bom Jesus-Xique Xique-Seabra-Jequié-Ubaitaba				
342	Carinhanha-Espinosa-Salinas-Araçuaí-Teófilo Otoni-Linhares	BA-MG-ES	837	101	29
343	Luis Correia-Piripiri-Teresina-Floriano-Bertolínia.	PI	747	226 230 316	39 12 76
349	Aracaju-Entr. c/BR-101-Itapicuru-Olindina-Mundo Novo-Seabra-Bom Jesus da Lapa-Santa Maria da Vitória-Correntina-Posse (BR-020)	SE-BA-GO	1.071	020 110 122 242	12 8 24 15
352	Goiânia-Ipameri-Patos de Minas-Abaeté-Pitangui-Parã de Minas	GO-MG			
354	Cristalina-Patos de Minas-Formiga-Lavras-Cruzilha-Caxambu-Vidinha-Engenheiro Passos	GO-MG-RJ	822	267	6
356	Belo Horizonte-Muriae-Campos-São João da Barra ...	MG-RJ	456	040	30
359	Mineiros-Coxim-Corumbá	GO-MT	628	-	-
361	Patos-Piancó-São José do Belmonte-Entr. c/BR-232 .	PB-PE	230	-	-
363	Baía de Santo Antônio (Porto)-Alto da Bandeira ...	FN	9	-	-
364	Limeira-Matão-Frutal-Campina Verde-São Simão-Jataí-Rondonópolis-Cuiabá-Vilhena-Porto Velho-Abunã-Rio Branco-Sena Madureira-Feijó-Tarauacá-Cruzeiro do Sul-Japiim-Fronteira c/Peru	SP-MG-GO-MT-RO-AC	4.196	070 153 163 174 262 267	92 26 238 140 8 44
365	Montes Claros-Pirapora-Patos de Minas-Patrocínio-Uberlândia-Ituiutaba-São Simão	MG	874	-	-
367	Santa Cruz Cabrália-Coroa Vermelha-Porto Seguro- Araçuaí-Diamantina-Gouveia	BA-MG	695	-	-
369	Oliveira-Campo Belo-Boa Esperança-Campos Gerais-Alfenas-Serrania-Caconde-Pirassununga-Ourinhos-Londrina-Jandaia do Sul-Campo Mourão-Cascavel	MG-SP-PR	1.161	153 267 272	10 32 45
373	Limeira-Itapetininga-Ápiai-Ponta Grossa-Três Pinheiros-Francisco Beltrão-Barracão	SP-PR	898	163 272 277	5 10 99
374	Presidente Venceslau-Ourinhos-Avaré-Boituva-São Paulo	SP	600	050 153 267 369	10 15 10 28
376	Dourados-Paranavaí-Maringá-Apucarana-Ponta Grossa-São Luís do Purunã-Curitiba-Garuva (BR-101)	MT-PR	849	163 277 369	12 56 18
377	Carazinho-Santa Bárbara-Cruz Alta-Santiago-Alegrete-Quaraí	RS	489	285 290	48 33
381	São Mateus-Nova Venécia-Barra de São Francisco-Mante Central de Minas-Divino das Laranjeiras-Governador Valadares-Ipatinga-Belo Horizonte-Betim-Pouso Alegre-Bragança Paulista-São Paulo	MG-SP	891	262	144
383	Conselheiro Lafaiete-São João Del Rei-Caxambu-Vidinha-Itajubá-Campos do Jordão-Pindamonhangaba-Ubatuba	MG-SP	543	267 354 356	9 23 10

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
386	São Miguel d'Oeste-Traí-Carazinho-Soledade-Porto Alegre	SC-RS	484	116	16
392	Rio Grande (Porto)-Pelotas-Santa Maria-Tupanciretã-Santo Ângelo-Fronteira c/Argentina	RS	617	-	-
393	Cachoeiro de Itapemirim-Itaperuna-Além Paraíba-Três Rios-Volta Redonda-Entr. c/BR-116	ES-RJ-MG-RJ	420	040	12
<u>LIGAÇÕES</u>					
401	Boa Vista-Fronteira c/Guiana	RR	140	-	-
404	Piripiri-Crateús-Nôvo Oriente-Catarina-Iguatu-Icô.	PI-CE	481	343	15
405	Mossorô-Entr. c/BR-116	RN-CE	97	-	-
407	Piripiri-São Miguel do Tapuio-Picos-Petrolina- Juazeiro-Rui Barbosa-Iramala-Contenda-Suçuarana (BR-030)-Anagé-(BR-116)	PI-PE-BA	716	122 324	5 28
408	Campina Grande-Recife	PB-PE			
409	Feijó-Santa Rosa	AC	152	-	-
410	Ribeira do Pombal-Tucano	BA	32	-	-
411	Entr. c/BR-307-Elvira	AM	256	-	-
412	Farinha-Sumé-Monteiro	PB	144	-	-
413	Entr. c/BR-307-Caxias (Estirão do Equador)	AM	140	-	-
414	Porangatú-Niquelândia-Anápolis	GO	239	-	-
415	Ilhéus-Itabuna-Vitória da Conquista	BA	32	-	-
417	Afoá-Anajás-Ponta de Pedras				
418	Caravelas-Nanuque-Carlos Chagas-Teófilo Otoni	BA-MG	289	342	29
419	Rio Verde de Mato Grosso-Aquidauana-Jardim	MT	304	267	14
420	Pojuca(BR-110)-Santo Amaro-São Roque-Nazaré-Iage-Muituípe-Jequiriça-Ubaíra-Santa Inês-Itaquara-Jaguaguara-BR-116				
421	Ariquemes-Alto Candeias-Guajará Mirim	RO	282	-	-
422	Jatobal-Tucuruí	PA	125	230	15
423	Caruaru-Garanhuns-Paulo Afonso-Juazeiro	PE-AL	286	232	22
424	Aroo Verde-Garanhuns-Maceió	PE-AL	148	101 316	11 13
425	Abunã-Guajará Mirim	RO	128	-	-
427	Currais Novos-Pombal	RN-PB	189	-	-
428	Cabrobó (BR-116)-Petrolina	PE	180	-	-
451	Bocaiúva (BR-135)-Governador Valadares	MG	315	259	15
452	Rio Verde-Itumbiara-Tupaciguara-Uberlândia-Araxá ..	GO-MG	500	153 365	6 32
453	Itaqui-Santiago-Santa Maria	RS	304	-	-
454	Porto Esperança-Forte Coimbra (Fronteira c/Bolívia) ..	MT	50	-	-
456	Nhandeara-São José do Rio Preto-Matão	SP	213	-	-
457	Cristalina-Goiânia	GO	175	-	-
458	Conselheiro Pena-Tarumirim-Itapú-Entr. BR-381	MG	137	381	6
459	Poços de Caldas-Lorena (BR-116)	MG-SP	253	383	7
460	Cambuquira-Iambari-São Lourenço	MG	76	267	7
463	Dourados-Ponta Porã	MT	123	-	-
465	Garganta-Viúva Graça (BR-116)-Santa Cruz (BR-101) ..	GB-RJ	39	-	-
467	Cascavel-Toledo-Porto Mendes	PR	112	-	-
469	Porto Meira-Foz do Iguaçu-Parque Nacional	PR	30	-	-
470	Navegantes-Itajaí-Blumenau-Curitiba-Campos Novos-Lagoa Vermelha-Nova Prata-Montenegro-BR-386	SC-RS	435	-	-
471	Soledade-Santa Cruz do Sul-Encruzilhada do Sul-Canguçu-Pelotas-Chuí	RS	668	153 392	40 56
472	São Borja-Itaqui-Uruguaiana-Barra do Quaraí	RS	245	-	-
473	Açegão-Herval-Entroncamento c/BR-471	RS	200	-	-
474	Caratinga-Ponte Nova-Ubã	MG	238	-	-
475	Lages-Tubarão	SC	211	-	-
476	Apiaí-Curitiba-Lapa-São Mateus-Porto União	SP-PR-SC	410	373	32

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
477	Canoíhas-Papanduva-Blumenau	SC	178	470	20
478	Limeira-Sorocaba-Registro-Cananéia				
479	Januária-Arinos-Brasília	MG-GO	424	-	-
480	Pato Branco-Entr. c/BR-280-São Lourenço do Oeste-Xan- xerê-Chapeco-Erechim	PR-SC-RS	235	282	15
482	Safra (BR-101)-Cachoeiro de Itapemirim-Jerônimo Mon- teiro-Guaçu-Carangola-Fervedouro (BR-116)-Viçosa-Pi- ranga-Conselheiro Lafaiete (BR-040 e BR-383)	ES-MG	185	-	-
483	Itumbiara-Paranaíba	GO-MT	304	364	10
484	Colatina-Itaguaçu-Afonso Cláudio-Guaçu-São José do Calçado-Bom Jesus do Itabapoana-Itaperuna	ES-RJ	273	393	25
485	Entr. c/BR-116-Parque Nacional das Agulhas Negras-Va- le dos Lirios-Garganta do Registro (BR-354)	RJ-MG	35	-	-
486	Itajaí-Brusque-Vital Ramos-Bom Retiro				
487	Pôrto Felicidade (BR-163)-Pontal do Tigre-Campo Mou- rão-Ponta Grossa	MT-PR	615	158	29
488	Entr. c/BR-116-Santuário Nacional de Aparecida	SP	1	-	-
489	Prado-Entr. c/BR-101	BA	35	-	-
490	Campo Alegre (BR-050)-Ipameri-Caldas Novas-Morrinhos (BR-153)	GO	142	-	-
491	São Sebastião do Paraíso (BR-265)-Monte Santo de Mi- nas-Arceburgo-Guaxupé-Alfenas-Varginha-Entr. c/BR-381	MG	240	-	-
492	Morro do Côco (BR-101)-Cardoso Moreira (BR-356)-São Fidelis-Cordeiro-Nova Friburgo-Bonsucesso-Sobradinho (BR-116)-Posse (BR-040)-Pedro do Rio (BR-040)-Avelar- Massambará (BR-393)	RJ	367	356	18
493	Manilha (BR-101)-Magé-Entr. c/BR-040	RJ	63	-	-
494	Entr. c/BR-262-Divinoópolis-São João Del. Rei-Andrelân- dia-Volta Redonda-Angra dos Reis	MG-RJ	240	-	-
495	Teresópolis-Itaipava (BR-040)	RJ	40	-	-
496	Pirapora-Corinto	MG	130	-	-
497	Uberlândia-Campina Verde-Iturama-Pôrto Alencastro-En- troncamento c/BR-158	MG-MT	190	-	-
498	Monte Pascoal-Entr. c/BR-101	BA	12	-	-
499	BR-040-Cabangu	MG	15	-	-
	Entr. c/BR-230-Santana dos Garrotes-Princesa Isabel- Entr. c/BR-232				
	Vila de Rondônia (BR-364)-Costa Marques (Rio Guaporé) Entr. c/BR-158-Palmeira das Missões-Três Passos-fron- teira com a Argentina				
	Ituiutaba-Prata-Uberaba-Entr. c/BR-146				
	Ituiutaba-Gurinhata-Iturama				
	Itajaí-Blumenau-Curitiba-Lagoa Vermelha-Nova Prata- Montenegro-BR-386				
	Barreiras-Santana-Bom Jesus da Lapa-Caetité				
	Patrocínio-Perdizes-BR-262				
	Entr. c/BR-376-Apucarana-Ivaiporã-Pitanga-Guarapuava- União da Vitória-Pôrto União				
TOTAL			104.318	-	3.607
TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO			100.711		

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na rodovia de maior numeração.

3. SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL**3.1 Conceituação**

3.1.0 O Sistema Ferroviário Nacional é constituído pelo conjunto das ferrovias do País e compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

3.1.1 Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, as ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 a-diante.

3.1.2 As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre;

b) ligar entre si polos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

3.2 Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

3.2.1 Nomenclatura

3.2.1.0 De acordo com sua orientação geográfica geral, as ferrovias do Plano Nacional de Viação são classificadas nas seguintes categorias:

a) Ferrovias Radiais: são as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do País.

b) Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul.

c) Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste.

d) Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste.

e) Ligações: as ferrovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais.

3.2.1.1 As designações das ferrovias do Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

3.2.1.1.0 O símbolo "EF" (Estrada de Ferro) indica qualquer ferrovia do PNV.

3.2.1.1.1 Ao símbolo, separado por um traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituídos:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da ferrovia, isto é:

- 0 (zero) - para as radiais;
 1 (um) - para as longitudinais;
 2 (dois) - para as transversais;
 3 (três) - para as diagonais e
 4 (quatro) - para as ligações;

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da ferrovia, relativamente à BRASÍLIA e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e semelhantes às adotadas para o sistema Rodoviário Federal.

3.2.2 Relação descritiva. Conforme quadro a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
FERROVIAS RADIAIS					
025	Brasília-Entr. c/EF-116-Iaçu-Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	-	-
040	Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí - Aljezur-Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.501	-	-
045	Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	-	-
050	Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Prê- to-Campinas-Mayrink-Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
FERROVIAS LONGITUDINAIS					
101	Natal-Entr. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (A lagoinhas)-Salvador	RN-PB-PE-AL-SE-BA	1.381	025	22
103	Vitória-Campos-Visconde de Itaboraí-Niterói	ES-RJ	594	-	-
105	Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza-Crato-Salgueiro-Petrolina-Campo Formoso- Iaçu-Entr. c/EF-025-Monte Azul-Entr. c/EF-040-Belo Horizonte-Divinópolis-Lavras-Três Corações-Campinas -Itapeva-Garganta de Bom Sucesso-Ponta Grossa-Lages -General Luz-Pelotas-Basilio-Jaguarão (Policínio) .	CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC- RS	5.381	025 040 050	423 262 113
153	Marques dos Reis-Ponta Grossa-Pôrto União-Passo Fun- do-Santa Maria-Santana do Livramento.....	PR-SC-RS	1.791	-	-
FERROVIAS TRANSVERSAIS					
225	E.F.Cabedelo-João Pessoa-Entr.c/EF-101-Souza-Entr. c/ EF-116-Teresina-São Luis	PB-CE-PI-MA	1.745	101	41
232	Recife-Entr. c/EF-101-Salgueiro	PE	608	101	8
262	Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Mi- nas	ES-MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos-Mayrink-Rubião Junior-Bauru-Campo Grande-Co- rumbá-Fronteira c/Bolívia	SP-MT	1.830	050 116	155 71
270	Rubião Junior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Po- rã	SP-MT	792	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Engº Bley-Guarapuava-Foz do Igua- çu	PR	834	-	-
290	Pôrto Alegre-Santa Maria-Entr. c/EF-153-Uruguaiana- Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande-Pelotas-Basilio-São Sebastião-Santana do Livramento	RS	475	116	72

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF'	km
FERROVIAS DIAGONAIS					
364	Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-Santos	SP	824	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Pôrto Mendes	SP-PR	683	-	-
LIGAÇÕES					
401	Serra do Navio-Pôrto Santana	AP	194	-	-
404	Luís Correia-Entr. c/EF-225	PI	310	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Crateús	CE	442	-	-
410	Entr. c/EF-415-Areia Branca-Mossorô-Souza	RN-PB	242	-	-
415	Macau-Natal-Entr. EF-101	RN	242	-	-
420	Entr. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entr. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	317	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequiê-Entr. c/EF-025	BA	364	-	-
452	Goiânia-Roncadour	GO	225	-	-
457	São Pedro (Ibiã)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entr. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entr. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Mur- tinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)- Fá- brica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubã-Ligação Fur- tado Campos-Bicas-Três Rios	MG	313	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Prêto-Pontal-Entr. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã.....	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entr. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua) ..	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entr. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza ..	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entr. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Mi- guel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-En- troncamento c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entr. c/EF-479-Jundiapéba-São Sebastião ...	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entr. c/EF-481-Harmonia-Entr. c/EF-153-Entr. c/EF - 116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	138	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entr. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Cruz-Alta-Santo Ângelo-Santa Rosa	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cerro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
497	Cacequi-São Sebastião Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe Governador Valadares-(EF-Vitória-Minas)-Diamantina (EFCB) Baía de São Marcos (MA)-Carajás (PA)	RS	169	-	-
		TOTAL	33.184		2.138
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	31.046		

* A extensão superposta, quando ocorre, conta apenas na ferrovia de maior numeração.

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

4.1 Conceituação

4.1.0 O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:

- infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
- estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

4.1.1 São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 adiante e os que atendam às seguintes condições:

- situem-se como ponto comum de rodovia ou ferrovia e rio navegável;
- situem-se nos extremos navegáveis dos cursos d'água;
- situem-se como ponto comum de ferrovia ou rodovia, lago ou lagoas navegáveis;
- situem-se em lagos ou lagoas e propiciem os incrementos do transporte hidroviário.

4.2 Relação descritiva dos portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

4.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS MARÍTIMOS, FLUVIAIS E LACUSTRES DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

Nº DE ORDEM	D E N O M I N A Ç Ã O	UF	LOCALIZAÇÃO
1	MANAUS	AM	RIO NEGRO
2	ITACOATIARA	AM	RIO AMAZONAS
3	PARINTINS	AM	RIO AMAZONAS
4	TAPURUQUARA	AM	RIO NEGRO
5	LÁBREA	AM	RIO PURUS
6	BÓCA DO ACRE	AM	RIO PURUS
7	EURINEPE	AM	RIO JURUÁ

Nº DE ORDEN	D E N O M I N A Ç Ã O	UF	LOCALIZAÇÃO
8	NUMAITÁ	AM	RIO MADEIRA
9	TABATINGA	AM	RIO AMAZONAS
10	COARI	AM	RIO SOLIMÕES
11	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
12	ÓBIDOS	PA	RIO AMAZONAS
13	SANTARÉM	PA	RIO TAPAJÓS
14	BREVES	PA	RIO DE BREVES
15	BELEM	PA	RIO GUAMÁ
16	ITAITUBA	PA	RIO TAPAJÓS
17	PÓRTO VITÓRIA	PA	RIO XINGU
18	ALTAMIRA	PA	RIO XINGU
19	TUCURUÍ	PA	RIO TOCANTINS
20	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
21	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	RIO ARAGUAIA
22	BAIXO DO ESPADANTE	PA	OCEANO ATLÂNTICO, LI TORAL DO ESTADO DO PARÁ
23	MACAPÁ	AP	RIO AMAZONAS
24	SÃO LUIS-ITAQUI	MA	BAÍA DE SÃO MARCOS
25	CAROLINA	MA	RIO TOCANTINS
26	IMPERATRIZ	MA	RIO TOCANTINS
27	BARRA DO CORDA	MA	RIO NEARIM
28	CAXIAS	MA	RIO ITAPICURU
29	PINDARÉ-MIRIM	MA	RIO PINDARÉ
30	ALTO PARNAIABA	MA	RIO PARNAIABA
31	LUIS CORREIA	PI	RIO IGARAÇU
32	TERESINA	PI	RIO PARNAIABA
33	PARNAIBA	PI	RIO PARNAIABA
34	FLORIANO	PI	RIO PARNAIABA
35	FORTALEZA	CE	ENSEADA DE MUCURIBE
36	TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA (TERMISA)	RN	OCEANO ATLÂNTICO, LI TORAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
37	MACAU	RN	RIO AÇU
38	NATAL	RN	RIO POTENGI
39	CADEDELO	PB	RIO PARAIBA
40	RECIFE	PE	ESTUÁRIO DOS RIOS CA PIBARIBE E BEBERIBE
41	PETROLINA	PE	RIO SÃO FRANCISCO
42	TERMINAL DE SUAPE	PE	OCEANO ATLÂNTICO, LI TORAL DO ESTADO DE PERNAMBUCO
43	MACEIÓ	AL	ENSEADA DE JARAQUÁ
44	PERNEDO	AL	RIO SÃO FRANCISCO
45	ARACAJU	SE	RIO SERGIPE
46	PROPRIÁ	SE	RIO SÃO FRANCISCO
47	SALVADOR - ARATU	BA	BAÍA DE TODOS OS SAN TOS
48	CAMPINHO	BA	BAÍA DE MARAU
49	ILHÉUS - MALHADO	BA	PONTA DO MALHADO
50	JUAZEIRO	BA	RIO SÃO FRANCISCO
51	BARREIRAS	BA	RIO GRANDE
52	VITÓRIA - TUBARÃO	ES	RIO SANTA MARIA
53	FORNO	RJ	ENSEADA DOS ANJOS

Nº DE ORDEN	D E N O M I N A Ç Ã O	UF	LOCALIZAÇÃO
54	NITERÓI	RJ	BAÍA DA GUANABARA
55	SEPETIBA	RJ	BAÍA DE SEPETIBA
56	ANGRA DOS REIS	RJ	BAÍA DA ILHA GRANDE
57	CAMPUS	RJ	RIO DO PARAIBA DO SUL
58	RIO DE JANEIRO	GS	BAÍA DA GUANABARA
59	SÃO SEBASTIÃO	SP	CANAL DE SÃO SEBAS- TIÃO
60	SANTOS	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
61	PRESIDENTE EPITÁCIO	SP	RIO PARANÁ
62	ANTONINA	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
63	PARANAGUÁ	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
64	FOZ DO IGUAÇU	PR	RIO IGUAÇU
65	PÓRTO MENDES	PR	RIO PARANÁ
66	GUAÍRA	PR	RIO PARANÁ
67	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	RIO SÃO FRANCISCO DO SUL
68	ITAJAÍ	SC	RIO ITAJAÍ-AÇU
69	IMBITUBA	SC	ENSEADA DE IMBITUBA
70	LAGUNA	SC	LAGOA DE SANTO ANTONIO
71	PÓRTO ALEGRE	RS	RIO GUAÍBA
72	PELOTAS	RS	CANAL DE SÃO CONÇALO
73	RIO GRANDE	RS	LAGOA DOS PATOS
74	RIO PARDO	RS	RIO JACUI
75	CACHOEIRA	RS	RIO JACUI
76	SÃO JERÔNIMO	RS	RIO JACUI
77	MARIANTE	RS	RIO TAQUARÍ
78	ESTRÉLA	RS	RIO TAQUARÍ
79	SÃO BORJA	RS	RIO URUGUAI
80	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	LAGOA MIRIM
81	RIO BRANCO	AC	RIO AÇRE
82	CRUZEIRO DO SUL	AC	RIO JURUÁ
83	BOA VISTA	RR	RIO BRANCO
84	CARACARÁ	RR	RIO BRANCO
85	PÓRTO VELHO	RO	RIO MADEIRA
86	GUAJARÁ-MIRIM	RO	RIO MAMORÉ
87	MATO GROSSO	MT	RIO GUAPORÉ
88	PÓRTO MURTINHO	MT	RIO PARAGUAI
89	MANGA	MT	RIO PARAGUAI
90	CORUMBÁ	MT	RIO PARAGUAI
91	CÁCERES	MT	RIO PARAGUAI
92	CUÍABÁ	MT	RIO CUÍABÁ
93	MIRACEMA DO NORTE	GO	RIO TOCANTINS
94	PÓRTO NACIONAL	GO	RIO TOCANTINS
95	ARAGARÇAS	GO	RIO ARAGUAIA
96	PIRAPORA	MG	RIO SÃO FRANCISCO

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL**5.1 Conceituação**

5.1.0 O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais) incluindo suas instalações e acessórios complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.

5.1.1 As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante.

5.2 Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidroviárias).

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO**5.2.1 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO**

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
BACIA AMAZÔNICA		
Amazônia	Foz/Benjamin Constant	3.108
Negro	Manaus/Cacuf	1.210
Branco	Foz/Confluência Uraricuera/Tacutu	577
Juruá	Foz/Cruzeiro do Sul	3.489
Tarumacá	Foz/Tarumacá	660
Yabari	Foz/Felô	194
Javari	Foz/Boca do Javari-Mirim	510
Japurá	Foz/Vila Bitencourt	721
Içá	Foz/Ipiranga	368
Purus	Foz/Sena Madureira (no Rio Taco)	2.846
Acre	Foz/Brasília	796
Madeira	Foz/Confluência Mamoré/Benhá	1.546
Guaaporé	Foz/Cidade de Mato Grosso	1.180
Tapajós	Santarém/Itaituba	359
Xingu	Porto Moz/Altamira (Belo Monte)	298
Tocantina	Belém/Peixe	1.731
Araguaia	Foz/Balsa	1.800
Mamoré	Foz/Confluência com Guaaporé	225
BACIA DO NORDESTE		
Mearim	Foz/Barragem do Corde	470
Grajaú	Foz/Grajaú	500
Pindaré	Foz/Pindaré-Mirim	710
Itapicuru	Foz/Collinas	565
Paraíba	Foz/Santa Filomena	1.176
Balsas	Foz/Balsas	225
BACIA DO SÃO FRANCISCO		
São Francisco	Foz/Marechal Floriano	208
	Cachoeira Itaperica/Pto. Real (Iguatama)	2.207
Paracatu	Foz/Buriti	284
Velhas	Foz/Sabará	659
Paraopeba	Foz/Florestal	240
Grande	Foz/Barreiras	358
Preto	Foz/Ibitipuba	125
Corrente	Foz/Santa Maria da Vitória	95
BACIA DO LESTE		
Doca	Foz/Ipatinga	418
Paraíba do Sul	Foz/Jacaref	678

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
BACIA DO SUDESTE		
Ribeira do Iguaçu	Foz/Registro	70
Jacuí	Foz/Dona Francisca	370
Taquari	Foz/Museum	205
Caí	Foz/São Sebastião do Caí	93
Sinos	Foz/Paciência	47
Gravatá	Foz/Gravatá	12
Jaguarão	Foz/Jaguarão	32
Camagüã	Foz/São José do Patrocínio	120
Canais Lacustres e Lagoa Mirim	Peletas/Santa Vitória do Palmar	180
Lagoa dos Patos	Porto Alegre/Rio Grande	230
BACIA DO PARAGUAI		
Paraguai	Foz do Apa/Cáceres	1.323
Cuiabá-São Lourenço	Foz/Rosário do Oeste	785
Taquari	Foz/Coxim	430
Miranda	Foz/Miranda	255
BACIA DO PARANÁ		
Paraná	Foz/Iguaçu/Confluência	808
Paranapanema	Paranaíba/Grande	421
Tietê	Foz/Salto Grande	1.010
Pardo	Foz/Mogi das Cruzes	170
Ivinheima	Foz/Confluência Brilhante	270
Brilhante	Foz/Pto. Brilhante	62
Inhanduí	Foz/Pto. Tupi	79
Paranaíba	Foz/Escada Grande	787
Iguaçu	Foz/Curitiba	1.020
BACIA DO URUGUAI		
Uruguai	Barragem do Quarai/Iraí	840
Ibicuí	Foz/Confluência do Santa Maria	360
TOTAL GERAL		39.904

5.2.2 - INTERLIGAÇÃO DE BACIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

INTERLIGAÇÃO	TRECHO A SER TORNADO NAVEGÁVEL
Paraguai-Guaaporé	Foz do Jaurú-Cidade de Mato Grosso
Paraná-Paraguai	Rio Paraná-Coxim
Paranaíba-São Francisco	Escada Grande-Buriti (Rio Paracatu)
Tietê-Paraíba do Sul	Mogi das Cruzes-Jacaref
Taquari-Araguaia	Coxim-Balsa
Ibicuí-Jacuí	Vacacaf-Ibicuí
Canal do Varadouro	Baía de Paranaguá-Baía de Cananéia
Canal Santa Maria	Rio Sergipe-Rio Vaza Barris
Canal Tartaruga-Jenipapocu e Arari	Na Ilha de Marajó

6.1.0 O Sistema Aeroviário Nacional compreende:

a) infra-estrutura aeronáutica, que abrange a rede de aeródromos existentes no País, assim como as instalações destinadas à segurança, regularidade e proteção à navegação aérea. Estas instalações constituem a rede de proteção ao voo, definida pelo Ministério da Aeronáutica em consonância com a Rede de Aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo aeroviário de transporte, e que possibilitam o uso adequado da navegação aérea.

6.1.1 A Rede de Aeródromos considerada no Plano Nacional de Viação é aquela constante da relação descritiva da seção 6.2 adiante.

6.2 Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

6.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DOS AERÓDROMOS DO PLANO NACIONAL DE VIACÃO.

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rondônia	Abunã Ariquemes Guajará-Mirim Pedras Negras Pimenta Bueno Porto Velho Príncipe da Beira Rondônia Vilhena
Acre	Brasília Cruzeiro do Sul Feijó Rio Branco Santa Rosa Sena Madureira Tarauacá Taumaturgo Vila Japiim Xapuri
Amazonas	Barcelos Boa Esperança Boca do Acre Borba Cauaburis Carauari Coari Coda-Jás Cucui Cuiari

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
	Demerli
	Eirunepé
	Estirão do Equador
	Fonte Boa
	Guajaratuba
	Humaitá
	Iauaretê
	Ipiranga
	Itacoatiara
	Lábrea
	Manaus (novo aeroporto)
	Manaus (Ponta Pelada).
Amazonas	Manicoré
	Moura
	Maués
	Palmeiras
	Pari-Cachoeira
	Parintins
	Santo Antônio do Itã
	São Gabriel da Cachoeira (ex-Uaupés)
	Tabatinga
	Tapuruquara
	Tefé
	Toledo
	Vila Bittencourt
	Boa Vista
	Bonfim
	Caracaraí
	Ilha do Aruanã
	Marco BV8
	Normândia
	Parima
Roraima	Puxa-Paca
	Surucucu
	Surumu
	Tepequem
	Waterloo
	Abaetetuba
	Alenquer
	Altamira
	Belém (Val-de-Cães)
	Belém (Júlio César)
	Bragança
	Cachimbo
	Cametã
	Carajás
	Chaves
	Creptiã
Pará	Conceição do Araguaia
	Curuaru
	Gorotire
	Gurupá
	Itaituba
	Jacareacanga
	Mapurá
	Marabá
	Monte Alegre
	Nilo Peçanha
	Óbidos
	Oriximiná
	Paça-Contá

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Pará	Portel	Paraíba	Cajazeiras
	Piracauã		Campina Grande
	Porto de Moz		João Pessoa
	Santarém		Patos
	São Felix	Pernambuco	Arcoverde
	Soledade		Caruaru
	Tiriós		Curicuri
	Tomé-Açu		Garanhuns
	Tucuruí		Petrolina
	Salinópolis		Recife
Amapá	Amapá		Salgueiro
	Jari		Serra Talhada
	Macapá	Alagoas	Maceió
	Oiapoque		Palmeira dos Índios
Maranhão	Alto Parnaíba		Penedo
	Bacabal	Fernando de Noronha	Fernando de Noronha
	Balsas		
	Barra do Corda	Sergipe	Aracaju
	Barreirinhas		
	Benedito Leite	Bahia	Barra
	Brejo		Barreiras
	Carolina		Bom Jesus da Lapa
	Carutapera		Caetité
	Caxias		Canavieiras
	Chapadinha		Caravelas
	Cocoal		Carinhanha
	Codó		Cipó
	Coroatã		Côcos
	Cururupu		Esplanada
	Estreito		Feira de Santana
	Grajaú		Ilhéus
	Imperatriz		Itaberaba
	Loreto		Itapetinga
	Pinheiro		Jacobina
	São Luis		Jequié
Piauí	Bom Jesus		Morro do Chapéu
	Correntes		Paulo Afonso
	Floriano		Poções
	Gilbués		Porto Seguro
	Parnaíba		Prado
	Picos		Remanso
	Piripiri		Salvador
	São Raimundo Nonato		Senhor do Bonfim
Ceará	Teresina		Vitória da Conquista
	Aracati		Xique-Xique
	Camocim	Minas Gerais	Araquari
	Crateús		Araxá
	Fortaleza		Barbacena
	Iguatu		Belo Horizonte (Pampulha)
	Juazeiro do Norte (Cariri)		Capelinha
	Quixadá		Caratinga
	Sobral		Diamantina
Rio Grande do Norte	Currais Novos		Divinópolis
	Macaú		Frutal
	Mossoró		Furnas
	Natal		Governador Valadares
			Itambacuri
			Ituiutaba

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Minas Gerais	Januária
	Juiz de Fora
	Lagoa Santa
	Leopoldina
	Monte Azul
	Montes Claros
	Nanuque
	Paracatu
	Patos de Minas
	Pedra Azul
	Pirapora
	Poços de Caldas
	Pouso Alegre
	Salinas
	São Lourenço
	São Romão
Espírito Santo ..	Três Marias
	Uberaba
	Uberlândia
	Varginha
Rio de Janeiro ..	Baixo Guandu
	Guarapari
	Linhares
	São Mateus
	Vitória
Guanabara	Campos
	Itaperuna
	Macaé
	Marambaia
	Resende
São Paulo	Saquarema
	Rio de Janeiro (Campo dos Afonsos)
	Rio de Janeiro (Galeão)
	Rio de Janeiro (Jacarepaguá)
	Rio de Janeiro (Santa Cruz)
	Rio de Janeiro (Santos Dumont)
	Araçatuba
	Araraquara
	Barretos
	Bauru
São Paulo	Botucatu
	Campinas (Vira-Copos)
	Cananéia
	Dracena
	Franca
	Guaratinguetá
	Marília
	Nôvo São Paulo
	Ourinhos
	Pirassununga (Campo Fontencille)
	Presidente Prudente
	Presidente Venceslau
	Registro
	Ribeirão Preto
	Santos
	São José do Rio Preto
	São José dos Campos
	São Paulo (Congonhas)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
São Paulo	São Paulo (Cumbica)
	São Paulo (Marte)
	Sorocaba
	Urubupunga
Paraná	Campo Mourão
	Cascavel
	Cianorte
	Cornélio Procopio
	Curitiba (Bacacherf)
	Curitiba (Afonso Pena)
	Foz do Iguaçu
	Goio-Erê
	Guaíra
	Guarapuava
	Iratí
	Loanda
	Londrina
	Maringá
Santa Catarina	Monte Alegre
	Palmas
	Paranaguá
	Pato Branco
	Ponta Grossa
	Umuarama
	União da Vitória (porto União)
	Blumenau
	Caçador
	Chapecô
	Concórdia
	Criciúma
	Florianópolis
	Joaçaba
Rio Grande do Sul .	Joinville
	Lajes
	Navegantes
	Mafra
	Rio do Sul
	São Miguel d'Oeste
	Tubarão
	Videira
	Alegrete
	Bagé
Rio Grande do Sul .	Cachoeira do Sul
	Caxias do Sul
	Cruz Alta
	Dom Pedrito
	Encruzilhada do Sul
	Erechim
	Ijuí
	Iraí
	Itaqui
	Jaguarão
	Passo Fundo
	Pelotas
	Porto Alegre (Canoas)
	Porto Alegre (Gravatá)
	Porto Alegre (Salgado Filho)
	Quaraí

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rio Grande do Sul.	Rosário do Sul
	Santa Maria
	Santa Rosa
	Santana do Livramento
	Santa Vitória do Palmar
	Santiago
	Santo Ângelo
	São Gabriel
	São Borja
	São Luiz Gonzaga
	Tramandaí
	Uruguaiana

	Alto Araguaia
	Amambai
	Aparecida do Taboado
	Aquidauana
	Aripuanã
	Barra do Bugre
	Baus
	Bela Vista
	Câceres
	Campo Grande
	Corumbá
	Coxim
	Cuiabá
	Culuene
	Descalvados
	Divisão
	Dourados
	Forte Coimbra
	Gleba Arinos
	Gleba Camargo Corrêa
Mato Grosso	Guiratinga
	Manissauá Missu
	Mato Grosso
	Poconé
	Ponta Porã
	Porto Murtinho
	Poxoréu
	Quebrado
	Ribas do Rio Pardo
	Rondonópolis
	Santa Terezinha
	São Domingos
	Travessão
	Utiariti
	Xavantina
	Xingu

	Anápolis
	Aragarças
	Araguacema
	Arraias
	Aruanã
Goiás	Caiapônia
	Cristalândia
	Dianópolis
	Goianá
	Goiás
	Gurupi
	Iassiera

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
	Ipameri
	Iporã
	Jataí
Goiás	Luziânia
	Mineiros
	Miracema do Norte
	Niquelândia
	Novo Anápolis
	Paraná
	Paraúna
	Peixe
	Pium
	Porangatu
	Pôrto Nacional
	Posse
	Rio Verde
	Santa Isabel do Morro
	São Domingos
	São Miguel do Araguaia
	Taguatinga
	Tocantínia
	Tocantinópolis
Distrito Federal	Brasília

MENSAGEM N.º 65

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, e para ser apreciado nos prazos nele referidos, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado dos Transportes e da Aeronáutica, o anexo projeto de lei que "aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências".

Brasília, 29 de março de 1973. — Emílio G. Médici.

E.M. n.º 38/SG/GB/72

Em 20 de dezembro de 1972.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Temos a subida honra de submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência, o incluso projeto no novo Plano Nacional de Viação (PNV), elaborado em decorrência do artigo 6.º da Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964.

Consubstancia o citado documento, exaustivos estudos realizados pelos diversos órgãos técnicos desta Secretaria de Estado, pelo Ministério da Aeronáutica e finalmente pelo Conselho Nacional de Transportes, onde o projeto em questão recebeu novas sugestões e modificações por parte dos Senhores Conselheiros representantes dos diversos Setores com assento naquele Colegiado, inclusive os Ministérios Militares e o Estado-Maior das Forças Armadas.

Nessas condições, o projeto ora apresentado encontra-se na forma aprovada finalmente por aquele Conselho (exceção feita ao artigo 18, novamente redigido para compatibilização com o superveniente Decreto-lei n.º 1.243, de 30 de outubro de 1972) na CLXXVI Sessão Ordinária realizada em 9 de outubro de 1972, e conforme homologada pelos Senhores Ministros de Estado dos Transportes e da Aeronáutica, na mesma data.

Em síntese, há que considerar, no processo de elaboração do Plano ora apresentado, que, conquanto tenha sido mantida, em seu aspecto geral, a estrutura física básica das diretrizes e instalações, viárias, constante da Lei n.º 4.592/64, inovou-se contudo no que diz respeito à introdução, no próprio texto do instrumento legal proposto, de princípios e normas fundamentais que se pretende sejam orientadores e disciplinadores de todo o Sistema Nacional de Viação, abrangidos os níveis federal, estaduais e municipais, e inclusive a navegação marítima, hidroviária e aérea, com o objetivo de obter-se o máximo aproveitamento de recursos, a minimização de custos e, enfim, a otimização de soluções com a desejada uniformidade dos planejamentos governamentais.

Tais princípios e normas básicas de Economia dos Transportes foram hauridos, em sua maioria, dos estudos procedidos no setor desde 1965 pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, inicialmente dentro de vasto programa de assistência do Banco Mundial, acordado na época com o Governo Brasileiro, como já é do conhecimento de Vossa Excelência.

Outrossim, pretende-se fixar interpretação do texto constitucional, quanto ao próprio conceito de Plano Nacional de Viação, com auxílio de definição estatuida para Sistemas de Viação (conforme o Anexo do projeto), aos quais se aplicariam, sem exceção, os já mencionados princípios, mantendo-se as redes viárias e instalações como aquelas apenas de competência federal, e anotando-se ainda que, faltando ao PNV outras características de "plano", propriamente dito, terá ele que ser desdobrado, para efeitos de execução, nas programações setoriais dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento.

A revisão do atual Plano Nacional de Viação, situar-se-á, portando, como uma transição de um instrumento anterior, caracterizado por fixar somente metas físicas viárias federais e algumas disposições de ordem administrativa, para um instrumento mais amplo de Planejamento, com a formulação de um sistema de caráter nacional onde se integrarão as diferentes modalidades de transportes coordenadas entre os diferentes níveis governamentais-administrativos, quais sejam a União, os Estados e os Municípios e atendendo-se, globalmente, às necessidades sócio-econômicas e político-estratégicas do País.

Portanto, apesar de mantida a designação de Plano Nacional de Viação, por imposição do texto constitucional, tem-se, na realidade, a transição de uma Rede Federal de Viação para a definição de um Sistema Nacional de Transportes, na medida em que seriam incorporados: i) os princípios e normas básicas de transportes, periodicamente aferidos e adaptados pelo "feed back" de verificações empíricas, e ii) vias e instalações não necessariamente federais mas determinadas prioritariamente segundo estudos globais de classificação funcional.

Esse sistema, a ser então aprimorado em sua conceituação pelas futuras revisões do Plano Nacional de Viação, permitirá a seleção e execução de programas e projetos prioritários através dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, aos quais se integrariam então os sucessivos Planos Nacionais de Transportes.

No tocante às infra-estruturas viárias, procedeu-se a uma maior racionalização na nomenclatura de algumas vias terrestres, e, em menor grau, na localização de suas diretrizes, além da adição e supressão de vias e instalações conforme as necessidades e atualização dos estudos. Outrossim, dispôs-se sobre medidas administrativas a serem tomadas em cada setor modal de Transportes, uma vez aprovado o Plano.

No Setor Rodoviário, muito embora a extensão total de rodovias tenha apresentado, no projeto do novo PNV, um acréscimo global de aproximadamente 1.400 km em

comparação ao Plano da Lei n.º 4.592/64, houve, se somente considerado o "complexo transamazônico", um aumento de 8.300 km nas rodovias previstas para aquela área e pequenos aumentos nas demais regiões, tudo em grande parte compensado por supressão de várias outras rodovias previstas em todo o país, inclusive na própria Amazônia, no PNV de 1964.

Nessas condições, a extensão líquida total da rede rodoviária, considerados englobadamente os trechos construídos e os previstos, de aproximadamente 99.300 quilômetros, em dezembro de 1969, passa para aproximadamente 100.700 quilômetros, no projeto ora proposto, não consideradas as superposições.

Há que ressaltar, por sua importância, a inclusão, no novo PNV proposto, da rodovia Transamazônica, que, devido à metodologia técnica usada na elaboração do total Cabedelo-Benjamin Constant), ou, supletivamente e fluindo da BR-230, a BR-317 (trecho Lábrea-Rio Branco) e após, a BR-364 (trecho Rio Branco-Fronteira com o Peru). Também a rodovia Perimetral Norte, como a anterior já objeto de alta decisão de Vossa Excelência, consta do PNV ora proposto, com as siglas da BR-210 (Macapá-Fronteira com a Colômbia) e de BR-317 (trecho Cruzeiro do Sul-Içana-Fronteira com a Venezuela).

No Setor Ferroviário, vale ressaltar que foi adotada nomenclatura semelhante à das rodovias, considerando-se as ferrovias classificadas segundo sua disposição e orientação geográfica, isto é, em radiais, longitudinais, transversais, diagonais e ligações. Foram consideradas como pertencentes ao PNV, quase todas as ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, notando-se que, apesar do desenvolvimento da política de erradicação dos ramais ferroviários deficitários, a adição de vários trechos previstos a construir acarretou aumento de aproximadamente 2.400 quilômetros da rede do Plano, que passa de aproximadamente 28.400 quilômetros (Lei n.º 4.592/64) para aproximadamente 31.100 quilômetros no projeto ora proposto, não consideradas, em cada caso, as superposições.

No Setor de Portos, há que destacar apenas, no projeto em questão, a apresentação, entre outros, de novos portos fluviais na Amazônia, nos rios: Amazonas (Parintins, Tabatinga e Macapá), Purus (Lábrea), Xingu (Altamira), Tocantins, Imperatriz, Miracema do Norte e Porto Nacional e Pindaré (Pindaré-Mirim).

No Setor Rodoviário, é de se notar como inovação ao PNV da Lei n.º 4.592/64, a previsão de interligação das principais bacias, com a respectiva menção dos trechos a serem tornados navegáveis.

No Setor Aeroviário, onde, à semelhança dos demais foi também introduzido o conceito de Sistema Aeroviário Nacional, é apresentada, conforme atualizada pelo Ministério da Aeronáutica, a relação descrita de aeródromos em número total praticamente igual ao do PNV em vigor, embora tenha havido pequenas variações em diversas Unidades da Federação. Outrossim, reconhecendo as características próprias do transporte aeroviário, reporta-se, o projeto em causa (art. 21), à plena vigência do Plano Aeroviário Nacional e do Código Brasileiro do Ar.

LEI N.º 4.540, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1964

Dispõe sobre a elaboração e execução de Planos Quadrienais de Obras para a implantação do Plano Nacional de Viação.

Art. 1.º A implantação do Plano Nacional de Viação se fará mediante Planos Quadrienais de Obras elaborados e executados de acordo com as disposições da presente Lei.

Art. 2.º Os Planos Quadrienais serão elaborados pelos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, no primeiro ano de cada período governamental,

aprovados pelo Conselho Nacional de Transportes e sujeitos a homologação, por Decreto do Poder Executivo para vigência nos 4 (quatro) anos seguintes.

§ 1.º A sua execução se fará através de Programas Anuais, com metas físicas determinadas pelos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, aprovados pelo Conselho Nacional de Transportes e homologados pelos Ministros de Estado interessados, até 31 de janeiro de cada ano.

§ 2.º As alterações dos Planos Quadrienais de Obras serão feitas por Decreto, mediante propostas dos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica e aprovadas pelo Conselho Nacional de Transportes.

Art. 3.º Os Planos Quadrienais do Ministério da Aeronáutica e aprovadas pelo Conselho Nacional de Transportes.

Art. 3.º Os Planos Quadrienais de Obras serão custeados pelos Fundos com destinação específica, dotações orçamentárias globais e outros recursos necessários à sua realização.

Parágrafo único. Obrigatoriamente pelo menos 70% das receitas anuais dos Fundos específicos serão aplicadas na implantação, expansão ou conservação dos empreendimentos constantes do Plano Quadrienal, bem como na aquisição de equipamentos necessários à sua execução, destinando-se o restante às despesas de custeio.

Art. 4.º Serão obrigatoriamente, aprovados pelos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, antes do início da execução;

a) os projetos e orçamentos dos empreendimentos incluídos nos Programas Anuais;

b) os contratos de adjudicação de serviços referentes aos empreendimentos acima.

Art. 5.º As obras e serviços quando não realizados por administração direta serão adjudicados e medidos de acordo com o disposto na Lei n.º 4.401 (*), de 10 de setembro de 1964 e na Lei n.º 4.370 (*), de 26 de julho de 1964.

Parágrafo único. Quando, por motivo de força maior pela autoridade competente, dispensada a concorrência pública, obrigatoriamente, a concorrência administrativa ou coleta de preços entre firmas registradas nas Autarquias, Entidades paraestatais e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica.

Art. 6.º Os Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica realizarão estudos e pesquisas, através de órgãos federais regionais, civis e militares, destinadas a revisão e uniformização das tabelas de custos unitários na mesma região geoeconômica e assim consideradas: Norte (Acre — Amazonas — Pará — Amapá e Rondônia); Nordeste (Maranhão — Piauí — Ceará — Rio Grande do Norte — Paraíba — Pernambuco — Alagoas e Fernando de Noronha); Leste (Sergipe e Bahia); Sudeste (Minas Gerais — Espírito Santo — Rio de Janeiro e Guanabara); Sul (São Paulo — Paraná — Santa Catarina e Rio Grande do Sul) e Centro-Oeste (Mato Grosso — Goiás e Distrito Federal).

Art. 7.º Caberá ao Conselho Nacional de Transportes, em geral, a orientação superior e aos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, em suas atividades específicas, a fiscalização e controle da execução dos empreendimentos realizados, quer diretamente pelos órgãos

executivos respectivos, quer mediante convênio com entidades federais ou estaduais.

§ 1.º Os órgãos executivos deverão remeter trimestralmente, aos Conselhos Setoriais do Ministério da Viação e Obras Públicas e Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica e estes ao Conselho Nacional de Transportes os Relatórios pormenorizados sobre a situação dos empreendimentos em realização, bem como de aplicação dos recursos a ele destinados.

§ 2.º O Conselho Nacional de Transportes por sua vez, remeterá ao Senado Federal e a Câmara dos Deputados... Vetado... cópias autênticas dos relatórios e da aplicação de recursos mencionados no parágrafo anterior.

Art. 8.º A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9.º Revogam-se as disposições em contrário.

H. Castello Branco, Presidente da República.

LEI N.º 4.592, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1964

Aprova o Plano Nacional de Viação.

Art. 1.º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) representado e descrito nos seguintes documentos que com este baixam:

a) quatro Cartas do Brasil com a indicação das vias e terminais de transportes terrestres, marítimos e fluviais, lacustres e aéreas nas quais se representam,

Na 1.ª — As "Rodovias" do PNV;

Na 2.ª — As "Ferrovias" do PNV;

Na 3.ª — As "Terminais Marítimas e Fluviais" e as "Vias Navegáveis Marítimas e Inferiores" do PNV;

Na 4.ª — As "Terminais Aéreas" do PNV;

b) uma carta com as vias e terminais do PNV que permitam conexões internacionais;

c) quatro "Relações Descritivas" das vias de transporte e terminais marítimas e aéreas com a respectiva constituição.

§ 1.º As localidades intermediárias constantes das relações mencionadas neste artigo não devem ser consideradas como pontos obrigatórios mas, apenas como indicação geral de diretrizes das vias consideradas, cujos traçados só serão fixados pelos estudos definitivos.

§ 2.º As instalações destinadas à segurança, regularidade e proteção do transporte aéreo se incluem no presente Plano.

Art. 2.º As dotações orçamentárias e os fundos específicos destinados à execução do Plano Nacional de Viação serão entregues aos órgãos competentes, escriturando-se os saldos não aplicados em "Restos a Pagar", após o processamento regular.

Parágrafo único. Somente às vias de transporte terminais, previstas no art. 1.º, serão atribuídos recursos à conta do Orçamento Geral da União, de fundos específicos e de quaisquer outras fontes.

Art. 3.º As vias de transportes incluídas no Plano Nacional de Viação só poderão ser concedidas após prévia aprovação dos órgãos competentes do Governo Federal.

Art. 4.º As vias de transporte e terminais, constantes do PNV ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art. 5.º A execução do PNV obedecerá a Planos Quadrienais de Obras elaborados pelos órgãos competentes do Ministério da Viação e Obras Públicas e do Ministério da Aeronáutica aprovados pelos Conselhos Setoriais respecti-

vos (Vetado) pelo Conselho Nacional de Transportes e homologados pelo Poder Executivo.

Art. 6.º O Plano Nacional de Viação será revisto (Vetado) de 5 em 5 anos.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 7.º Os critérios estabelecidos para execução e os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação em vigor serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no novo Plano, independentemente de qualquer formalidade.

Art. 8.º Esta Lei entrará em vigor a partir de 1.º de janeiro de 1965, revogadas as disposições em contrário. — H. Castello Branco, Presidente da República.

1. RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DAS RODOVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

1.1 — Rodovias Radiais

BR	DESCRIÇÃO	Extensão Km.
010	Brasília — Paraná — Carolina — Porto Branco — Guamá — Belém	1.886
020	Brasília — Barreiras — Picos — Fortaleza	1.909
030	Brasília — Brumado — Ubaitaba — Campinho	1.108
040	Brasília — Três Marias — Belo Horizonte — Muriaé — Campos — São João da Barra	1.138
050	Brasília — Cristalina — Catalão — Araguari — Uberlândia — Uberaba — Ribeirão Preto — Limeira — Campinas — São Paulo	1.095
060	Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Bela Vista (Paraguai)	1.320
070	Brasília — Jaraguá — Aragarças — Cuiabá — Cáceres — Fronteira com a Bolívia (Marco São Matias)	1.263
080	Brasília — Uruaçu — Dianarum — Cachimbo — Jacareacanga — Canumá — Manaus — Tapuruquara — Içana — Divisa da Colômbia (Bogotá) ..	3.050
101	Natal — João Pessoa — Recife — Macaíó — Aracaju — Feira de Santana — Itabuna — Vitória — Campos — Niterói — Rio (Vetado) — Mangaratiba — Angra dos Reis — Caraguatuba — Santos — Iguape — Antonina — Joinville — Itajaí — Florianópolis — Tubarão — Osório	4.080
104	Macau — Lajes — Santa Cruz — Esperança — Campina Grande — Caruaru — Atalaia — (Entroncamento da BR-316)	576
110	Areia Branca — Mossoró — Augusto Severo — Patos — Monteiro — Petrolândia — Paulo Afonso — Ribeira do Pombal — Alagoinhas — Salvador	1.020

BR	DESCRIÇÃO	Extensão Km.
116	Fortaleza — Russas — Jaguaribe — Salgueiro — Canudos — Feira de Santana — Vitória da Conquista — Teófilo Otoni — Muráé — Leopoldina — Além Paraíba — Três Rios — Volta Redonda — Lorena — São Paulo — Registro — Curitiba — Porto Alegre — Pelotas — Jaguarão	4.470
120	(Vetado)	
122	Montes Claros — Seabra — Juazeiro — Petrolina — Parnamirim — (Vetado)	1.560
135	São Luís — Peritoró — Pastos Bons — Bertolina — Bom Jesus — Barreiras — Januária — Montes Claros — Cos-desburgo — Sete Lagoas — Belo Horizonte — Três Rios — Rio de Janeiro (Gasômetro)	2.730
146	Patos de Minas — Araxá — Poços de Caldas — São Paulo	690
153	Tucuruí — Jatobal — Marabá — Araguaiana — Gurupi — Ceres — Goiânia — Itumbiara — Prata — Frutal — São José do Rio Preto — Ourinhos — Irati — Porto União — Erechim — Passo Fundo — Soledade — Cachoeira do Sul — Bagé — Aceguá	3.708
159	Macapá — Galçoene — Oiapoque — Fronteira com a Guiana Francesa ..	658
158	São Félix — Xavantina — Aragarças — Jataí — Paranaíba — Três Lagoas — Presidente Wenceslau — Porto Marcondes — Paranavai — Campo Mourão — Laranjeiras do Sul — Livramento	2.628
163	Rondonópolis — Campo Grande — Rio Brilhante — Dourados — Porto Mumbi — Porto Guaira — Barracão — São Miguel do Oeste	1.180
165	Santarém — Porto Artur — Cuiabá ..	1.425
172	Canumá — Vilhena	1.100
174	Manaus — Caracará — Boa Vista — Fronteira com a Venezuela	972

1.3 — Rodovias Transversais

BR	DESCRIÇÃO	Extensão Km.
222	Fortaleza — Piripiri	390
220	Natal — Santa Cruz — Currais Novos — Augusto Severo — Jaguaribe — Independência — Crateús — Teresina — Presidente Dutra — Porto Franco — Araguaína	1.806
230	Cabedelo — João Pessoa — Campina Grande — Patos — Cajazeiras — Lavras da Mangabeira — Picos — Floriano — Pastos Bons — Balsas — Carolina	1.605
232	Recife — Arco Verde — Salgueiro — Parnamirim	562
233	Aracaju — Jeremoabo — Canudos — Juazeiro — Petrolina — Remanso — Caracol — Bom Jesus — Araguaçema ..	1.637
234	Caruaru — Garanhuns — Paulo Afonso — (Vetado)	570

1.4 — Rodovias Diagonais

BR	DESCRIÇÃO	Extensão Km.
236	Albunã — Rio Branco — Sena Madureira — Feijó — Tarauacá — Cruzeiro do Sul — Vila Japiim — Fronteira com o Peru	1.107
242	São Roque — Seabra — Barreiras — Paraná — São Félix — Vale do Xingu — Porto Artur	2.006
251	(Vetado) — Camaçã — Potiraguá — Pedra Azul — Salinas — Montes Claros — (Vetado) — Brasília (Vetado)	1.950
259	João Neiva — Governador Valadares — Guanhões — Gouvêa — Curvelo — Felixlândia	400
262	Vitória — Realeza — Belo Horizonte — Araxá — Uberaba — Frutal — Três Lagoas — Icem — Campo Grande — Aquidauana — Porto Esperança — Corumbá	1.950
265	Muriáé — Barbacena — São João Del Rei — Lavras — (Vetado)	750
267	Leopoldina — Bicas — Juiz de Fora — Caxambu — Poços de Caldas — Araraquara — Lins — Presidente Venceslau — Rio Brilhante — Porto Murtinho	1.832
272	São Paulo — Sorocaba — Ibaiti — Campo Mourão — Porto Guaíra	800
273	(Vetado)	
277	Paranaguá — Curitiba — Irati — Relógio — Foz do Iguaçu	797
280	São Francisco do Sul — Joinville — Porto União — São Lourenço — Barracão — Dionísio Cerqueira	576
282	Florianópolis — Lajes — Joaçaba — São Miguel do Oeste	609
285	Vacaria — Passo Fundo — Santo Angelo — São Borja	569
290	Osório — Porto Alegre — São Gabriel — Alegrete — Uruguaiana	751
293	Pelotas — Bagé — Livramento — Quaraí — Uruguaiana	560
304	Boqueirão do Cesário — Aracati — Mossoró — Lajes — Natal	514
307	Benjamin Constant — Cruzeiro do Sul — Porto Walter — Taumaturgo	630
308	(Vetado) — Icó — Crateús — Piripiri — Buriti — Chapadinha — Vargem Grande — Itapicuru Mirim — (Vetado)	1.720
316	Belém — Peritoró — Teresina — Picos — Parnamirim — Cabrogó — Floresta — Petrolândia — Palmeira dos Índios — Maceió	2.090
317	Brasileia — Xapuri — Rio Branco — Boca do Acre — Lábrea	650
319	Beruri — Humaitá — Porto Velho — Abunã — Guajará-Mirim	1.063
324	Remanso — Feira de Santana — Salvador	584
303	Bom Jesus — Seabra — Ubaitaba	800
342	Carinhanha — Espinosa — Salinas — Araçuri — Novo Cruzeiro — Teófilo Otoni — Linhares	840

5 — Ligações

BR	Descrição	Extensão Km
343	Luiz Corrêa — Piripiri — Teresina — Floriano — Bertolina	574
349	Estância — Itapicuru — Olindina — Araci — Noventa — Capela — Mari — Mundo Novo — Utinga — Seabra — Bom Jesus da Lapa — Correntina — Posse	1.070
352	(Vetado)	690
354	Engenheiro Passos — Capivari — Vindinha — Caxambu — (Vetado)	760
359	(Vetado)	600
364	Porto Velho — Barra do Bugres — Cuiabá — Rondonópolis — Jataí — S. Simão — Campina Verde — Frutal — Matão — Limeira	2.964
365	Montes Claros — Pirapora — Patos de Minas — Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Ituiutaba — Canal de S. Simão	810
367	(Vetado)	810
369	(Vetado) — Ourinhos — Londrina — Jandala do Sul — Campo Mourão — Cascavel	960
373	Limeira — Itapetininga — Capão Bonito — (Vetado)	800
374	Presidente Wenceslau — Ourinhos — Irapé — Torre da Pedra — Brituva — São Paulo	640
376	Dourados — Maringá — Apucarana — Ponta Grossa — São Luís do Purunã	720
377	Carazinho — Cruz Alta — Santiago — Alegrete — Quaraí	467
381	Governador Valadares — Itabira — Belo Horizonte — Betim — Pouso Alegre — Bragança Paulista	891
383	(Vetado) — São João Del Rei — (Vetado) — Itajubá — Campos do Jordão — Pinda — Redenção — Natividade — Caraguatatuba — São Sebastião	450
368	São Miguel do Oeste — Iraí — Carazinho — Soledade — Porto Alegre ...	450
392	Porto Lucena — Santo Angelo — Santa Maria — Pelotas	558
398	Cachoeiro do Itapemirim — Itaperuna — Pádua — Além Paraíba — Teresópolis — Magé — Manilha	390
401	Boa Vista — Guiana Inglesa	140
402	Içana — Venezuela	120
403	Itaituba — BR-163	150
405	Mossoró — BR-116	100
406	Lábrea — Humaitá	234
407	Picos e Petrolina	300
408	Itapicuru Mirim — Santa Inês	115
409	Feijó — Santa Rosa (AC)	150
410	Tucano — Ribeira do Pombal	35
411	Elvira — BR-307	220
412	Campina Grande — São José do Cariri — Serra Branca — Sumé — Monteiro ..	177
413	Caxias (Estirão do Equador) — BR-307 ..	165
414	Anápolis — Niquelândia	165
415	Ilhéus — Vitória da Conquista	198

BR	Descrição	Extensão Km
416	Cáceres — Mato Grosso	330
417	(Vetado)	230
418	Teófilo Otoni — Carlos Chagas — N- nuque — Caravelas	375
419	(Vetado)	380
420	(Vetado)	180
451	Montes Claros — Governador Valadares	369
452	Rio Verde — Itumbiara — Tupaciguara — Uberlândia — Araxá	490
453	Itaqui — Santiago	188
454	Porto Esperança — Forte Coimbra	85
455	BR-381 — Ipatinga — Entre Folhas — BR-116	60
456	Iandeara — São José do Rio Preto — Matão	206
457	(Vetado)	120
458	(Vetado)	95
459	Poços de Caldas — Lorena — (Vetado)	265
460	Cambuquira — Lambari — São Lou- renço — Vidinha	110
461	(Vetado)	129
462	Rio (BR-101) — Volta Redonda — An- gra dos Reis	180
463	Dourados — Ponta Porã	128
464	Magé — BR-135 (Vetado)	60
465	Campo Grande — Garganta — Viúva Graça	22
466	Santiago — Santo Angelo	120
467	Porto Mendes — Cascavel	110
468	Curitiba — Guruva — Joinville	131
469	Foz do Iguaçu — Parque Nacional	25
470	Itajaí — Blumenau — Curitibaanos — Campos Novos — (Vetado)	385
471	(Vetado) — Pelotas — Chuí	510
472	São Borja — Itaqui — Uruguiana — Barra do Quaraí	264
473	Aceguá — Guarda Nova — Herval — Arroio Grande — BR-471	180
474	(Vetado)	260
475	(Vetado)	150
476	(Vetado)	340
477	(Vetado)	165
478	(Vetado)	299
479	(Vetado)	440
480	(Vetado)	150
481	(Vetado)	150
482	(Vetado)	140
483	Itumbiara — Paranaíba (MT)	320
484	São Mateus — São Domingos — Cola- tina — Itaguaçu — Afonso Cláudio — BR-262 — Guaçuí — São José do Cal- çado — Bom Jesus do Itabapoana — Itaperuna	320
485	(Vetado)	60
486	(Vetado)	205

1.6 — Ligações Internacionais

a) Com a República Oriental do Uruguai

- (1) Chuí — BR-471
- (2) Jaguarão — BR-116
- (3) Aceguá — BR-153
- (4) Livramento — BR-473
- (5) Barra do Quaraí — BR-472

b) com a República Argentina

- (1) Uruguiana — BR-290

c) com o Paraguai

- (1) Foz do Iguaçu — BR-369
- (2) Guaíra — BR-272
- (3) Ponta Porã — BR-463
- (4) Bela Vista — BR-60
- (5) Porto Murtinho

d) com a Bolívia

- (1) Corumbá — BR-454
- (2) Mato Grosso — BR-416
- (3) Guajará Mirim — BR-319
- (4) Brasiléia

e) com o Peru

- (1) Cruzeiro do Sul — BR-236

f) com a Colômbia

- (1) Icana

g) com a Venezuela

- (1) Icana — BR-402
- (2) Boa Vista

h) com a Guiana Inglesa

- (1) Boa Vista

i) com a Guiana Francesa

- (1) Oiapoque

Conceituação:

No Plano Nacional de Viação são consideradas Rodovias Nacionais as que satisfazem as seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estado ou Territórios ou ainda a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;

b) ligar duas ou mais capitais estaduais ou ponto importante da orla marítima com a fronteira terrestre, através de um ou mais Estados ou Territórios;

c) ligar duas ou mais rodovias federais em pontos adequados para encurtamento de tráfego interestadual;

d) permitir o acesso:

As instalações federais de importância, tais como Parques Nacionais, Estabelecimentos, Indústrias e Bases Militares;

As estâncias hidrominerais (e outros pontos de atração turística) notoriamente conhecidas e exploradas;

As principais terminais marítimas, fluviais, aerovias e ferroviárias constantes do Plano Nacional de Viação.

3. RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

2.1 — Troncos Radiais

Denomi- nação	Descrição	Extensão Km
2.1 — Troncos Radiais		
Tronco Nor- deste	Brasília — Urandi — Ourives — Iaçú — Cruz das Almas — Conceição da Feira — Mapele (Salvador) — Alagoinhas — Aracaju — Propriá — Colégio — Maceió — Recife — Itabaiana — João Pessoa — Natal	3.354
Tronco Su- deste	Brasília — Divisor — Pirapora — Corinto — Belo Horizonte — Belo Vale — Joaquim Murtinho — Três Rios — Barra do Pirai — Japeri — Rio de Janeiro	1.500
Tronco Sul	Brasília — (Vetado) — Goiandira — Araguari — Uberlândia — Uberaba — São Joaquim da Barra — Ribeirão Preto — Casa Branca — Campinas — São Paulo — Garganta do Bonsucesso — Ponta Grossa — Engenheiro Bley — Rio Negro — Mafra — Ponte Alta do Norte — Lages — Vacaria — Junção — Roca Sales — General Luz — Pelotas — Rio Grande	2.967

2.2 — Troncos Longitudinais, Transversais e Diagonais

T- 1	São Luiz — Terezina — Altos — Crateús — Piquet Carneiro — Arrojado — Missão Velha — Salgueiro — Petrolina — Juazeiro — Senhor do Bonfim — Água Fria — Alagoinhas — Mapele — Salvador	2.063
T- 2	João Pessoa — Campina Grande — Souza — Arrojado	560
T- 3	Recife — Salgueiro	588
T- 4	Goiânia — Leopoldo Bulhões — Pires do Rio — Goiandira — Ibiá — Garças — Lavras — Andreilândia — Bom Jardim — Barra Mansa — Angra dos Reis	1.465
T- 5	Vitória — Governador Valadares — Ipatinga — Desembargador Drumond — Itabira — Belo Horizonte	689
T- 6	Ipatinga — Capitão Martins — Ponte Nova — Ubá — Ligação Furtado de Campos — Três Rios — Paraíba do Sul — Governador Portela — Japeó — Rio de Janeiro	722
T- 7	Rio de Janeiro — Saracuruna — Magé — Visconde de Itaboraí — Macaé — Campos — Vitória	630
T- 8	Campos Recreio — Cisneiros — Cataguas — Furtado de Campos — Juiz de Fora — Benfica — Lima Duarte — Bom Jardim — Soledade — Pouso Alegre — Mogi Mirim	961
T- 9	Itirapina — Araraquara — Presidente Vargas	510
T-10	Belo Horizonte — Divinópolis — Lavras — Pouso Alegre — Vargem — Campo Limpo	731
T-11	Rio de Janeiro — Barra do Pirai — São Paulo	500

Denomi- nação	Descrição	Extensão Km
T-12	Santos — São Paulo — Campinas — Itirapina — Bauru — Campo Grande — Corumbá	1.732
T-13	Itirapina — Bauru — Marília — Panorama	560
T-14	Santos — Mairinque — Iepró — Rubião — Júnior — Ourinhos — Presidente Prudente — Ponta Porã	1.401
T-15	Ourinhos — Marques dos Reis — Cruzeiro do Oeste — Guaira	594
T-16	Itapeva — Jaguaraiava — Ponta Grossa — Engenheiro Gutierrez — Porto União — Marcelino Ramos — Passo Fundo — Cruz Alta — Santa Maria — Dilermando de Aguiar — Cacequi — Livramento	1.757
T-17	Paranaguá — Curitiba — Engenheiro Gutierrez — Guarapuava — Foz do Iguaçu	834
T-18	Porto Alegre — General Luz — Santa Maria — Dilerdo de Aguiar — Santiago — São Borja	734
T-19	Pelotas — São Sebastião — Cacequi — Alegrete — Uruguaiana	696

2.3 — Ligações

L- 1	Luiz Corrêa — Altos	308
L- 2	Fortaleza — Sobral — Crateús	442
L- 3	Sobral — Camocim	129
L- 4	Fortaleza — Piquet Carneiro	320
L- 5	Areia Branca — Mossoró — Souza	290
L- 6	Natal — Itaretana — Cocau — Grosso — Areia Branca	311
L- 7	Senhor do Bonfim — Iaçú	930
L- 8	Cruz das Almas — Santo Antônio de Jesus — Jequié	286
L- 9	Santo Antônio de Jesus — São Roque	64
L-10	Ourives — Jequié — Ubaitaba — Campinho	364
L-11	Corinto — Montes Claros — Monte Azul — Urandi	569
L-12	Cisneiros — Manhuaçu	246
L-13	Recreio — Três Rios	132
L-14	Nova Era — Dom Silvério — Ponte Nova	132
L-15	Desembargador Drumond — Nova Era — Santa Bárbara — Sabará	174
L-16	Ponte Nova — Miguel Burnier	145
L-17	Miguel Burnier — Sabará — General Carneiro	93
L-18	Uberaba — Ibiá	276
L-19	Divinópolis — Garças	82
L-20	Japeri — Terminal Marítimo de Santa Cruz	39
L-21	Deodoro — Santa Cruz — Mangaratiba — Angra dos Reis	131
L-22	Três Corações — Soledade — Cruzeiro	170

L-23	Porto de São Sebastião — Jundiapéba	136
L-24	Presidente Altino — Evangelista de Souza	64
L-25	Jundiapéba — Ribeirão Pires	24
L-26	Colômbia — Guataparã — Araraquara	253
L-27	Ribeirão Preto — Guataparã	73
L-28	Mairinque — Itu — Campinas	116
L-29	Rubião Júnior — Bauru	122
L-30	Jaguaraiva — Marques dos Reis	218
L-31	Apucarana — Ponta Grossa	360
L-32	São Francisco — Mafra — Porto União	431
L-33	Blumenau — Guaramirim	56
L-34	Itajaí — Blumenau — Ponte Alta do Norte — Marcelino Ramos	413
L-35	Roca Sales — Passo Fundo	168
L-36	Engenheiro Pestana — Rio dos Sinos — Montenegro — Carlos Barbosa — Bento Gonçalves — Junção	197
L-37	Cruz Alta — Santo Angelo — Serro Largo — Santiago	344
L-38	Santo Angelo — Santa Rosa	71
L-39	Alegrete — Quaraí	117
L-40	São Sebastião — Dom Pedrito — Livramento	168
L-41	Basílio — Jaguarão	114
L-42	Leopoldo Bulhões — Anápolis	53
L-43	Ribeirão Preto — São Sebastião do Paraíso — Passos	222
L-44	Água — Poços de Caldas	75
L-45	Cordeirópolis — Pirassununga — Baldeação	113
L-46	Presidente Prudente — Pres. Epitácio	104
L-47	L-31 — Monte Alegre — Joaquim Murinho — Tronco Sul	172
L-48	Industrial — Ponta Porã	311
L-49	Mauá — Jurubatuba	33
L-50	Domingos de Moraes — Mandaqui — Jacanã	19
L-51	Cumbica — São Miguel Paulista	6
L-52	Visconde de Itaboraí — Niterói	34
L-53	Campos Elísios — Ambaí	19
L-54	Pires do Rio — Brasília	246
L-55	(Vetado)	119
L-56	(Vetado)	55

2.4 — Linhas Isoladas

LI-1	Santana — Serra do Navio	196
LI-2.1	Imbituba — Laguna — Tubarão — Luro Müller	109
LI-2.2	Tubarão — Araranguá	91

2.5 — CONCEITUAÇÃO

No "Plano Ferroviário Nacional" foi adotada a seguinte orientação:

a) Troncos Radiais:

Ferrovias que ligam a Capital Federal aos pontos extremos do Território Nacional (Natal, Rio de Janeiro e

Rio Grande (RS), considerados de maior importância sócio-econômica ou político estratégica;

b) Troncos Longitudinais e Transversais ou Diagonais:

Ferrovias de extensão maior que 500 km, atendendo a regiões sócio-econômicas ou político estratégicas definidas;

c) Ligações:

Ferrovias de extensão inferior a 500 quilômetros, atendendo, em geral, a regiões compreendidas entre os troncos formando malhas das estradas de ferro, ou melhor, completando a Rede Ferroviária Federal;

d) Linhas isoladas:

São ferrovias desligadas da Rede Ferroviária, servindo a regiões isoladas com economia específica.

3. RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DOS PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

31 Portos Marítimos

	PORTO	Classe
1.	Manaus	2. ^a
2.	Itacoatiara	3. ^a
3.	Obidos	3. ^a
4.	Santarém	3. ^a
5.	Macapá	Especial
6.	Breves	3. ^a
7.	Belém	2. ^a
8.	Itaqui	2. ^a
9.	Luiz Corrêa	3. ^a
10.	Mucuriipe	2. ^a
11.	Arela Branca	Especial
12.	Macau	Especial
13.	Natal	3. ^a
14.	Cabedelo	3. ^a
15.	Recife	1. ^a
16.	Maceió	3. ^a
17.	Aracaju	3. ^a
18.	Salvador	2. ^a
19.	Campinho	Especial
20.	Ilheus	3. ^a
21.	(Vetado)	3. ^a
22.	(Vetado)	3. ^a
23.	Vitória	Especial
24.	Forno	Especial
25.	Niterói	3. ^a
26.	Rio de Janeiro	1. ^a
27.	Terminal de Sepetiba	Especial
28.	Angra dos Reis	3. ^a
29.	São Sebastião	3. ^a
30.	Santos	1. ^a
31.	(Vetado)	3. ^a
32.	Antonina	3. ^a
33.	Paranaguá	2. ^a
34.	São Francisco do Sul	3. ^a
35.	Itajaí	3. ^a
36.	(Vetado)	3. ^a
37.	Imbituba	Especial
38.	Laguna	3. ^a
39.	Porto Alegre	1. ^a
40.	Pelotas	3. ^a
41.	Rio Grande	1. ^a

3.2 — Portos Fluviais

Bacia Hidrográfica	Via Fluvial	Porto	Classe	Bacia Hidrográfica	Via Fluvial	Porto	Classe	
Amazônica	Rio Amazonas	1. Manaus	3. ^a	Sudeste	Rios Jacui e Taquari	47. (Vetado)	3. ^a	
		2. Tefé	3. ^a			48. (Vetado)	3. ^a	
		3. Benjamin Constant	3. ^a			49. Pirapora	3. ^a	
			50. (Vetado)			3. ^a		
	Rio Xingu	4. Porto Vitória	3. ^a		Lagoas dos Patos e Mirim	51. Rio Pardo	3. ^a	
		5. Porto de Mos	3. ^a			52. Cachoeira	3. ^a	
	Rio Tapajós	6. Itaituba	3. ^a			53. Dona Francisca	3. ^a	
	Rio Madeira	7. Porto Velho	3. ^a			54. São Jerônimo	3. ^a	
	Rio Mamoré	8. Guajará Mirim	3. ^a			55. Bom Retiro do Sul	3. ^a	
	Rio Guaporé	9. Mato Grosso	3. ^a			56. Mussum	3. ^a	
	Rios Purus et Acre	10. Boca do Acre	3. ^a			57. Santa Isabel	3. ^a	
		11. Rio Branco	3. ^a			58. Santa Vitória do Palmar	3. ^a	
		12. Brasiléia	3. ^a					
		13. Sena Madureira	3. ^a					
	Rios Juruá e Tarauacá	14. Eirunepé	3. ^a					
		15. Cruzeiro do Sul	3. ^a					
		16. Taruacá	3. ^a					
		17. Caracarai	3. ^a					
	Rios Negro e Branco	18. Boa Vista	3. ^a					
	Rios Tocantins e Araguaia	19. Tucuruquara	3. ^a					
		20. Tucuruí	3. ^a					
		21. Marabá	3. ^a					
		22. Tocantinópolis	3. ^a					
		23. Carolina	3. ^a					
		24. Conceição do Araguaia	3. ^a					
		25. Aragarças	3. ^a					
	Nordeste	Rios Mearim, Grajaú e Pindara	26. Pedreiras	3. ^a	Paraguai	Rios Paraguai e Cuiabá Itaquari	71. Porto Murtinho	3. ^a
							72. Porto Esperança	3. ^a
		Rio Itapicuru	27. Barra do Corda	3. ^a			73. Manga	3. ^a
			28. Engenho Central	3. ^a			74. Corumbá	3. ^a
			29. Caxias	3. ^a			75. Cáceres	3. ^a
			30. Picos	3. ^a			76. Cuiabá	3. ^a
							77. Coxim	3. ^a
Rio Parnaíba		31. Parnaíba	3. ^a					
		32. Terezina	3. ^a					
		33. Florianópolis	3. ^a					
		34. Santa Filomena	3. ^a					
Rios São Francisco e afluentes		35. Penedo	3. ^a					
		36. Propriá	3. ^a					
		37. Piranha	3. ^a					
		38. Juazeiro	3. ^a					
		39. Petrolina	3. ^a					
		40. (Vetado)	3. ^a					
		41. (Vetado)	3. ^a					
		42. Barra	3. ^a					
		43. Bom Jesus da Lapa	3. ^a					
		44. (Vetado)	3. ^a					
		45. (Vetado)	3. ^a					
		46. (Vetado)	3. ^a					
				3.3 — Vias Navegáveis Marítimas				
				EXTENSÃO				
				P O R T O		Milhas	Km	
				Manaus — Belém		924	1.711	
				Belém — Rio de Janeiro ...		2.232	4.134	
				Rio de Janeiro — R. Grande.		802	1.485	
				Rio Grande — Porto Alegre.		135	250	
				T O T A L		4.093	7.580	

3.3 — Vias Navegáveis Marítimas

P O R T O	EXTENSÃO	
	Milhas	Km
Manaus — Belém	924	1.711
Belém — Rio de Janeiro ...	2.232	4.134
Rio de Janeiro — R. Grande.	802	1.485
Rio Grande — Porto Alegre.	135	250
T O T A L	4.093	7.580

3.4 — Vias Navegáveis — Fluviais

Bacia Hidrográfica	Via Fluvial	Trecho Navegável	Extensão Km
Amazônica	Amazonas	Manaus e Benjamin Constant	1.658
	Negro	Manaus a Tapuruquara	783
	Branco	— da foz a Caracari	630
	Juruá	— da foz a Cruzeiro do Sul	1.679
	Turuacá	— da foz a Tarauacá	2.404
	Purus	Boca do Purus à Sena Madureira	2.954
	Acre	Boca do Acre a Brasília	7.796
	Madeira	— da foz a P. Velho	1.180
	Tapajós	Santarém a Barra	952
	Tocantins	Belém a Peixe	2.017
	Araguaia	São José de Araguaia à Balisa	2.041
	Mamoré	Forte Príncipe da Beira a Guajará-Mirim	190
Paraná	Paraná	— da foz do Iguaçu a Porto Mendes	128
	Paranapanema	Guaira à confluência do Rio Grande com o Parnaíba	670
	Tietê	— da foz a Mogi das Cruzes	1.420
	Pardo	— da foz à Fazenda Desembarque	1.300
	Inhanduí	— da foz a Porto Tupi	475
	Ivinhama	— da foz a confluência do Rio Vacaria	90
Sudeste	Jacui	Porto Alegre a Pinhal Grande	250
	Vacacaí	— da foz a Passo Verde	400
	Taquari	— da foz a Mussum	65
	Cai	Porto Alegre a S. Sebastião do Cai	84
	Sinos	Porto Alegre a Porto Paciência	81
	Gravataí	Porto Alegre a Gravataí	110
	Canaquã	— da foz a São José Patrocínio	62
	Jaguarão	— da foz a Jaguarão	119
	Canais Lacustres e Lagoa Mirim	Pelotas a Santa Vitória do Palmar	32
	Lagoa dos Patos	Porto Alegre a Rio Grande	265
S. Francisco	São Francisco	— da foz a Marechal Floriano	300
		Boa Vista à Pirapora	1.240
		Pirapora a Porto Real	450
	Paracatu	— da foz a Buriti	306

Bacia Hidrográfica	Via Fluvial	Trecho Navegável	Extensão Km
Paraguai	Paraguai	— da foz do Rio Apa a Cáceres	1.335
	Cuiabá	— da foz a Cuiabá	250
	Taquari	— da foz a Coxim	200
Uruguai	Uruguai	Barra do Quarai a Irai	600
		— da foz a São Pedro do Sul	340
Nordeste	Mearim	São Luiz à Barra do Corda	596
	Grajaú	— da foz a Grajaú	500
	Itapicuru	— da foz a Colinas	1.469
	Parnaíba	— da foz à Santa Filomena	1.250
	Balsas	Uruçuí a Balsas	280
	Gurgéia	— da foz à Lagoa Parnaíba	732

3.5 — Canais

- 1 — Canal Rio Tartaruga — Rio Jenipapocu — Rio Arari na Ilha de Marajó.
- 2 — Canal Iguapé — Canenéia na baía de Paragvá.
- 3 — Canal Vacacaí — Ibicuí (RGS).
- 4 — Canal Cassiquiaze (Amazonas — Oranose.)

3.6 — Conceituação

Os portos são classificados de acordo com a sua finalidade principal e com a tonelagem que movimentam anualmente.

Especiais:

Portos destinados principalmente a graneis.

1. Classe:

Portos que movimentam mais de 5 milhões de toneladas, anualmente.

2. Classe:

Portos que movimentam de 1 milhão a 5 milhões de toneladas anualmente.

3. Classe:

Portos que movimentam de 100 mil a 1 milhão de toneladas, anualmente.

4. RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DOS AEROPORTOS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

Estado ou Território	Denominação	Classe
Acre	Brasiléia	2.ª
	Cruzeiro do Sul	2.ª
	Feijó	2.ª
	Rio Branco	1.ª
	Santa Rosa	2.ª
	Sena Madureira	2.ª
	Tarauacá	2.ª
	Taumaturgo	2.ª
	Vila Japum	2.ª
	Xapurt	2.ª

Estado ou Território	Denominação	Classe	Estado ou Território	Denominação	Classe
Amapá	Amapá	2. ^a	Rondônia	Abunã	2. ^a
	Jari	2. ^a		Ariquenes	2. ^a
	Macapá	1. ^a		Guajaramirim	2. ^a
	Oiapoque	2. ^a		Pedras Negras	2. ^a
Amazonas	Barcelos	2. ^a		Pimenta Bueno	2. ^a
	Boa Esperança	2. ^a		Porto Velho	1. ^a
	Boca do Acre	2. ^a		Príncipe da Beira	2. ^a
	Borba	2. ^a		Rondônia	2. ^a
	Carauari	2. ^a		Vilhena	2. ^a
	Canaburis	2. ^a	Roraima	Boa Vista	1. ^a
	Coral	2. ^a		Caracarai	2. ^a
	Cucui	2. ^a		Ilha de Aruanã	2. ^a
	Codajás	2. ^a		Normandia	2. ^a
	Cuari	2. ^a		Parima	2. ^a
	Demeni	2. ^a		Puxa Faca	2. ^a
	Eirunepé	2. ^a		Surucucu	2. ^a
	Estirão do Equador	2. ^a		Surumu	2. ^a
	Fonte Boa	2. ^a		Tepequem	2. ^a
	Guajaratuba	2. ^a		Walterloo	2. ^a
	Humaitá	2. ^a	Maranhão	Alto Parnaíba	2. ^a
	Iaurete	2. ^a		Bacabal	2. ^a
	Ipiranga	2. ^a		Balsas	2. ^a
	Itacoatiara	2. ^a		Barra do Corda	2. ^a
	Lábrea	2. ^a		Barreirinhas	2. ^a
	Manaus (Ponta Pelada)	1. ^a		Benedito Leite	2. ^a
	Manicoré	2. ^a		Brejo	2. ^a
	Moura	2. ^a		Carolina	1. ^a
	Pari	2. ^a		Carutapera	2. ^a
	Paratins	2. ^a		Caxias	2. ^a
	Santo Antão do Içá	2. ^a		Chapadinha	2. ^a
	Tabatinga	1. ^a		Cocoal	2. ^a
	Tapuruquara	2. ^a		Codó	2. ^a
	Tefé	2. ^a		Coroatá	2. ^a
	Toledo	2. ^a		Cururupu	2. ^a
	Uaupés	2. ^a		Grajaú	2. ^a
	Vila Bittencourt	2. ^a		Imperatriz	2. ^a
Pará	Abaetuba	2. ^a		Loreto	2. ^a
	Altamira	2. ^a		São Luís — Tirirical	1. ^a
	Anajás	2. ^a	Piauí	Bom Jesus	2. ^a
	Belém (Val. de Cás)	1. ^a		Corrente	2. ^a
	Bragança	2. ^a		Floriano	2. ^a
	Camatá	2. ^a		Gilbués	2. ^a
	Cachimbo	1. ^a		Parnaíba	2. ^a
	Carajá	2. ^a		Picos	2. ^a
	Chaves	2. ^a		Piripiri	2. ^a
	Creputiá	2. ^a		São Raimundo Nonato	2. ^a
	Conceição do Araguaia	2. ^a		Teresina	1. ^a
	Cururu	2. ^a	Ceará	Aracati	2. ^a
	Garotire	2. ^a		Camocim	2. ^a
	Gurupá	2. ^a		Crateús	2. ^a
	Itaituba	2. ^a		Crato — Joazeiro	2. ^a
	Jacaracanga	1. ^a		Fortaleza	1. ^a
	Mapurá	2. ^a		Iguatu	2. ^a
	Marabá	2. ^a		Quixadá	2. ^a
	Monte Alegre	2. ^a		Sobral	2. ^a
	P. I. N. Peçanha	2. ^a	Rio Grande do Norte	Currais Novos	2. ^a
	Óbidos	2. ^a		Macau	2. ^a
	Paga Conta	2. ^a		Mossoró	2. ^a
	Portel	2. ^a		Natal — Augusto Severo	1. ^a
Pará	Pôrto de Mos	2. ^a			
	Piracauá	2. ^a			
	Santarém	1. ^a			
	São Felix	1. ^a			
	Soledade	2. ^a			
	Soure	2. ^a			
	Tiriós	2. ^a			
	Tucuruí	2. ^a			

Estado ou Território	Denominação	Classe	Estado ou Território	Denominação	Classe
Paraíba	Cajazeiras	2. ^a	Guanabara	Galeão	1. ^a
	Campina Grande	2. ^a		Santa Cruz	1. ^a
	João Pessoa	1. ^a		Santos Dumont	2. ^a
	Patos	2. ^a	Minas Gerais	Alfenas	2. ^a
Pernambuco	Arco Verde	2. ^a		Almenara	2. ^a
	Caruaru	2. ^a		Arassuaí	2. ^a
	Garanhuns	2. ^a		Araxá	2. ^a
	Recife — Guararapes	1. ^a		Barbacena	2. ^a
	Salgueiro	2. ^a		Belo Horizonte — Pam- pulha	1. ^a
	Serra Talhada	2. ^a		Capelinha	2. ^a
	Ouricuri	2. ^a		Caratinga	2. ^a
	Petrolina	2. ^a		Carlos Prates	2. ^a
Alagoas	Maceió	2. ^a		Caxambu	2. ^a
	Palmeira dos Índios	2. ^a		Diamantina	2. ^a
	Penedo	2. ^a		Divinópolis	2. ^a
Sergipe	Aracaju	1. ^a		Frutal	2. ^a
Bahia	Barra	2. ^a		Furnas	2. ^a
	Barreiras	1. ^a		Governador Valadares	2. ^a
	Belmonte	2. ^a		Itambacuri	2. ^a
	Bom Jesus da Lapa	2. ^a		Ituiutaba	2. ^a
	Caculé	2. ^a		Januária	2. ^a
	Caetité	2. ^a		Juiz de Fora	2. ^a
	Camamu	2. ^a		Leopoldina	2. ^a
	Canavieiras	2. ^a		Monte Azul	2. ^a
	Caravelas	1. ^a		Contes Claros	2. ^a
	Carinhanha	2. ^a		Nanuque	2. ^a
	Cipó	2. ^a		Paracatu	2. ^a
	Côcos	2. ^a		Patos de Minas	2. ^a
	Esplanada	2. ^a		Patrocínio	2. ^a
	Feira de Santana	2. ^a		Pedra Azul	2. ^a
	Ilhéus	2. ^a		Pirapora	2. ^a
	Itaberaba	2. ^a		Poços de Caldas	2. ^a
	Itabuna	2. ^a		Pouso Alegre	2. ^a
	Itapetininga	2. ^a		Salinas	2. ^a
	Jacobina	2. ^a		São Lourenço	2. ^a
	Jequié	2. ^a		São Romão	2. ^a
	Morro do Chapéu	2. ^a		Três Marias	2. ^a
	Paulo Afonso	1. ^a		Uberaba	2. ^a
	Poções	2. ^a		Uberlândia	1. ^a
	Pórtio Seguro	2. ^a		Varginha	2. ^a
	Remanso	2. ^a	São Paulo	Araçatuba	2. ^a
	Salvador	1. ^a		Araraquara	2. ^a
	Senhor do Bonfim	2. ^a		Assis	2. ^a
	Vitória da Conquista	2. ^a		Avaré	2. ^a
	Xique-Xique	2. ^a		Bauru	2. ^a
Espírito Santo	Baixo Guandu	2. ^a		Botucatu	2. ^a
	Colatina	2. ^a		Campinas (Viracopos)	1. ^a
	Guarapari	2. ^a		Cananéia	2. ^a
	Linhares	2. ^a		Caraguatatuba	2. ^a
	São Mateus	2. ^a		Catanduva	2. ^a
	Vitória — Goiabeira	2. ^a		Dracena	2. ^a
Rio de Janeiro	Campos	2. ^a		Franca	2. ^a
	Itaperuna	2. ^a		Guaratinguetá	2. ^a
	Macaé	2. ^a		Marília	2. ^a
	Rezende	2. ^a		Pirassununga	1. ^a
	Saquarema	2. ^a		Presidente Prudente	2. ^a
	Volta Redonda	2. ^a		Presidente Venceslau	2. ^a
				Registro	2. ^a
				Ribeirão Preto	2. ^a
				São José do Rio Preto	2. ^a
				Santos	2. ^a
				São José dos Campos	1. ^a
				São Paulo — Congo- nhas	1. ^a
				São Paulo — Cumbica	1. ^a
				Sorocaba	2. ^a
				Tupã	2. ^a

Estado ou Território	Denominação	Classe	Estado ou Território	Denominação	Classe
Mato Grosso	Alto Araguaia	2. ^a	Goiás	São Miguel do Araguaia	2. ^a
	Amambai	2. ^a		Taguatinga	2. ^a
	Aparecida do Tabuado	2. ^a		Tocantinópolis	2. ^a
	Aquidauana	2. ^a		Tocantinópolis	2. ^a
	Aripuanã	2. ^a	Paraná	Bacacheri	2. ^a
	Barra dos Bugres	2. ^a		Campo Mourão	2. ^a
	Baús	2. ^a		Cascavel	2. ^a
	Bela Vista	2. ^a		Cianorte	2. ^a
	Cáceres	2. ^a		Cornélio Procopio	2. ^a
	Campo Grande	1. ^a		Curitiba — (Afonso Pena)	1. ^a
	Corumbá	2. ^a		Foz do Iguaçu	1. ^a
	Coxim	2. ^a		Guaira	2. ^a
	Cuiabá	1. ^a		Guarapuava	2. ^a
	Curuene	2. ^a		Irati	2. ^a
	Descalvados	2. ^a		Jacarezinho — Ourinhos	2. ^a
	Divisão	2. ^a		Loanda	2. ^a
	Dourados	2. ^a		Londrina	1. ^a
	Fazenda Rebojol	2. ^a		Maringá	2. ^a
	Forte Coimbra	2. ^a		Monte Alegre	2. ^a
	Gleba Arinos	2. ^a		Moreira Sales	2. ^a
	Gleba Camargo Corrêa	2. ^a		Nova Esperança	2. ^a
	Guiratinga	2. ^a		Palmas	2. ^a
	Manissaua Miser	2. ^a		Paranaguá	2. ^a
	Mato Grosso	2. ^a		Paranavai	2. ^a
	Poconé	2. ^a		Pato Branco	2. ^a
	Ponta Porã	2. ^a		Ponta Grossa	2. ^a
	Pôrto Murtinho	2. ^a		Toledo	2. ^a
	Poxoréu	2. ^a		Umuarama	2. ^a
	Quebrachos	2. ^a		União da Vitória	2. ^a
	Ribas do Rio Pardo	2. ^a		Golo Erê	2. ^a
	Rondonópolis	2. ^a	Santa Catarina	Blumenau	2. ^a
	São Domingos	2. ^a		Caçador	2. ^a
	Travessão	3. ^a		Chapecó	2. ^a
	Tres Lagoas	1. ^a		Concórdia	2. ^a
	Utiariti	2. ^a		Criciúma	2. ^a
	Xavantina	2. ^a		Florianópolis	1. ^a
	Xingu	2. ^a		Itajaí	2. ^a
Goiás	Aragarças	2. ^a		Joaçaba	2. ^a
	Araguacema	2. ^a		Joinville	2. ^a
	Araguatins	2. ^a		Lajes	2. ^a
	Arraias	2. ^a		Mafra	2. ^a
	Aruanã	2. ^a		Rio do Sul	2. ^a
	Caldas Novas	2. ^a		São Miguel do Oeste	2. ^a
	Caláponia	2. ^a		Tubarão	2. ^a
	Cristalândia	1. ^a		Videira	2. ^a
	Dianópolis	2. ^a	Rio Grande do Sul	Santana do Livramento	2. ^a
	Goiânia	1. ^a		Santa Rosa	2. ^a
	Goiás	2. ^a		Alegrete	2. ^a
	Gurupi	2. ^a		Bagé	2. ^a
	Iaciara	2. ^a		Cachoeira do Sul	2. ^a
	Ipameri	2. ^a		Canoas (Gravataí)	1. ^a
	Iporã	2. ^a		Caxias do Sul	2. ^a
	Jataí	2. ^a		Cruz Alta	2. ^a
	Natividade	2. ^a		Dom Pedrito	2. ^a
	Niquelândia	2. ^a		Encruzilhado — Sul	2. ^a
	Paraná	2. ^a		Erechim	2. ^a
	Paraúna	2. ^a		Iraí	2. ^a
	Pedro Afonso	2. ^a		Itaqui	2. ^a
	Pelxe	2. ^a		Jaguarão	2. ^a
	Porangatu	2. ^a		Passo Fundo — Carazinho	2. ^a
	Porto Nacional	2. ^a		Pelotas	1. ^a
	Rio Verde	2. ^a		Porto Alegre — (Sal-	
	Santa Isabel do Morro	1. ^a			
	Santa Teresinha	2. ^a			
	São Domingos	2. ^a			

Estado ou Território	Denominação	Classe
Rio Grande do Sul	gado Filho)	1. ^a
	Quarai	2. ^a
	Rosário do Sul	2. ^a
	Santa Maria	1. ^a
	Santa Vitória do Pal-	
	mar	2. ^a
	Santiago	2. ^a
	Santo Angelo	2. ^a
	São Gabriel	2. ^a
	São Borja	1. ^a
	São Luiz Gonzaga	2. ^a
	Tramandai	2. ^a
	Uruguaiana	1. ^a
	Vacaria	2. ^a
Fernando Noronha	Fernando Noronha	1. ^a

4.1 — CONCEITUAÇÃO

A classificação dos aeroportos obedecerá ao seguinte critério:

1.^a Classe

(Vetado).

(Vetado).

(Vetado).

2.^a Classe

(Vetado).

(Vetado).

LEI N.º 4.906, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1965

Modifica o "Plano Nacional de Viação", estabelecido pela Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964.

O Presidente da República

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

Art. 1.º Fica retificada a BR-373 e são incluídos no "Plano Nacional de Viação", Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1969:

I — Plano Rodoviário Nacional

a) BR-373 — Limeira — Itapetinga — Capão Bonito — Apiaí — Ponta Grossa — Relógio — Barracão.

b) Vetado.

c) Vetado.

d) Vetado.

e) Vetado.

f) Vetado.

g) Vetado.

h) Vetado.

i) Vetado.

II — Vetado.

III — Vetado.

Art. 2.º A presente lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1965; 144.º da Independência e 77.º da República. — H. Castello Branco — Newton Tornaghi.

Lei n.º 5.173, DE 27 DE OUTUBRO DE 1966

Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e dá outras providências.

Art. 2.º A Amazônia, para os efeitos desta Lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Acre, Pará e Amazonas, pelos Territórios Federais do Amapá, Roraima e Rondônia, e ainda pelas áreas do Estado de Mato Grosso a norte do paralelo de 16º, do Estado de Goiás a norte do paralelo de 13º e do Estado do Maranhão a oeste do meridiano de 44º.

DECRETO-LEI N.º 32, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Institui o Código Brasileiro do Ar.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 31, parágrafo único, do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965, decreta:

TÍTULO I

Introdução

Art. 1.º O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado e pelo presente Código.

Art. 2.º Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais, inclusive a plataforma continental.

Art. 3.º Consideram-se território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves militares, onde quer que se encontrem, e as de outra espécie, quando em alto-mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda em vôo sobre esses.

§ 1.º Considera-se também território do Estado de sua nacionalidade qualquer aeronave em missão especial de transporte do Chefe do Estado.

§ 2.º Consideram-se em território do Estado subja-cente quaisquer aeronaves não militares em vôo ou em pouso.

Art. 4.º Reputam-se praticados no Brasil os autos que, originados de aeronave considerada território estrangeiro, produzirem ou vierem a produzir efeitos ou quaisquer danos no território nacional.

Parágrafo único. São cumulativamente do domínio das leis brasileiras e estrangeiras os atos originados de aeronaves consideradas território brasileiro se as suas consequências atingirem território estrangeiro.

Art. 5.º Os direitos reais e privilégios de ordem privada sobre aeronave regulam-se pela lei de sua nacionalidade.

Parágrafo único. A mudança de nacionalidade das aeronaves não prejudica os direitos anteriormente adquiridos.

Art. 6.º As medidas assecuratórias referidas neste Código regulam-se sempre pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 7.º São de ordem pública as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonem de responsabilidade o transportador, estabeleçam limite inferior ao fixado neste Código, ou prescrevam outro foro que não o do lugar do destino para as respectivas ações judiciais.

TÍTULO II

Das Aeronaves

CAPÍTULO I

Definições e Disposições Gerais

Art. 8.º Considera-se aeronave, para os efeitos deste Código, todo aparelho manobrável em voo, apto a se sustentar, a circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, e capaz de transportar pessoas ou coisas.

Art. 9.º As aeronaves são classificadas em públicas e privadas:

- a) consideram-se aeronaves públicas:
 - as militares;
 - as utilizadas pelo Estado a seu serviço;
- b) todas as demais se consideram aeronaves privadas.

§ 1.º Consideram-se militares todas as aeronaves integrantes de Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares; e não-militares todas as demais.

§ 2.º As disposições deste título, não se aplicam as aeronaves militares que serão reguladas por legislação especial.

§ 3.º As aeronaves públicas assemelham-se às aeronaves privadas, quando utilizadas em serviço de natureza comercial.

Art. 10. As aeronaves nacionais são bem registráveis para efeito de sua condição jurídica, e só através de assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro podem constituir objeto de direito.

§ 1.º Salvo no que se refere às aeronaves militares, o Registro Aeronáutico Brasileiro será público, podendo qualquer pessoa obter certidão do que nele constar.

§ 2.º Salvo o caso de alienação judicial, nenhuma inscrição de aeronave de país estrangeiro poderá ser efetuada no Registro Aeronáutico Brasileiro sem que os titulares do direito originário sobre a aeronave consentam expressamente.

§ 3.º As inscrições e transcrições efetuadas no Registro Aeronáutico Brasileiro, serão obrigatoriamente averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

Art. 11. A aeronave é considerada de nacionalidade do Estado em que esteja matriculada e não poderá sobrevoar o território brasileiro sem estar matriculada ou quando matriculada em mais de um Estado.

Art. 12. A matrícula das aeronaves brasileiras será feita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a cargo do Ministério da Aeronáutica que emitirá os certificados de matrícula.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser utilizada sem que esteja matriculada e munida do certificado de matrícula do certificado de navegabilidade e dos equipamentos, aparelhos e meios necessários à segurança de voo, na conformidade dos atos administrativos que regem a matéria.

Art. 13. No ato de inscrição, o Registro Aeronáutico Brasileiro atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificação para todos os efeitos.

Parágrafo único. A inscrição da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado.

Art. 14. As aeronaves privadas só poderão ser inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro se forem de propriedade:

a) de brasileiro, pessoa natural ou jurídica, quando destinada ao seu próprio uso;

b) de pessoa jurídica brasileira com quatro quintos ou mais do seu capital social pertencentes nominalmente a brasileiros, quando destinada à execução de serviço aéreo.

Parágrafo único. A juízo da autoridade aeronáutica competente poderá também ser inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro a aeronave privada de propriedade de estrangeiro, pessoa natural, com residência permanente no Brasil, ou pessoa jurídica, autorizada a funcionar no País, quando a aeronave se destinar ao seu próprio uso.

Art. 15. Reputa-se proprietário da aeronave, para efeito deste Código, a pessoa natural ou jurídica, em cujo nome estiver inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. Aquele que usar ou explorar a aeronave com direito de dar ordens à tripulação, pessoalmente ou por intermédio de subordinados, será considerado explorador da aeronave. Se o nome do explorador não estiver averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro, o proprietário da aeronave será reputado o explorador, até prova em contrário.

Art. 16. Adquire-se a propriedade da aeronave:

- a) pela construção;
- b) pelos modos de aquisição civil e conseqüente transcrição do título de propriedade no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 17. Verificar-se-á a perda da propriedade da aeronave pela alienação, pela desapropriação por utilidade pública, pela renúncia, pelo abandono ou pelo perecimento da aeronave.

§ 1.º Nos três primeiros casos deste artigo, os efeitos da perda da propriedade subordinam-se à transcrição no Registro Aeronáutico Brasileiro do título de transmissão ou dos atos de desapropriação ou renúncia.

§ 2.º Considera-se abandonada a aeronave, ou os seus restos, quando estiver sem tripulação e não for possível determinar sua legítima origem, ou quando o proprietário manifestar de modo expresso o seu desejo de abandoná-la.

§ 3.º Entende-se parecida a aeronave ao transcorrem 180 dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 4.º Verificado em inquérito administrativo do órgão aeronáutico competente o abandono da aeronave ou a impossibilidade de sua recuperação, ou o seu perecimento, será cancelada "ex officio" a respectiva matrícula no Registro Aeronáutico Brasileiro.

CAPÍTULO II

Dos Direitos reais sobre a Aeronave

Art. 18. As aeronaves podem ser hipotecadas no todo ou em parte distintas, e ainda nos seus pertences.

Parágrafo único. Quando a hipoteca recair sobre aeronave em construção, concluída esta, os ônus estender-se-ão à totalidade do bem na ordem de preleção em que tiverem sido constituídos.

Art. 19. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 20. As aeronaves, enquanto sujeitas à hipoteca no País, não poderão ser alienadas para o exterior sem o consentimento expresso do credor.

Art. 21. O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, com exceção dos seguintes:

- a) remuneração devida por socorro prestado;

b) despesas extraordinárias destinadas à conservação da aeronave;

c) créditos de empregados, por salários ou indenizações, sobre cuja legitimidade não haja dúvida, ou, quando houver em conformidade com a decisão proferida na Justiça do Trabalho;

d) créditos do Estado, provenientes de impostos, preços de utilização do aeroporto ou de serviços acessórios à aeronavegação;

e) gastos efetuados pelo comandante da aeronave no exercício de seus poderes legais quando indispensáveis à continuação da viagem.

Parágrafo único. Quando o crédito hipotecário aéreo garantir o pagamento do preço de compra da aeronave, não prevalecerá a exceção prevista nas letras "c" e "d" deste artigo.

Art. 22. Os privilégios referidos no artigo anterior só prevalecerão até 180 (cento e oitenta) dias depois de sua constituição, aplicando-se todavia, em qualquer caso, os preceitos que regulam a falência, o concurso de credores e os da legislação trabalhista.

Art. 23. Do contrato da hipoteca da aeronave deverão constar essencialmente:

a) a importância da dívida garantida pela hipoteca ou sua estimativa;

b) os juros estipulados;

c) a época e o lugar de pagamento;

d) as marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave.

Parágrafo único. O instrumento da hipoteca da aeronave, ou das partes ou pertences de aeronave em construção, especificará todas as suas características assim como deverá conter o nome dos respectivos construtores.

Art. 24. A aeronave pertencente a dois ou mais proprietários só poderá ser hipotecada com o assentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 25. Serão aplicáveis, subsidiariamente, à hipoteca da aeronave os dispositivos da legislação civil ordinária.

CAPÍTULO III

Das medidas assecuratórias sobre Aeronaves

Art. 26. Não estão sujeitas a sequestro preventivo ou a qualquer outra medida assecuratória de direito, salvo prévia condenação judicial ou o disposto no parágrafo 2.º do artigo 61:

a) as aeronaves utilizadas exclusivamente em linha de transporte público autorizada pelo Estado, bem como as aeronaves de reserva e as peças sobressalentes indispensáveis a esse serviço;

b) quaisquer outras aeronaves destinadas ao transporte de pessoas ou coisas, mediante remuneração quando estiverem prontas para partir na execução de transporte dessa espécie, exceto no caso de se tratar de dívida contrada para a viagem que vai ser feita, ou de crédito nascido no decurso de viagem e originado de ato que tenha possibilitado a sua continuação.

Art. 27. As disposições do artigo antecedente não se aplicam ao sequestro preventivo exercido pelo proprietário desapossado de sua aeronave por ato ilícito.

Art. 28. Quando não proibido ou quando não invocada pelo explorador a proibição, a prestação de caução suficiente pode impedir o sequestro e facultar o levantamento.

Parágrafo único. Considera-se suficiente a caução que cobrir a importância da dívida e despesas respectivas, estiver afeta exclusivamente ao pagamento do credor e

cobrir o valor da aeronave quando este for inferior ao total da dívida e das despesas.

TÍTULO III

Dos Tripulantes

CAPÍTULO I

Da composição das tripulações

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercerem função remunerada ou não, a bordo da aeronave não militar.

Parágrafo único. Quando o tripulante exercer sua função a bordo mediante remuneração é ele considerado aeronauta.

Art. 30. O exercício de função a bordo de aeronaves nacionais é privativo de brasileiros.

§ 1.º A juízo da autoridade aeronáutica competente e na forma dos regulamentos em vigor, o estrangeiro poderá tripular aeronave nacional como piloto privado, não podendo, porém, exercer essa função mediante remuneração.

§ 2.º A juízo da autoridade aeronáutica competente poderão ser admitidos como tripulantes em caráter provisório, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros habilitados.

Art. 31. De acordo com as exigências operacionais e a regulamentação nacional, a composição da tripulação das aeronaves brasileiras constituir-se-á de titulares de licenças e de certificados de habilitação técnica que os credenciem ao exercício das funções a bordo.

Art. 32. Qualquer membro da tripulação poderá exercer a bordo outra função, além da sua própria, quando possuir licença para exercê-la e essa acumulação for admitida pela autoridade aeronáutica competente.

CAPÍTULO II

Das Licenças e Certificados

Art. 33. A licença de tripulantes de aeronave e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica competente, na conformidade da regulamentação em vigor.

§ 1.º A licença terá caráter permanente e os certificados serão válidos pelos prazos neles averbados de acordo com a regulamentação específica, dependendo as revalidações dos resultados das provas e exames exigidos, para esse fim pela mesma regulamentação.

§ 2.º Cessada a validade de qualquer certificado, o titular da licença ficará privado do exercício das funções nela especificadas se o certificado não tiver sido ou não vier a ser revalidado.

§ 3.º Sempre que o titular de uma licença tiver procedido de forma que deixe dúvidas sobre a manutenção do nível de aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica a autoridade aeronáutica competente poderá submetê-lo a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que estejam válidos os respectivos certificados.

§ 4.º Qualquer dos certificados de que trata este artigo poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica competente, se ficar verificado, em processo administrativo ou em inspeção de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou está incapacitado, física e permanentemente, para exercer as funções especificadas na sua licença.

Art. 34. A validade das licenças e dos certificados de habilitação técnica, expedida por autoridades estrangeiras, regula-se pelas Convenções e Atos Internacionais que te-

nham estabelecido as respectivas condições e estejam em vigor no Brasil e nos Estados que os tiverem expedido.

Parágrafo único. A matéria será regulada pela Lei Brasileira quando inexistirem Convenções ou Atos Internacionais, ou quando se tratar de brasileiro titular de licença e certificado estrangeiros.

CAPÍTULO III

Do Comandante da Aeronave

Art. 35. Toda aeronave deverá ter a bordo um Comandante escolhido pelo proprietário ou explorador, que será seu representante durante a viagem. Os regulamentos estabelecerão as condições necessárias ao desempenho da função e a forma de investidura.

§ 1.º O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, assim como pela guarda de valores, mercadorias, bagagens e malas postais, de acordo com a lei, os regulamentos oficiais em vigor e o regimento do proprietário ou explorador.

§ 2.º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

Art. 36. O Comandante exerce a autoridade que lhe é atribuída por este Código e por outras disposições legais, desde o momento em que recebe a aeronave para o voo, até o momento em que a entrega, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas, bens e valores transportados.

Art. 37. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

§ 1.º Durante o voo deverá tomar todas as medidas tendentes a dar-lhe maior segurança.

§ 2.º Os motivos das decisões que tomar, de acordo com este artigo, deverão constar dos documentos de bordo, que serão apresentados às autoridades aeronáuticas e ao proprietário ou explorador, dentro de 48 (quarenta e oito) horas a contar do término da viagem.

Art. 38. O Comandante poderá delegar suas atribuições, salvo as constantes do § 1.º do artigo anterior, na forma dos regulamentos bem como do regimento do proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 39. O Comandante poderá:

a) comprar o necessário ou contratar os serviços de reparação da aeronave imprescindíveis à continuação da viagem;

b) levantar dinheiro para prover os fins indicados na letra (a);

c) usar de meios processuais para garantia de seus atos e de direitos e interesses do proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 40. O Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas embarcadas e poderá:

a) desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, ou disciplina, ou ponha em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

b) tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

c) alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo.

Art. 41. O nome do Comandante e as delegações previstas no artigo 38 deverão constar dos documentos de bordo.

Art. 42. O Comandante da aeronave registrará nos documentos de bordo os nascimentos e óbitos que ocorrerem a bordo.

Parágrafo único. No caso de óbito de passageiros ou de membro da tripulação, o Comandante providenciará na primeira escala, o comparecimento da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO IV

Da infra-estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Das Definições

Art. 43. Constitui infra-estrutura aeronáutica todo aeródromo, edificação instalação aérea e serviços destinados a facilitar e tornar segura a navegação aérea, nestes compreendidos os de tráfego aéreo, telecomunicações, meteorologia, informações aeronáuticas, coordenação de busca e salvamento, bem como as instalações de auxílios rádio ou visuais.

Art. 44. Aeródromo é toda área de terra, água ou flutuante, destinada a chegada, partidas e movimentação de aeronaves.

Art. 45. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1.º Aeródromo civil é o destinado, em princípio, ao uso de aeronaves não militares.

§ 2.º Aeródromo militar é aquele destinado ao uso de aeronaves militares.

§ 3.º Os aeródromos civis poderão ser utilizados pelas aeronaves militares, e os aeródromos militares pelas aeronaves não militares, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 46. Os aeródromos civis serão classificados em públicos ou privados, aqueles destinados ao tráfego de aeronaves em geral.

Art. 47. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente registrado pela autoridade competente.

§ 1.º Os aeródromos públicos serão abertos ao tráfego através de processo de homologação a cargo da autoridade aeronáutica competente.

§ 2.º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada sua exploração comercial.

Art. 48. Consideram-se aeroportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

§ 1.º Os aeroportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada categoria.

§ 2.º Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não-regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

Art. 49. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as jurisdições e esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamentação especial.

CAPÍTULO II

Da construção e da utilização dos Aeródromos

Art. 50. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados diretamente pela União, ou mediante concessão ou autorização, obedecidas as condições nelas estabelecidas.

§ 1.º Entre as condições de exploração figurará, obrigatoriamente, observância das instruções de natureza administrativa e técnica emanada de autoridades federais, para assegurar, em território nacional, uniformidade das normas relativas à navegação e aos transportes aéreos.

§ 2.º As autorizações previstas neste artigo serão dadas separadamente, uma para cada aeroporto, podendo, em casos excepcionais serem outorgadas em conjunto.

Art. 51. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica competente, e aplicados em caráter geral em todo o território brasileiro.

Art. 52. Nenhum aeródromo terrestre poderá ser construído, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente.

Art. 53. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora de aeródromo civil, dependem sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

Art. 54. A utilização e o funcionamento de quaisquer escolas ou curso de aviação, oficinas de manutenção e fábricas de material aeronáutico civil dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

Art. 55. As concessões ou autorizações de que trata este capítulo poderão ser cassadas, a qualquer tempo, se utilizadas para fins diversos de previstos, ou contrários à ordem pública.

CAPÍTULO III

Da Zona de Proteção dos Aeródromos

Art. 56. As propriedades vizinhas dos aeródromos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao aproveitamento das propriedades quanto a edificações, instalações e culturas que possam embaraçar as manobras de aeronaves.

Art. 57. As restrições às propriedades previstas no artigo anterior serão estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente, mediante a aprovação de um plano da zona de proteção de cada aeródromo devidamente configurado.

Parágrafo único. Este plano será aprovado por ato do Poder Executivo e transmitido à administração dos Municípios em que se acharem os aeródromos a fim de serem observadas as restrições.

Art. 58. Quando as restrições estabelecidas no plano da zona de proteção de aeródromo impuserem demolições ou impedirem construções de qualquer natureza terão os proprietários direito à indenização fixada judicialmente na falta de acordo direto.

TÍTULO V

Do Tráfego Aéreo

Art. 59. É livre o tráfego sobre o território nacional, observadas disposições estabelecidas no presente Código e nas Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil for parte, bem como nos regulamentos e nas Instruções que forem expedidas.

Art. 60. Em circunstâncias excepcionais e na defesa da segurança nacional ou do interesse público, o Governo poderá proibir ou restringir, a título provisório ou permanente, o sobrevoo do território nacional ou de parte dele, com efeito imediato sem que caiba responsabilidade

pelos prejuízos ou danos que acaso provenham da execução da medida.

Art. 61. O voo sobre as propriedades privadas não deverá prejudicar o uso da propriedade do solo, tal como o define a legislação civil.

§ 1.º O possuidor do solo não se poderá opor à partida ou retirada da aeronave que haja sido forçada a pousar em sua propriedade, desde que o proprietário ou explorador da aeronave dê garantia formal de posterior reparação dos danos.

§ 2.º A recusa do explorador ou proprietário em garantir a reparação do dano autoriza o seqüestro preventivo da aeronave.

Art. 62. São proibidos a qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evoluções que possam constituir perigo para a própria aeronave ou seus ocupantes, para o tráfego aéreo ou para cidades ou aglomerações de pessoas.

Art. 63. A aeronave que receber, de órgão controlador de voo, ordem para pousar, deverá dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

Parágrafo único. No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave será compelida a efetuar o pouso pelo emprego dos meios que forem julgados necessários.

Art. 64. As aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromos cujas características, fixadas por autoridade aeronáutica competente, comportarem suas operações, salvo motivo de força maior.

Art. 65. O lançamento de objetos ou coisas, de bordo de aeronave não militar, dependerá de permissão da autoridade aeronáutica competente, salvo caso de emergência.

Art. 66. Poderão sobrevoar o território brasileiro as aeronaves não-militares de nacionalidade dos Estados participantes, com o Brasil, de Convenções Internacionais, de acordo com os seus termos. As demais dependerão sempre de autorização da autoridade aeronáutica competente.

Art. 67. Toda aeronave procedente do estrangeiro que houver de pousar em território nacional, ou que dele venha a sair para o exterior, somente em aeroporto internacional poderá realizar o primeiro pouso e a última decolagem.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade competente.

Art. 68. Nenhuma aeronave poderá transportar, salvo com autorização especial de órgão competente, explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos ou eletrônicos, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando o interesse da segurança nacional o exigir.

TÍTULO VI

Dos Serviços Aéreos

Art. 69. A exploração de serviços aéreos por pessoas naturais ou jurídicas brasileiras dependerá sempre da prévia concessão ou autorização do Governo Brasileiro. Quando se tratar de serviços internacionais explorados por sociedades estrangeiras, aplicar-se-ão as convenções e os acordos de que o Brasil for parte, ou se não os

houver, as normas da autorização que o Governo outorgar em cada caso.

§ 1.º A concessão ou a autorização prevista neste artigo somente será dada a pessoa jurídica que tiver:

- a) Sede no Brasil;
- b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital pertencente a brasileiros;
- c) direção confiada a pessoas com domicílio principal no Brasil;
- d) constituição sob a forma de sociedade anônima, com ações nominativas, quando se tratar de serviços aéreos regulares.

§ 2.º As ações nominativas das empresas de serviço aéreo regular só poderão ser transferidas a brasileiros, mesmo que estejam incluídas na margem de um quinto do capital a que se refere a letra "b" do parágrafo anterior.

§ 3.º Quando houver aumento de capital social das empresas de serviço aéreo regular, será aplicado o disposto na letra "b" do § 1.º deste artigo, em relação ao capital majorado desse aumento, excluídas de participação nesse aumento as pessoas jurídicas estrangeiras.

Art. 70. A menos que o Poder Público os explore diretamente, os serviços aéreos de transporte regular de passageiros ou carga serão realizados mediante concessão ou autorização, e os de transporte não regular mediante autorização, observado o disposto no artigo 69.

§ 1.º A concessão ou autorização poderá ser concedida ou negada, segundo as exigências de interesse público, e, se concedida, não poderá ser objeto de cessão ou transferência.

§ 2.º Extinguir-se-á a concessão ou autorização.

a) pelo decurso do prazo fixado, sem que tenha havido prévia prorrogação por parte da autoridade competente;

b) pela cassação;

c) pela retirada da autorização.

Art. 71. Os Estatutos Sociais, bem como suas modificações, dependerão sempre de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente, se podendo ser apresentado ao Registro de Comércio depois dessa aprovação.

Art. 72. Dependerá sempre de prévia autorização da autoridade aeronáutica competente, a cessão ou transferência de ações das sociedades nacionais exploradoras de serviços aéreos de transporte regular.

Parágrafo único. No ato da transferência das ações o transmitente deverá apresentar a prova da autorização, a que se refere este artigo, sob pena de nulidade da transferência e caducidade da concessão ou da autorização para exploração dos serviços.

Art. 73. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente.

Art. 74. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica competente, a qualquer tempo, modificar rotas, frequências e tarifas de serviço e outras quaisquer condições de concessão ou da autorização.

Art. 75. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares, inclusive os de táxi-aéreo, serão fixadas pela autoridade aeronáutica competente,

visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas pela mesma autoridade quando julgado necessário, para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Art. 76. Toda pessoa natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, e devidamente homologadas e fiscalizadas pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 77. Cabe à autoridade aeronáutica competente a fiscalização de todas as atividades concernentes aos serviços aéreos.

Art. 78. Além da escrituração exigida pela legislação, em vigor todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica competente.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos, cuja exploração for objeto de concessão ou de autorização.

Art. 79. A autoridade aeronáutica competente poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorem serviços aéreos e dos respectivos livros e documentos.

TÍTULO VII

Do Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Das Definições

Art. 80. Transportador, para efeito do presente Código, é a pessoa natural ou jurídica, proprietária ou exploradora de aeronave, que se obriga, em nome próprio, a executar serviço aéreo de transporte de pessoas ou coisas.

Art. 81. Considera-se doméstico e é regido pelo presente Código todo transporte em que os pontos de partida, intermediárias e destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 82. Considera-se um só transporte o que vários transportadores aéreos executarem sucessivamente desde que a operação se origine de um só contrato, haja ou não interrupção ou baldeação, embora este contrato venha ou não a ser executado, pelo transportador que o contratou.

Art. 83. Os transportadores domésticos só poderão ser efetuados por aeronaves brasileiras.

Parágrafo único. É vedado esse transporte em aeronave de matrícula estrangeira arrendada ou afretada a pessoa natural ou jurídica brasileira.

CAPÍTULO II

Dos Documentos de Transporte Bilhete de Passagem

Art. 84. No transporte de passageiros, o transportador é obrigado a fazer entrega de um bilhete de passagem que deverá indicar, essencialmente:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o nome do ou dos transportadores.

Art. 85. A falta, irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de

transporte, que continuará a reger-se pelas disposições do presente Código.

Art. 86. No transporte de bagagem, excetuados os pequenos objetos que o passageiro conservar sob sua guarda o transportador é obrigado, se o passageiro o exigir, a extrair e entregar-lhe nota de linguagem em duas vias, com as seguintes indicações:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o número do bilhete de passagem;
- d) a quantidade e o peso dos volumes;
- e) a importância do valor declarado.

Art. 87. A falta, irregularidade ou perda da nota de bagagem não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se por este Código.

Conhecimento Aéreo

Art. 88. No transporte de carga, o transportador deverá exigir ao expedidor a feitura e entrega do "conhecimento aéreo".

Parágrafo único. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento aéreo, considerar-se-á, até prova contrária, como tendo agido por conta deste.

Art. 89. O conhecimento aéreo será feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1.º A primeira via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2.º A segunda via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3.º A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor após a carga.

Art. 90. Quando houver mais de um volume o transportador poderá exigir ao expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 91. O conhecimento aéreo deverá indicar:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o nome e o endereço do expedidor;
- d) o nome e o endereço do transportador;
- e) o nome do destinatário e, se houver cabimento, o seu endereço;
- f) a natureza da carga;
- g) o número, o acondicionamento, as marcas particulares ou a numeração dos volumes;
- h) o peso, a quantidade e o volume ou as dimensões da carga;
- i) o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- j) o valor declarado se houver;
- l) o número das vias do conhecimento;
- m) os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento aéreo;
- n) o prazo do transporte e a indicação sumária do trajeto a seguir (via) se forem estipulados.

Art. 92. Se o transportador aceitar a mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se este não contiver todas as indicações do artigo precedente letras a até h, inclusive, não lhe assistirá o direito de se prevalecer das

disposições do presente Código, que lhe excluam ou limitem a responsabilidade.

Art. 93. O expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 94. O conhecimento aéreo faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 95. As enunciações do conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário, as referentes a quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador se a verificação delas for por ele feita na presença do expedidor e exarado no conhecimento.

Art. 96. A falta, irregularidade ou perda do conhecimento aéreo não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito às regras do presente Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade Contratual

Art. 97. O transportador responde por qualquer dano resultante de acidente relacionado com a aeronave em voo ou na superfície, a seu bordo ou em operação de embarque, que causar a morte ou lesão corporal do passageiro, salvo culpa deste, sem culpabilidade do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único. No transporte gratuito a responsabilidade dependerá de prova, a cargo da vítima ou de seus beneficiários, de dolo ou de culpa do transportador ou de seus prepostos, ressalvado o direito à indenização do seguro contratado sem exclusão do passageiro gratuito.

Art. 98. O transportador responde pelo dano resultante de destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou de carga, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

Art. 99. O transporte aéreo para os efeitos do artigo precedente, compreende o período durante o qual a bagagem ou carga se acharem sob a guarda do transportador, em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer outro lugar.

Art. 100. O transporte aéreo não abrange terrestre ou aquático realizado fora do aeródromo.

Parágrafo único. Se na execução do contrato do transporte aéreo for executado transporte terrestre marítimo ou fluvial para o carregamento, entrega ou baldeação, presume-se ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

Art. 101. O transportador responde pelos danos resultantes de antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, bagagem ou carga, salvo caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Consideram-se casos de força maior os impostos pela segurança de voo que devem ser aprovados pelo transportador.

Art. 102. Se a viagem sofrer interrupção em aeroporto de escala por tempo superior a seis horas, qualquer que seja o motivo, o transportador é obrigado à instância do passageiro a fazê-lo reembarkar incontinenti para o destino pelo meio mais rápido possível e que ofereça idêntico ou melhor serviço, correndo por conta do transportador contratual todos os gastos inclusive os de hospedagem, decorrentes de interrupção, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no artigo anterior.

Art. 103. No transporte de passageiros, salvo se for convencionalizada indenização mais alta, a responsabilidade

do transportador por qualquer dano resultante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada, por pessoa, à importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

§ 1.º No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, a responsabilidade do transportador se limita à quantia calculada por quilo, à base de 1/3 (um terço) do maior salário-mínimo vigente no País.

§ 2.º Quanto à bagagem e objetos que o passageiro conservar sob a sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de 4 (quatro) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

Art. 104. O transportador responde perante os tripulantes da aeronave e demais empregados que nela viajarem a seu serviço, ou perante os respectivos beneficiários, nos mesmos casos, segundo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação ao passageiro, por uma indenização de limite igual à que lhes seria devida se passageiros fossem, deduzido o valor da indenização que receberem, ou que teriam direito a receber pela legislação de acidentes de trabalho.

Art. 105. São nulas as cláusulas tendentes a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite inferior ao fixado neste Código.

Parágrafo único. Essa nulidade não acarreta a anulação do contrato do transporte respectivo.

Art. 106. Quando o dano resultar de dolo ainda que eventual, do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluam ou atenuem a responsabilidade.

Art. 107. O recebimento de bagagem ou cargo, sem protestos do destinatário faz presumir, salvo prova em contrário, que foi entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte.

Art. 108. No caso de transporte executado sucessivamente por vários transportadores, cada transportador que receber passageiro, bagagem ou carga, ficará sujeito às regras deste Código e considerado parte no contrato de transporte.

§ 1.º O passageiro ou os que o sucederem nos seus direitos, só terão direito de ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual se tiver produzido o acidente ou atraso salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade em todo o percurso da viagem.

§ 2.º Em se tratando de bagagem ou carga, o expedidor terá ação contra o primeiro transportador, e o destinatário, a quem couber direito a entrega, contra o último. Um e outro poderão acionar o transportador que haja efetuado transporte durante o qual tiver ocorrido a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis ante o expedidor e o destinatário.

TÍTULO VIII

Da Responsabilidade para com Terceiros

Art. 109. As disposições relativas à responsabilidade para com terceiros aplicam-se a qualquer aeronaves que trafeguem sobre o território brasileiro.

Art. 110. Dará direito a reparação qualquer dano que a aeronave causar a pessoas ou bens no solo ou em águas jurisdicionais brasileiras bem assim o originado por pessoas ou coisas dela caídas ou projetadas, inclusive pelos alijamentos resultantes de força maior.

§ 1.º Não dará direito, entretanto, à reparação, o dano que não for consequência direta do fato causador ou que ocorrer em virtude da operação normal da aeronave, realizada de conformidade com as normas recomendadas.

§ 2.º A reparação pelo dano só poderá ser diminuída ou excluída na medida em que couber culpa à pessoa lesada.

Art. 111. A obrigação de reparar os danos previstos nos artigos antecedentes caberá ao exportador da aeronave.

Parágrafo único. O explorador é responsável pelos danos causados pela aeronave quando pilotada ou manobrada por seus subordinados, ainda que exorbitem de suas atribuições.

Art. 112. Considera-se a aeronave em voo ou em manobra a partir do momento em que é empregada a sua força motriz e até que, cessada esta, tenha fim o movimento próprio.

Parágrafo único. Quando se tratar de aeronave desprovida de força motriz a expressão "voo" ou "manobra" aplica-se ao período compreendido entre o início e o fim de seu movimento.

Art. 113. Serão regulados pelo direito comum os danos causados pela aeronave no solo e com motores parados.

Art. 114. A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por quem utilizar a aeronave ou tripulantes da aeronave, fica sujeita à legislação comum, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador, prevista neste Código.

Art. 115. A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por quem utilizar a aeronave sem o consentimento do explorador, fica sujeita à regra do artigo 110, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador, prevista neste Código.

Parágrafo único. Fica elidida a responsabilidade do explorador se provar que exerceu a devida vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

Art. 116. Qualquer das pessoas responsáveis de acordo com este Código terá direito à ação regressiva contra o autor do dano.

Art. 117. Os danos causados a pessoas na superfície serão indenizados pelo explorador observado nos casos de morte ou incapacidade o estabelecido no artigo 103 deste Código, acrescido de 50% (cinquenta por cento).

Art. 118. Se duas ou mais aeronaves em voo colidirem ou se em suas evoluções perturbarem uma à outra, e daí resultarem danos pessoais a terceiros que dêem direito à indenização, nos termos do artigo 110, ou se duas ou mais aeronaves causarem conjuntamente esses danos, cada uma delas será considerada como tendo causado o dano, e os respectivos exploradores serão responsáveis nas condições e limites estabelecidos neste Código.

Parágrafo único. Nestes casos, a pessoa que sofrer os danos ou os seus beneficiários terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for limitada, nos termos do artigo 121.

Art. 119. No caso de danos a pessoas e bens na superfície, causados por aeronaves brasileira, a indenização que será rateada, proporcionalmente aos prejuízos resultantes, obedecerá aos seguintes limites:

a) para aeronaves com o máximo de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País;

b) para aeronaves acima de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País, acrescida de 1/40 (um quarenta avos) desse salário, por quilograma que exceder de mil quilogramas.

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de navegabilidade ou documento equivalente.

Art. 120. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder o limite da responsabilidade estabelecida neste Código, aplicar-se-ão as regras seguintes, tendo-se em conta o disposto no artigo 117:

a) as indenizações, no caso de morte ou lesão, ou então somente no caso de danos materiais, serão reduzidas em proporção aos seus respectivos montantes;

b) se as indenizações se referirem tanto ao caso de morte ou lesões como ao de danos materiais, a metade da importância total a ser distribuída destinar-se-á, de preferência, a cobrir as indenizações por morte ou lesões, e, se for insuficiente, deverá ser rateada proporcionalmente ao montante respectivo dos danos causados. O saldo da importância total a ser distribuído será rateado, proporcionalmente, entre as indenizações relativas aos danos materiais e, se for o caso, à parte não coberta das indenizações por morte ou lesões.

Art. 121. A pessoa responsável não se poderá prevaler dos limites fixados neste Código, se o interessado provar que o dano foi causado por dolo, ainda que eventual.

TÍTULO IX

Das Garantias de Responsabilidades

Art. 122. O transportador ou explorador dará garantia de reparação dos danos pessoais e materiais de que for responsável nos termos deste Código, na forma e limites nele estabelecidos.

Art. 123. A garantia de que trata o artigo anterior poderá consistir, à escolha do transportador ou explorador, em:

a) seguro contratado com empresa idônea;

b) caução ou fiança idônea, inclusive bancária, aprovada pelo Governo, desde que o garante seja domiciliado no Brasil;

c) depósito prévio, de dinheiro ou valores.

Art. 124. A expedição de certificado de navegabilidade da aeronave, ou a sua revalidação, ficará subordinada à apresentação de uma das garantias previstas no artigo antecedente.

Parágrafo único. Se a garantia consistir em contrato de seguro, poder-se-á suspender, a qualquer momento, a validade de certificado de navegabilidade da aeronave ou aeronaves, quando o transportador ou explorador não provar que está executando regularmente cláusulas a que estiver obrigado pela apólice respectiva.

Art. 125. Para reparação dos danos que as aeronaves estrangeiras possam causar a pessoas e bens no território brasileiro, exigir-se-á a apresentação de garantias pelo menos iguais, ou consideradas equivalentes, as exigidas para aeronaves nacionais ou, quando aplicáveis, as estabelecidas em Convenção Internacional de que o Brasil for parte.

Parágrafo único. A apresentação das garantias a que se refere este artigo é indispensável para o sobrevôo do território brasileiro, por aeronaves estrangeiras.

Art. 126. Aquele que tiver direito a reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável.

Art. 127. Nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, os interessados não poderão excluir os riscos resultantes do transporte em aeronaves.

TÍTULO X

Do Abalroamento Aéreo

Art. 128. Abalroamento aéreo é qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves em voo ou em manobra na superfície.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, consideram-se prejuízos de abalroamento os danos causados por aeronave em voo ou em manobra à outra aeronave também em voo ou em manobra, mesmo que não resultem em colisão.

Art. 129. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes de abalroamento cabe ao explorador da aeronave comprovadamente culpada, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto seu no exercício de suas funções.

Art. 180. Consideram-se prejuízos de abalroamento sujeitos a reparação:

a) os danos a pessoas e coisas a bordo da aeronave abalroada;

b) os danos sofridos pela aeronave abalroada;

c) os danos decorrentes da privação do uso normal da aeronave abalroada, correspondente aos lucros cessantes;

d) os danos que o explorador da aeronave abalroada for obrigado a pagar.

Art. 131. Se a culpa for comum às aeronaves envolvidas em abalroamento, cada qual suportará os danos causados.

Art. 132. A responsabilidade dos exploradores de aeronaves culpadas em caso de abalroamento, salvo o disposto no artigo seguinte, não excederá:

a) do dobro dos valores fixados neste Código para os casos de morte e lesões corporais de pessoas embarcadas, danos a mercadorias e bagagens despachadas, e a objetos sob a guarda pessoal de passageiros a bordo de aeronave abalroada (artigo 103);

b) de valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao abalroamento, se inconveniente a sua reparação;

c) de 10% (dez por cento) do valor da aeronave abalroada, determinado em conformidade com o item anterior, por lucros cessantes, em virtude da privação do seu uso normal.

Art. 133. Não prevalecendo os limites de responsabilidade fixados neste Código:

a) se o abalroamento resultar de dolo, ainda que eventual, do explorador, ou de preposto seu no exercício de suas funções;

b) se a pessoa responsável pelo abalroamento se tiver apoderado ilícitamente da aeronave, dela fazendo uso sem o consentimento de quem tiver esse direito;

c) se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concordado, por si ou por seus prepostos, para o evento, por ação ou omissão violadora da lei ou da regulamentação em vigor, seja o ato, comissivo ou omissivo, causa imediata ou mediata, do abalroamento.

TÍTULO XI

Da Assistência e do Salvamento

Art. 134. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 135. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem perigo para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 136. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 137. A obrigação de socorrer recai exclusivamente sobre a aeronave em vôo ou pronta para partir, contanto que lhe seja razoavelmente possível prestar socorro.

Art. 138. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 139. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 140. A falta do Comandante em não prestar assistência exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se este determinar a não-prestação do socorro caso em que lhe caberá integralmente a responsabilidade.

Art. 141. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito a remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

a) considerar-se-á, em primeiro lugar, o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro; o perigo ocorrido pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga; o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta, quando ocorrer, a situação especial do assistente;

b) em segundo lugar, o valor das coisas salvas.

§ 1.º Não haverá remuneração:

a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;

b) quando o socorro for prestado por aeronave pública.

§ 2.º O proprietário ou amador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 142. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 143. Prestada assistência sem obrigação de o fazer, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 144. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante da aeronave.

Art. 145. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas, envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1.º Os interessados, devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2.º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3.º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no parágrafo primeiro sem fazer valer direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercer seus direitos sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 146. A remuneração não excederá o valor que os bens salvados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 147. Fica obrigado ao pagamento da remuneração quem utilizar a aeronave sem o consentimento do proprietário ou explorador, que com ele responderá solidariamente se não tiver exercido a vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

Art. 148. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que os reclamantes tornaram necessário o socorro, concorreram para aumentar os prejuízos ou se tornaram cúmplices de furtos, extravios ou outros atos fraudulentos.

Art. 149. O proprietário ou explorador da aeronave pode reter as cargas até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento.

TÍTULO XII

Da Decadência

Art. 150. Sob pena de decadência, os direitos decorrentes das relações jurídicas indicadas neste artigo deverão ser exercidos dentro do prazo de 2 (dois) anos, a contar:

a) da data em que se verificar o dano, nas ações de responsabilidade decorrente dos arts. 97 e 110 deste Código;

b) da data da chegada ou da em que a aeronave devia ter chegado ao destino, ou então da interrupção do transporte, nas ações decorrentes do transporte de cargas ou bagagens;

c) da data de conclusão dos respectivos serviços, nas ações de indenização por assistência e salvamento.

§ 1.º Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo de decadência começará a correr do dia em que disso tiver conhecimento, mas não ultrapassará de 3 (três) anos a contar da data do evento.

§ 2.º A requerimento da parte ou *ex officio* o juiz determinará integração da lide por todas as pessoas solidariamente responsáveis pelo dano, para efeito do direito regressivo.

Art. 151. O direito de ação contra os construtores da aeronave decairá em 5 (cinco) anos, a contar da entrega da aeronave.

Art. 152. O transportador é obrigado a conservar, pelo prazo de 3 (três) anos, as vias respectivas dos seus documentos de transporte aéreo.

TÍTULO XIII

Das Infrações

Art. 153. As penalidades previstas neste Título serão aplicadas pela autoridade aeronáutica competente, de acordo com a gravidade das infrações.

Art. 154. A aplicação de penalidade, nos termos do artigo anterior, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades previstas em leis ou regulamentos.

Art. 155. Será aplicada a pena de cassação do certificado de navegabilidade da aeronave, do certificado do tripulante ou da concessão ou da autorização de serviços aéreos, nos seguintes casos:

a) perda do nível de aptidão técnica ou de condições físicas;

b) procedimentos ou práticas, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas de certificado de habilitação técnica;

c) utilização da aeronave na prática de contrabando;

d) execução de serviços aéreos comprometendo a ordem ou a segurança pública;

e) cessão ou transferência da concessão ou da autorização do serviço aéreo sem estar devidamente autorizada;

f) transferência da direção ou da execução do serviço aéreo a pessoa natural ou jurídica distinta da que for concessionária ou permissionária;

g) fornecimento à autoridade aeronáutica competente de dados estatísticos e financeiros inexatos, ou recusa de exibição de livros de escrituração, fichas e documentos de contabilidade, de almoxarifado ou de serviços técnicos de manutenção.

Parágrafo único. A aplicação da pena de cassação dependerá de inquérito administrativo, no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 156. Será aplicada a pena de multa, concomitantemente ou não com a suspensão dos certificados, nos casos de infrações configuradas abaixo:

I — infrações cuja responsabilidade recaia simultaneamente ou não sobre o proprietário ou explorador da aeronave, ou ainda sobre seus prepostos, de acordo com as atribuições contidas na regulamentação específica aplicável a cada caso:

a) utilização da aeronave com certificado de navegabilidade vencido;

b) utilização da aeronave com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade da aeronave;

c) transporte, sem autorização, de cargas, equipamentos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;

d) utilização da aeronave com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização da autoridade competente;

e) utilização da aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar o território nacional;

f) uso de aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula tenham sido alteradas ou que estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula;

g) lançamento de objeto ou coisa de bordo de aeronave em voo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para esse fim;

h) inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como das regulamentações concernentes à duração do trabalho e aos limites de horas de voo;

i) inobservância dos planos de voo, e instruções e autorizações dos órgãos de controle de tráfego aéreo;

j) tripular aeronave quando os prazos dos respectivos certificados de habilitação técnica e de capacidade física estejam vencidos, ou exercer função a bordo para a qual não esteja qualificado pela sua licença e respectivo certificado de habilitação técnica;

l) pilotar aeronave sem portar os certificados de matrícula e de navegabilidade desta e a sua licença e certificados;

m) inobservância das normas sobre assistência e salvamento;

n) inobservância, por parte de tripulantes, de normas e regulamentos, que afeta a disciplina a bordo ou a segurança de voo;

o) utilização da aeronave sem observância das exigências estabelecidas em regulamentos e normas, no tocante à manutenção e operação da aeronave;

p) utilização da aeronave com estrangeiro como tripulante, em desacordo com o estabelecido neste Código;

g) execução ou utilização dos serviços técnicos de manutenção sem homologação da autoridade aeronáutica competente;

r) utilização de aeronave com tripulação em desacordo com os regulamentos e normas em vigor;

II — infrações cuja responsabilidade recaia sobre os concessionários ou permissionários de serviços aéreos:

a) cessão ou transferência de ações das concessionárias de serviço aéreo em desacordo com as exigências legais ou introdução de alterações nos estatutos sociais sem observância das disposições legais;

b) transgressão das tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica competente ou concessão de abatimentos ou reduções nas tarifas não autorizadas por lei ou regulamentos;

c) realização de consórcio (pool) conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente;

d) inobservância dos dispositivos constantes dos contratos de exploração de linhas aéreas e dos horários aprovados pela autoridade aeronáutica competente;

e) desrespeito a Convenções ou Acordos Aéreos Internacionais de que o Brasil seja parte;

III — infrações cuja responsabilidade recaia sobre pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos itens anteriores:

a) construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infraestrutura aeronáutica, sem autorização da autoridade competente.

b) exploração de serviço aéreo sem concessão ou autorização;

c) tripular aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular de licença de tripulante.

Parágrafo único. A pena de multa será imposta em grau mínimo, médio ou máximo, e em dobro na reincidência, podendo ser acrescida concomitantemente de suspensão dos certificados até o máximo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 157. Admitir-se-á recurso, sem efeito suspensivo, das penalidades previstas nos artigos anteriores.

Art. 158. Se a infração for cometida em consequência de ordem exorbitante ou indevida, do proprietário ou explorador da aeronave, devidamente comprovada, a responsabilidade de quem cumpriu a ordem ficará atenuada ou eliminada, conforme o alcance da ação.

Art. 159. Será determinada pela autoridade aeronáutica competente a detenção da aeronave nos seguintes casos:

a) sobrevoo do território nacional com infringência das Convenções ou Acordos Internacionais ou das autorizações concedidas para esse fim;

b) entrada no território nacional sem pousar em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A aeronave será liberada se forem satisfeitas as exigências legais a juízo das autoridades competentes: caso contrário, e se for aeronave estrangeira,

retornará ao exterior pela rota que for determinada, dentro do prazo para esse fim fixado.

Art. 160. A aeronave poderá ser interdita:

1) nos casos configurados no artigo 156, item I, alíneas a, b, c, d, e, f, o e p; item II, alínea b; III, alíneas o e e;

2) se a multa imposta ao proprietário ou explorador não tiver sido paga no prazo estipulado no respectivo ato;

3) se instaurado processo para apurar atividade delitosa do proprietário ou explorador na utilização da aeronave.

§ 1.º Em caso de requisição da autoridade aduaneira, de política ou de saúde, a autoridade aeronáutica competente poderá interditar, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, qualquer aeronave quando, a seu juízo, as circunstâncias e os motivos que informarem a requisição justificarem essa medida, para acautelar interesses que não possam ser resguardados de imediato por providência prevista em lei ou regulamento, invocada pela autoridade requisitante.

§ 2.º Em qualquer dos casos previstos neste artigo o proprietário ou explorador não terá direito a indenização.

Art. 161. As importâncias máximas e mínimas das multas serão fixadas pelo Poder Executivo, que as reajustará sempre que o índice do aumento do custo de vida acusar uma elevação de mais de 30% (trinta por cento) em relação à data em que foram fixadas.

Disposições Finais

Art. 162. Para efeito deste Código, são consideradas autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

Art. 163. Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou às normas de tráfego aéreo, poderá a autoridade competente, em defesa da segurança nacional, em benefício da ordem pública ou da segurança de voo, deter uma aeronave empregando os meios que julgar necessários.

Art. 164. Este Decreto-lei entrará em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

Art. 165. Ficam revogados o Decreto-lei n.º 483, de 8 de junho de 1938, as Leis números 1.396, de 13 de julho de 1951; 2.866, de 13 de setembro de 1956; 3.916, de 13 de julho de 1961; 4.221, de 8 de maio de 1963 e demais disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — Carlos Medeiros Silva — Eduardo Gomes.

DECRETO-LEI N.º 61, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1966

Altera a legislação relativa ao Imposto Único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, e dá outras providências.

Art. 12. Os Estados e Distrito Federal só receberão as suas quotas no Fundo Rodoviário Nacional quando demonstrarem perante o Conselho Rodoviário Nacional, por intermédio dos órgãos executivos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, nos termos da legislação vigente, a destinação e aplicação dos recursos que lhes são distribuídos.

§ 1.º Para a entrega das quotas referentes ao segundo trimestre será exigida a apresentação do orçamento dos órgãos rodoviários estaduais para o exercício, acompanhado do plano de aplicação das quotas previstas no Fundo Rodoviário Nacional, na forma do disposto em Lei n.º 4.320, que estatui normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.

§ 2.º Para a entrega das quotas referentes ao terceiro trimestre será exigida a apresentação de pormenorizado relatório das atividades dos órgãos rodoviários no exercício anterior, acompanhado de demonstrativo da execução do orçamento e do plano de aplicação das quotas do Fundo Rodoviário Nacional no referido exercício.

§ 3.º Os Estados e o Distrito Federal deverão atender às exigências formuladas em razão do exame dos elementos apresentados em cumprimento aos parágrafos anteriores, no prazo máximo de 60 dias, prorrogáveis a critério do Conselho Rodoviário Nacional.

§ 4.º A inobservância dos prazos estabelecidos nos parágrafos anteriores determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas.

Art. 14. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem destinará, obrigatoriamente, da quota do Fundo Rodoviário Nacional que constitui sua receita:

I — no máximo 11% (onze por cento), até o exercício de 1971, em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas;

II — para obras rodoviárias nos Territórios Federais, anualmente, quantia não inferior à quota que caberia a cada um, como se Estados fossem, tomando-se por base a arrecadação do ano anterior.

§ 1.º A erradicação de linhas férreas antieconômicas será previamente aprovada pelo Conselho Nacional de Transporte e homologado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, por proposta do Conselho Ferroviário Nacional.

§ 2.º A suspensão definitiva da operação das linhas férreas antieconômicas, por ato do Ministro da Viação e Obras Públicas, fica subordinada à existência ou construção de outra via de transporte em condições de atender as necessidades do tráfego, ressalvados os casos de suspensão da operação por motivo de segurança do tráfego ou visando ao aproveitamento do leito da ferrovia para a implantação da rodovia substitutiva.

§ 3.º A linha férrea erradicada será desligada da rede ferroviária a que pertence.

§ 4.º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas, quando não integrantes do Plano Nacional de Viação, terão sua conservação a cargo dos órgãos rodoviários estaduais.

DECRETO-LEI N.º 143, DE 2 DE FEVEREIRO DE 1967

Estabelece modificações no Plano Ferroviário Nacional do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe é conferida pelo artigo 9.º § 2.º, do Ato Institucional n.º 4, de 7 de dezembro de 1966, resolve baixar o seguinte Decreto-lei:

Art. 1.º Ficam suprimidas da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, aprovada pela alínea e do art. 1.º da Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964, os seguintes trechos ferroviários:

T — 8 — Campos — Recreio — Cirneiros — Cataguzes — Furtado de Campos — Juiz de Fora — Benfica —

Lima Duarte — Bom Jardim — Soledade — Pouso Alegre — Mogi-Mirim.

L — 5 — Areia Branca — Mossoró — Souza.

L — 8 — Cruz das Almas — Santo Antonio de Jesus — Jequié.

Art. 2.º A ligação ferroviária L-9 passa a ter a seguinte descrição:

L-9 — Cruz das Almas — Santo Antônio de Jesus — São Roque — 124 km.

Art. 3.º O Departamento Nacional de Estradas de Ferro encaminhará ao Conselho Nacional de Transportes, no prazo de 60 dias, para aprovação, a Carta do Brasil contendo o Plano Ferroviário Nacional com as modificações estabelecidas neste Decreto-lei, bem como a Relação Descritiva das Ferrovias com suas novas denominações, descrições e extensões.

Art. 4.º O Novo Plano Ferroviário, após a aprovação do Conselho Nacional de Transportes, será homologado pelo Poder Executivo, mediante decreto.

Art. 5.º Fica ratificado, na Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964, o que não colidir com as modificações estabelecidas no presente Decreto-lei.

Art. 6.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 7.º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 2 de fevereiro de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. — H. CASTELLO BRANCO — Juarez Távora — Eduardo Gomes.

DECRETO-LEI N.º 270, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

Cria o Fundo Aeroviário e o Conselho Aeroviário Nacional e dispõe sobre a constituição do Plano Aeroviário Nacional e a utilização da Infra-estrutura Aeroportuária Brasileira, estabelecendo as taxas correspondentes.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o § 2.º do art. 9.º do Ato Institucional n.º 4, de 7 de dezembro de 1966, decreta:

Art. 1.º Fica criado, no Ministério da Aeronáutica, sob a sua administração, um fundo de natureza contábil, denominado Fundo Aeroviário, observadas as condições estabelecidas no presente Decreto-lei.

Art. 2.º O Fundo Aeroviário será aplicado na execução e manutenção do que prevê o Plano Aeroviário Nacional, podendo ser aplicado no custeio de projetos, execução e manutenção de instalações aeroportuárias, na proteção ao voo, bem como no custeio da administração dos aeroportos e de suas instalações.

Art. 3.º O Fundo Aeroviário será constituído por:

a) quota do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis líquidos e gasosos, destinada ao Ministério da Aeronáutica pela Lei n.º 4.452, de 5 de novembro de 1964;

b) verbas orçamentárias, créditos especiais, recursos internacionais;

c) de quaisquer outros recursos que lhe forem expressamente atribuídos.

Art. 4.º Fica criado o Conselho Aeroviário Nacional, no Ministério da Aeronáutica, tendo por objetivo:

a) a elaboração e atualização permanente do Plano Aeroviário Nacional;

b) a orientação, coordenação e fiscalização da execução dos programas anuais para a aplicação do Fundo,

como parte do Plano de Ação do Ministério da Aeronáutica, calcado no Plano Aeroviário Nacional;

c) o exame dos valores das taxas aeroportuárias com vistas à sua permanente atualização;

d) estudar e propor ao Ministro da Aeronáutica, diretrizes para aplicação do Fundo Aeroviário.

Art. 5.º O Conselho Aeroviário Nacional será constituído por ato do Poder Executivo.

Parágrafo único. No desempenho de suas atribuições, o Conselho Aeroviário deverá reunir-se trimestralmente para apreciação de matéria relativa à Política Aeroviária, ou sempre que necessário, por convocação do Presidente do Conselho.

Art. 6.º As taxas aeroportuárias representam a retribuição pela utilização da infra-estrutura aeronáutica e se classificam em cinco categorias, assim denominadas e definidas:

a) **Taxa de embarque** — devida pela utilização das instalações das Estações de Passageiros, incide sobre o usuário do Transporte Aéreo;

b) **Taxa de pouso** — devida pela utilização da infra-estrutura aeronáutica, inclusive pelo estacionamento de aeronave até três horas após o pouso, incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

c) **Taxa de permanência** — devida pela permanência da aeronave na área do aeroporto, além das três primeiras horas após o pouso incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

d) **Taxa de arrendamento de área** — devida pela locação de áreas, cobertas ou não, nos aeroportos, incide sobre as pessoas naturais ou jurídicas arrendatárias das áreas;

e) **Taxa de armazenagem e capatazia** — devida pela armazenagem de carga aérea, em armazéns de carga aérea, geridos pelas Administrações de aeroportos, incide sobre o consignatário da carga.

Art. 7.º As taxas aeroportuárias serão aprovadas pelo Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do Conselho Aeroviário, obedecidos os critérios a serem estabelecidos para a sua quantificação,

Art. 8.º Ficam isentos do pagamento:

I — das taxas de embarque:

a) os passageiros de aeronaves públicas;

b) os passageiros em trânsito;

c) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por razões de ordem técnica, meteorológica, ou em casos de acidente por ocasião de reembarque;

d) os tripulantes, os inspetores de aviação civil e os instrutores e alunos de cursos de pilotagem, quando em vôos de instrução em aeronaves de aeroclubes ou escolas de pilotagem, os funcionários civis e os militares, quando a serviço, bem como os funcionários das empresas de transporte aéreo em viagens a serviço;

II — das taxas de pouso:

a) as aeronaves públicas brasileiras;

b) as aeronaves em vôos de experiências ou de instrução;

c) as aeronaves em vôos de retorno, por razões de ordem técnica ou meteorológica;

d) as aeronaves de aeroclubes e escolas da aviação, quando empregadas exclusivamente na formação e adiestramento de pilotos;

e) as aeronaves, estrangeiras, públicas ou privadas, quando em missão oficial ou diplomática, transportando convidados do Governo brasileiro.

III — das taxas de permanência:

- a) as aeronaves públicas brasileiras;
- b) as aeronaves privadas;
- 1) por motivos de ordem técnica, pelo prazo máximo de cinco dias;
- 2) por razões de ordem meteorológica, pelo prazo de impedimento;
- 3) em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação de acidente, pelas autoridades competentes;
- 4) em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo explorador de aeronave;
- e) as aeronaves, estrangeiras, públicas ou privadas quando em missão oficial ou diplomática, transportando convidados do Governo brasileiro;

IV — das taxas de arrendamento de áreas:

— as utilizadas para instalações de serviços públicos, explorados diretamente pela União, Estados ou Municípios;

V — das taxas de armazenagem de carga:

- a) as mercadorias e materiais que forem adquiridos por conta da União para o serviço da República;
- b) as mercadorias e materiais que, por força da lei, entrem no País com isenção de direitos, por prazo inferior a 30 dias;
- c) as malas postais.

Art. 9.º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a realizar operações de crédito com estabelecimentos nacionais ou estrangeiros, com o objetivo de implementar o Plano Aeroviário Nacional, desde que não caucione, por ano, importância superior a 50% (cinquenta por cento) do quantitativo estimado, no Fundo Aeroviário, para cada exercício.

Art. 10. Para fim de aplicação deste Decreto-lei, entender-se-á que:

I — o Plano Aeroviário Nacional englobará todo planejamento relativo ao projeto e execução dos Aeródromos e aeroportos, edificações, pistas de pouso, instalações necessárias à operação aérea, serviços dentro e fora da área dos aeroportos e aeródromos, destinados a facilitar e tornar seguros a navegação aérea, tráfego aéreo, telecomunicações, meteorologia, coordenação de busca e salvamento, informações aeronáuticas, bem como as instalações de auxílio rádio e visuais;

II — aeródromo é toda a área destinada a chegadas, partidas e movimentos da aeronaves;

III — aeroportos são aeródromos públicos, destinados ao tráfego de aeronaves em geral, dotados de instalações e facilidades para apoio de operação de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas ou cargas.

Art. 11. O Plano Aeroviário Nacional será constituído de:

I — rede de aeroportos e aeródromos;

II — rede de proteção ao voo.

Parágrafo único. As redes componentes do Plano Aeroviário Nacional serão elaboradas e atualizadas pelos Órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, submetidas à apreciação do Conselho Aeroviário Nacional e aprovadas pelo Ministro da Aeronáutica.

Art. 12. A locação de áreas aeroportuárias para a exploração de serviços que visam ao interesse ou à conveniência pública, será feita mediante concorrência pública ou administrativa, pelo Órgão competente, fixando-se em contrato o respectivo valor e prazo.

§ 1.º O prazo de vigência de contrato de locação de área aeroportuária de que trata este artigo poderá ser prorrogado uma única vez a critério do órgão competente.

§ 2.º Nos casos de aeródromos públicos não diretamente administrados pelo Ministério da Aeronáutica, a locação de áreas dependerá de prévia autorização do Ministério de Aeronáutica.

Art. 13. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de trinta (30) dias, a contar da data de vigência deste Decreto-lei, os regulamentos que se fizerem necessários à sua execução.

Art. 14. Este Decreto-lei entrará em vigor 120 dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto-lei n.º 9.792, de 6 de setembro de 1946, e a Lei n.º 3.000, de 11 de dezembro de 1956.

Brasília, 28 de fevereiro de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. — **H. Castello Branco — Octávio Bulhões — Carlos Medeiros Silva — Clóvis Monteiro Travassos — Roberto Campos.**

DECRETO-LEI N.º 343, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1967

Altera a legislação do Imposto único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 58, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º Da receita proveniente da arrecadação do Imposto único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos a que se refere o Decreto-Lei n.º 61, de 21 de novembro de 1966, a União destinará:

I — 8% (oito por cento) para aumento do capital social da Rede Ferroviária Federal S.A., até o exercício de 1971, inclusive;

II — 12,5% (doze e meio por cento) para aumento do capital social da Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRAS;

III — 39,5% (trinta e nove e meio por cento) ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

IV — 32% (trinta e dois por cento) aos Estados e ao Distrito Federal;

V — 8% (oito por cento) aos Municípios.

§ 1.º A distribuição das parcelas destinadas, de acordo com o disposto nos itens IV e V deste artigo, aos Estados, Distrito Federal e Municípios será efetuada segundo os critérios fixados no art. 53 da Lei n.º 2.004, de 3 de outubro de 1953, e no artigo 3.º do Decreto número 1.379-A, de 11 de setembro de 1962.

§ 2.º No caso do Distrito Federal e de Estados que não se subdividem em Municípios, será acrescido à cota que lhes couber a percentagem correspondente aos Municípios.

Art. 2.º As parcelas destinadas aos Departamentos Nacional de Estradas de Rodagem, Estados, Distrito Federal e Municípios, totalizando, conforme disposto nos itens III, IV e V do artigo 1.º deste Decreto-lei, 79,5% (setenta e nove e meio por cento) da arrecadação proveniente do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, constituirão o Fundo Rodoviário Nacional, que será aplicado em programa rodoviários federais, estaduais e municipais, nos termos da legislação em vigor.

Art. 3.º As receitas provenientes da arrecadação do Imposto Único a que se refere este Decreto-lei serão, diariamente, recolhidas pelas Alfândegas, Mesas de Rendas, Recebedorias, Coletorias e Refinarias ao Banco do Brasil S.A. mediante guia.

§ 1.º De cada recolhimento pelas estações arrecadoras, nos termos deste artigo, o Banco do Brasil S.A., creditará:

I — a percentagem pertencente ao Fundo Rodoviário Nacional, nos termos do artigo anterior, à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, para ser distribuída da seguinte forma:

- a) Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — 39,5/19,5;
- b) Estados e Distrito Federal — 32,0/79,5;
- c) Municípios — 8,0/79,5;

II — a percentagem pertencente à Rede Ferroviária Federal, à conta e ordem desta;

III — a percentagem, pertencente à Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRÁS, à conta e ordem desta.

§ 2.º Os recolhimentos em 1967 do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, correspondentes às operações efetuadas no exercício de 1966, deverão ser creditados à conta da Rede Ferroviária Federal S.A. e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, segundo o critério fixado no § 2.º do artigo 3.º da Lei número 4.452, de 5 de novembro de 1964.

§ 3.º Os recolhimentos do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, correspondentes às operações subordinadas ao Imposto Único definido pelas alíquotas do Decreto n.º 60.453, de 13 de março de 1967, deverão ser creditados à conta da Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRÁS, Rede Ferroviária Federal e Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, segundo o critério fixado no artigo 3.º do Decreto-lei n.º 61, de 21 de novembro de 1966.

Art. 4.º A partir de 1.º de janeiro de 1972, a parcela da receita de que trata o item I do art. 1.º deste Decreto-lei será incorporada ao Fundo Rodoviário Nacional que a partir de então será constituído por 87,5% (oitenta e sete e meio por cento) da arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos e cuja distribuição ficará alterada para:

- a) Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — 47,5/87,5;
- b) Estados e Distrito Federal — 32,0/87,5;
- c) Municípios — 8,0/87,5;

Art. 5.º Os arts. 12 e 13 do Decreto-lei n.º 61, de 21 de novembro de 1966, passarão a ter a seguinte redação:

“Art. 12. Os Estados e Distrito Federal só receberão as suas cotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante cotas do Fundo Rodoviário Nacional, por intermédio dos órgãos executivos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a destinação e aplicação, nos termos e condições da legislação vigente dos recursos desse Fundo.

§ 1.º Para a entrega das cotas referentes ao segundo trimestre, será exigida, além do cumprimento das obrigações a que se refere este artigo, a apresentação do orçamento dos órgãos rodoviários estaduais para o exercício, acompanhado do plano de aplicação das cotas previstas no Fundo Rodoviário Nacional, na forma do disposto na legislação federal sobre normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.

§ 2.º Para a entrega das cotas referentes ao terceiro trimestre, será exigida, além do cumprimento das obrigações a que se refere este artigo, a apresentação de pormenorizado relatório das atividades dos órgãos rodoviários no exercício anterior, acompanhado do demonstrativo da execução do orçamento

e do plano de aplicação das cotas do Fundo Rodoviário Nacional no referido exercício.

§ 3.º Os Estados e o Distrito Federal deverão atender às exigências formuladas com base neste artigo e parágrafo nos demais dispositivos da legislação vigente, dentro de 60 dias da ciência da respectiva formulação.

§ 4.º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados a critério do Conselho Rodoviário Nacional, determinará retenção automática das cotas a serem distribuídas. Art. 13. Os Municípios só receberão as suas cotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem, perante os órgãos estaduais e governo dos Territórios, a destinação e aplicação, nos termos e condições da legislação vigentes, dos recursos desse Fundo, obedecidos os mesmos prazos e respectivas sanções previstas no artigo anterior.

§ 1.º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem entregará diretamente aos Municípios as cotas do Fundo Rodoviário Nacional, após os órgãos rodoviários estaduais e governos dos Territórios comunicarem o cumprimento, por parte dos Municípios, do disposto neste artigo.

§ 2.º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem dará imediato conhecimento aos órgãos rodoviários estaduais e governos dos Territórios da distribuição, aos respectivos Municípios, das cotas trimestrais”.

Art. 6.º Ficam aumentadas em 20% (vinte por cento), a partir de 1.º de janeiro de 1968, as alíquotas do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos.

Parágrafo único. A partir de 1.º de janeiro de 1968, não se aplicará aos Estados, Distrito Federal e Municípios, o disposto no art. 3.º § 2.º, da Lei n.º 4.452 de 5 de novembro de 1964 alterado pelo art. 3.º do Decreto-lei n.º 61 de 21 de novembro de 1966.

Art. 7.º Ficam revogados os Decretos-leis números 208, de 27 de fevereiro de 1967, e 319, de 27 de março de 1967.

Art. 8.º O disposto no § 3.º do art. 1.º do Decreto-lei n.º 61, de 21 de novembro de 1966, se aplicará sobre as novas alíquotas resultantes do presente Decreto-lei.

Art. 9.º Este Decreto-lei, que será submetido à apreciação do Congresso Nacional nos termos do parágrafo único do artigo 58 da Constituição, entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 28 de dezembro de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. — A. Costa e Silva — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — José Costa Cavalcanti — Hélio Beltrão.

ATO COMPLEMENTAR N.º 43 DE 29 DE JANEIRO DE 1969

O Presidente da República, no uso das atribuições conferidas pelo § 1.º do artigo 2.º e pelo artigo 9.º do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968, combinados com o artigo 49, item II, da Constituição de 24 de janeiro de 1967, resolve baixar o seguinte

Ato Complementar

Art. 1.º O Poder Executivo elaborará Planos Nacionais de Desenvolvimento, de duração quadrienal, que serão submetidos à deliberação do Congresso Nacional até 15 de setembro do primeiro ano de mandato do Presidente da República.

§ 1.º Os Planos Nacionais serão apresentados sob a forma de diretrizes gerais de desenvolvimento definindo objetivos e políticas globais, setoriais e regionais.

§ 2.º Com a mesma duração e concepção, e obedecendo às diretrizes estabelecidas no Plano Nacional, o Poder Executivo poderá elaborar, para aprovação pelo Congresso Nacional, planos regionais específicos para áreas de menor desenvolvimento, notadamente o Nordeste e a Amazônia.

Art. 2.º O Congresso Nacional apreciará cada Plano Nacional de Desenvolvimento no prazo de 90 (noventa) dias, podendo aprová-lo integralmente ou formular as ressalvas ou restrições que julgar cabíveis, mantida necessariamente a coerência global do plano e sua viabilidade em face dos recursos disponíveis.

§ 1.º No caso de aprovação com ressalvas ou restrições, o Executivo deverá proceder, no prazo de 60 (sessenta) dias, à reformulação das partes ressalvadas e republicar o Plano com os textos reformulados, que terão vigência imediata.

§ 2.º O Congresso Nacional aprovará ou rejeitará, dentro de 60 (sessenta) dias, as partes reformuladas, não podendo emendá-las; se, nesse prazo, não houver deliberação, os textos serão tidos como aprovados.

§ 3.º Esgotado, sem deliberação, o prazo de 90 (noventa) dias, estabelecido no "caput" deste artigo, o Plano considerará-se aprovado.

Art. 3.º Após o primeiro ano de vigência, poderá o Poder Executivo propor ao Congresso Nacional a revisão do Plano Nacional de Desenvolvimento.

Art. 4.º Não serão objeto de tramitação, devendo ser arquivadas por ato do Presidente do Senado Federal ou da Câmara dos Deputados, quaisquer proposições que impliquem em alterar o Plano Nacional aprovado pelo Congresso Nacional, a não ser as de iniciativa do Poder Executivo, na forma estabelecida no artigo 3.º.

Art. 5.º Respeitadas as diretrizes e objetivos do Plano Nacional de Desenvolvimento, o Orçamento Plurianual de Investimentos, que abrangerá período de três anos, considerará exclusivamente as despesas de capital.

§ 1.º O Orçamento Plurianual e Investimentos raciocinará as despesas de capital e indicará os recursos (orçamentos e extra-orçamentários) anualmente destinados à sua execução, inclusive os financiamentos contratados ou previstos, de origem interna ou externa.

§ 2.º O Orçamento Plurianual de Investimentos compreenderá as despesas de capital de todos os Poderes. Órgãos e Fundos, tanto da administração direta quanto da indireta, excluídas apenas as entidades que não recebam subvenções ou transferências à conta do Orçamento.

§ 3.º A inclusão, no Orçamento Plurianual de Investimentos, das despesas de capital de entidades da Administração Indireta, será feita sob a forma de dotações globais.

Art. 6.º Através de proposição devidamente justificada, o Poder Executivo poderá, a qualquer tempo, propor ao Congresso Nacional a revisão do Orçamento Plurianual de Investimentos, assim como o acréscimo de exercícios para substituir os já vencidos.

Art. 7.º Aplicam-se ao Orçamento Plurianual de Investimentos o artigo 67 da Constituição e seus parágrafos.

Art. 8.º O Congresso Nacional apreciará os Orçamentos Plurianuais de investimentos no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Parágrafo único. Esgotado, sem deliberação, o prazo previsto neste artigo, a matéria será considerada aprovada.

Art. 9.º Os Estados, os Municípios e o Distrito Federal adaptarão seus orçamentos, no que for aplicável, ao disposto nos artigos 5.º e 7.º.

Art. 10. O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento será encaminhado ao Congresso Nacional até o dia 15 de setembro de 1971.

Art. 11. O presente Ato Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei Complementar n.º 3 e demais disposições em contrário.

Brasília, 29 de janeiro de 1969; 148.º da Independência e 81.º da República. — A. Costa e Silva — Luís Antônio da Gama e Silva — Augusto Hamann Rademaker Grunewald — Aurélio de Lyra Tavares — José de Magalhães Pinto — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — Ivo Arzua Pereira — Tarso Dutra — Jarbas G. Passarinho — Márcio de Souza e Mello — Leonel Miranda — Antônio Dias Leite Junior — Edmundo de Macedo Soares — Hélio Beltrão — José Costa Cavalcanti — Carlos F. de Simas.

DECRETO-LEI N.º 512, DE 21 DE MARÇO DE 1969

Regula a política nacional de viação rodoviária, fixa diretrizes para a reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo D.N.E.R., serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-Lei e do Plano Rodoviário Nacional, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional.

§ 1.º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias anuais à aprovação do Conselho Nacional dos Transportes, através do D.N.E.R.

§ 2.º Os Municípios submeterão suas programações anuais à aprovação das autoridades estaduais competentes.

§ 3.º O Distrito Federal e os Territórios Federais ficam equiparados a Estados para efeito do cálculo e distribuição das quotas do Fundo Rodoviário Nacional.

DECRETO-LEI N.º 514, DE 31 DE MARÇO DE 1969

Inclui no Plano Nacional de Viação — Setor Rodoviário, aprovado pela Lei número 5.356, de 17 de novembro de 1967, a ligação que menciona.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o § 1.º do artigo 2.º do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Art. 1.º Fica incluída no Plano Nacional de Viação — Setor Rodoviário, aprovado pela Lei n.º 5.356, de 17 de novembro de 1967, a seguinte ligação rodoviária:

BR-487/PR

Ponta Grossa-Campo Mourão-Pontal do Tigre — ... BR-163.

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

Brasília, 31 de março de 1969; 148.º da Independência e 81.º da República. — A. Costa e Silva — Mário David Andreazza.

DECRETO-LEI N.º 799, DE 28 DE AGOSTO DE 1969

Reorganiza o Conselho Nacional de Transportes e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o § 1.º do artigo 2.º do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Art. 1.º O Conselho Nacional de Transportes integrante do Ministério dos Transportes, tem por finalidade participar da formulação e da coordenação da política de transporte no sentido de sua perfeita integração.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Transportes será presidido pelo Ministro dos Transportes e será constituído dos seguintes Membros:

a) Secretário-Geral do Ministério dos Transportes como Vice-Presidente;

b) Um Representante do Estado-Maior das Forças Armadas;

c) Um Representante de cada um dos seguintes Ministérios:

— Marinha

— Exército

— Fazenda

— Aeronáutica — Setor concernente à Aeronáutica Civil

— Planejamento e Coordenação Geral

— Indústria e Comércio.

d) Um Representante de cada um dos seguintes setores:

— Portos e Vias Navegáveis

— Ferroviária

— Rodoviário

— Marinha Mercante.

§ 1.º Os Representantes do Estado-Maior das Forças Armadas e dos Ministérios serão nomeados, mediante decreto do Presidente da República, por indicação dos Titulares dos Órgãos interessados ao Ministro dos Transportes.

§ 2.º Os demais Membros serão nomeados pelo Presidente da República, por indicação do Ministro dos Transportes.

§ 3.º Cada Conselheiro Representante terá um Suplente, designado da mesma forma que o Titular.

Art. 3.º As funções de Conselheiro do Conselho Nacional de Transportes são consideradas de relevante interesse nacional e o seu exercício tem prioridade sobre o de quaisquer cargos públicos exercidos pelos Conselheiros.

Parágrafo único. Os Conselheiros ou seus Suplentes perceberão, na forma do artigo 36 do Decreto-lei n.º 81, de 21 de dezembro de 1966, gratificação pelo efetivo comparecimento às sessões do órgão de deliberação coletiva, não podendo o número mensal de sessões remuneradas ser superior a 8 (oito).

Art. 4.º Ao Conselho Nacional de Transportes compete:

a) propor as diretrizes da política de transportes;

b) opinar sobre o Plano Nacional de Viação e sobre os Planos Plurianuais de Transportes, inclusive os referentes à Aviação Civil;

c) sugerir medidas que visem ao aperfeiçoamento dos meios de transportes e sua exploração econômica;

d) propor normas gerais referentes ao regime e condições de exploração das vias de transportes nacionais ou para o exterior;

e) propor normas gerais para a concessão ou autorização para a exploração de portos ou terminais, públicos ou privados;

f) pronunciar-se sobre planos e projetos de instalação de transporte por meio de dutos;

g) propor normas gerais para concessão de auxílios ou subvenção federal às empresas de transportes e às administrações de portos ou de terminais;

h) aprovar as programações rodoviárias anuais que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem nos termos no § 1.º do artigo 21 do Decreto-lei n.º 512, de 21 de março de 1969;

i) assegurar a coordenação entre os Ministérios dos Transportes e da Aeronáutica, na forma estabelecida pelo artigo 162 do Decreto-lei n.º 200, de 25 de fevereiro de 1967;

j) pronunciar-se sobre programas de erradicação de linhas férreas antieconômicas;

l) pronunciar-se, por iniciativa do Ministro dos Transportes sobre os seguintes assuntos de interesse dos transportes; anteprojetos de leis, decretos e regulamentos; criação ou uma formação de órgãos públicos federais ou entidades de administração direta ou indireta e operações de crédito ou financiamento de que participem órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes. No tocante a assuntos de transporte aéreo, caberá também ao Ministro da Aeronáutica a iniciativa de que trata este dispositivo;

m) pronunciar-se sobre assuntos submetidos pelo Ministério dos Transportes ou pelo Ministério da Aeronáutica, se referentes ao transporte aéreo comercial.

Art. 5.º Os pronunciamentos do Conselho Nacional de Transportes serão submetidos à homologação do Ministro dos Transportes, com referendo do Ministro da Aeronáutica, se concernentes ao transporte aéreo.

Parágrafo único. Os pronunciamentos do Conselho Nacional de Transportes serão adotados, em reunião, pelo voto da Maioria absoluta dos seus Conselheiros.

Art. 6.º Os órgãos do Ministério dos Transportes e os do Ministério da Aeronáutica, vinculados à aviação civil, colaboração com o Conselho sempre que solicitados.

§ 1.º A Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes dará assessoramento ao Conselho.

§ 2.º Para o desempenho de suas atribuições administrativas, o Conselho Nacional de Transportes disporá de uma Secretaria integrada por servidores públicos da administração direta ou indireta, requisitados ou movimentados de acordo com a legislação em vigor.

Art. 7.º O cargo, em comissão, de Chefe do Departamento Técnico, símbolo 2-C, criado pela Lei n.º 4.563, de 11 de dezembro de 1964, fica transformado no cargo em comissão, de Secretário do Conselho, com o mesmo símbolo, mantido o outro cargo previsto na referida lei, ambos integrando o Quadro de Pessoal do Ministério dos Transportes.

Art. 8.º O Conselho Nacional de Transportes elaborará o seu Regimento Interno, que será aprovado por ato do Presidente da República.

Art. 9.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o § 1.º do artigo 14 do De-

creto-lei número 61, de 21 de novembro de 1966, e as disposições em contrário.

Brasília, 28 de agosto de 1969; 148.º da Independência e 81.º da República. — A. Costa e Silva — Augusto Hamann Rademaker Grunewald — Aurélio de Lyra Tavares — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — Márcio de Souza e Mello — José Fernandes de Luna — Hélio Beltrão.

ATO COMPLEMENTAR N.º 76, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969

Os Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, usando das atribuições que lhes confere o artigo 3.º do Ato Institucional n.º 16, de 14 de outubro de 1969, combinado com o § 1.º do art. 2.º do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968, e tendo em conta o disposto nos arts. 75, § 3.º, e 183 da Constituição de 24 de janeiro de 1967, na redação dada pela Emenda Constitucional n.º 1, de 17 de outubro de 1969, resolvem baixar o seguinte Ato Complementar:

Art. 1.º Os artigos 1.º, 7.º, 8.º e 10 do Ato Complementar n.º 43, de 29 de janeiro de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1.º O Poder Executivo elaborará Planos Nacionais de Desenvolvimento, de duração igual à do mandato do Presidente da República, os quais serão submetidos à deliberação do Congresso Nacional até 15 de setembro do primeiro ano do mandato presidencial.

Art. 7.º Aplicam-se ao Orçamento Plurianual de Investimentos o art. 65 e seus parágrafos da Constituição.

Art. 8.º O Congresso Nacional apreciará os Orçamentos Plurianuais de Investimentos no prazo de (90) noventa dias e na forma prevista no art. 66, e seus parágrafos, da Constituição.

Art. 10. O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento será encaminhado ao Congresso Nacional até 15 de setembro de 1971 e terá vigência nos exercícios de 1972, 1973 e 1974.”

Art. 2.º O próximo Orçamento Plurianual de Investimentos, abrangendo os exercícios de 1971, 1972 e 1973, será encaminhado ao Congresso Nacional até o dia 31 de março de 1971.

Art. 3.º O presente Ato Complementar entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 21 de outubro de 1969; 148.º da Independência e 81.º da República. — Augusto Hamann Rademaker Grunewald — Aurélio de Lyra Tavares — Márcio de Souza e Mello — Luis Antônio da Gama e Silva — José de Magalhães Pinto — Antônio Delfim Netto — Mario David Andreazza — Ivo Arzua Pereira — Tarso Dutra — Jarbas G. Passarinho — Leonel Miranda — Edmundo de Macedo Soares — Antônio Dias Leite Júnior — Hélio Beltrão — José Costa Cavalcanti — Carlos F. de Simas.

LEI COMPLEMENTAR N.º 9, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1970

Dá nova redação ao artigo VI do ato Complementar n.º 43, de 29 de janeiro de 1969, e dá outras providências.

O Presidente da República

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

Dá nova redação ao artigo 10 do Ato Complementar n.º 43, de 29 de janeiro de 1969. Passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10. O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento e o próximo Orçamento Plurianual de In-

vestimentos serão encaminhados ao Congresso Nacional até o dia 15 de setembro de 1971 e terão vigência nos exercícios de 1972, 1973 e 1974”.

Art. 2.º Para os fins previstos nas normas constitucionais e legais vigentes, a parte de capital do orçamento da União para 1971 valerá como complementação do Orçamento Plurianual de Investimentos ora em vigor.

Art. 3.º A presente Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o artigo 2.º do Ato Complementar n.º 76, de 21 de outubro de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1970; 149.º da Independência e 82.º da República. — Emilio G. Médici — João Paulo dos Reis Velloso.

DECRETO-LEI N.º 1.164, DE 1.º DE ABRIL DE 1971

Declara indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura em cada lado do eixo de rodovias na Amazônia Legal, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 55, item I, e de conformidade com o artigo 89, item III, da Constituição decreta:

Art. 1.º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2.º da Lei n.º 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem (100) quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias, já construídas, em construção ou projeto:

I — Transamazônica — Trecho Estreito Altamira — Itaituba — Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 quilômetros.

II — BR-319 — Trecho Pôrto Velho — Abunã — Guajará-Mirim, na extensão aproximada de 270 Km.

III — BR-236 — Trecho Abunã — Rio Branco — Feijó — Cruzeiro do Sul — Japim, na extensão aproximada de 840 Km.

IV — BR-317 — Trecho Lábrea — Bôca do Acre — Rio Branco — Xapuri — Brasiléia — Assis Brasil, na extensão aproximada de 600 Km.

V — BR-406 — Trecho Lábrea — Humaitá, na extensão aproximada de 200 Km.

VI — BR-319 — Trecho Pôrto Velho — Humaitá — Manaus, na extensão aproximada de 650 Km.

VII — BR-174 — Trecho Manaus — Caracará — Boa Vista — Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 800 Km.

VIII — BR-301 — Trecho Boa Vista — Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 Km.

IX — BR-364 — Trecho Cuiabá — Vilhena — Pôrto Velho, na extensão aproximada de 1.020 Km.

X — BR-165 — Trecho Cuiabá — Cachimbo — Santarém, na extensão aproximada de 1.320 Km.

XI — BR-156 — Trecho Macapá — Oiapoque, na extensão aproximada de 680 Km.

XII — BR-080 — Trecho Rio Araguaia — Cachimbo — Jacareacanga — Manaus — Içana — até a fronteira com a Colômbia, na extensão aproximada de 3.200 Km.

XIII — BR-153 — Trecho Paralelo 13 (no Estado de Goiás) — Pôrto Franco, na extensão aproximada de 800 Km.

XIV — BR-010 — Trecho Carolina — Guamá (subtrecho da Belém-Brasília), na extensão de 600 Km.

XV — BR-070 — Trecho Rio Araguaia — Cuiabá, na extensão aproximada de 470 Km.

XVI — BR-307 — Trecho Cruzeiro do Sul — Benjamin Constant — Içana, na extensão aproximada de 885 Km.

XVII — Rodovia Perimetral Norte — Trecho Mitu — Içana — Caracarai — Macapá, na extensão aproximada de 2.450 Km.

XVIII — BR-158 — Trecho Barra do Garças — Xavantina — São Félix do Araguaia, na extensão aproximada de 650 Km.

Art. 2.º Ficam incluídas entre os bens da União, nos termos do artigo 4.º, item I, da Constituição, as terras devolutas a que se refere o artigo anterior.

Art. 3.º As posses legítimas manifestadas por moradia habitual e cultura efetiva, sobre porções de terras devolutas situadas nas faixas de que trata o artigo 1.º serão reconhecidas pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária nos termos dos artigos 11 e 97 do Estatuto da Terra (Lei n.º 4.504, de 30 de novembro de 1964).

Parágrafo único. Continuam a reger-se pela Lei n.º 2.597, de 12 de setembro de 1955, as terras devolutas na zona de fronteira a que se refere o artigo 2.º da mesma Lei.

Art. 4.º O Conselho de Segurança Nacional estabelecerá as normas para a implantação de projetos de colonização ou a concessão de terras, bem como para o estabelecimento ou exploração de indústrias que interessem à segurança nacional, nas terras devolutas das faixas mencionadas no artigo 1.º.

Art. 5.º São ressalvados, nas áreas abrangidas pelo artigo 1.º:

a) os direitos dos silvícolas, nos termos do artigo 198 da Constituição;

b) as situações jurídicas constituídas, até a vigência deste Decreto-lei, de conformidade com a legislação estadual respectiva.

Art. 6.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 1.º de abril de 1971; 150.º da Independência e 83.º da República. — **Emílio G. Médici** — **Alfredo Buzaid** — **Adalberto de Barros Nunes** — **Orlando Geisel** — **Mário Gibson Barboza** — **Antônio Delfim Netto** — **Mário David Andreazza** — **L. F. Cirne Lima** — **Jarbas G. Passarinho** — **Júlio Barata** — **Marcio de Souza e Mello** — **F. Rocha Lagôa** — **Marcus Vinicius Pratini de Moraes** — **Antonio Dias Leite Júnior** — **João Paulo dos Reis Velloso** — **José Costa Cavalcanti** — **Jorge Marsiaj Leal**.

DECRETO-LEI N.º 1.243, DE 30 DE OUTUBRO DE 1972

Eleva a dotação do Programa de Integração Nacional (PIN) criado pelo Decreto-lei n.º 1.106, de 16 de junho de 1970, altera o Decreto-lei n.º 1.164, de 1.º de abril de 1971, e dá outras providências.

O Presidente da República no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, itens I e II, e de conformidade com o artigo 89, item III, da Constituição decreta:

Art. 1.º É acrescida de Cr\$ 800.000.000,00 a dotação prevista no artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.106, de 16 de junho de 1970, que criou o Programa de Integração Nacional (PIN).

Parágrafo único. O acréscimo de recursos de que trata este artigo será constituído nos exercícios financeiros de 1975 a 1978, inclusive.

Art. 2.º São prorrogadas até o exercício de 1978 as disposições constantes do artigo 5.º e seus parágrafos, do Decreto-lei n.º 1.106, de 16 de junho de 1970.

Art. 3.º São incluídas, entre as obras de infra-estrutura a serem financiadas com os recursos do Programa de Integração Nacional (PIN), as seguintes rodovias na região setentrional do País:

I — Rodovia Perimetral Norte, definida pelas ligações Macapá-Caracarai-Içana-Benjamin Constant-Cruzeiro do Sul e suas ligações com as localidades de Cucui, Mitu, Caxias e Elvira;

II — Prolongamento da rodovia Cuiabá-Santarém, ligando as cidades de Óbidos e Alenquer à fronteira do Brasil com o Suriname.

Art. 4.º Em consequência do disposto no artigo anterior, os itens X, XVI e XVII do artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.164, de 1.º de abril de 1971, com a remuneração do item subsequente, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1.º

X — Trecho Cuiabá-Cachimbo-Santarém-Alenquer até a fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 1.920 km.

XVI — Rodovia Perimetral Norte-Trecho Macapá-Caracarai-Içana-Benjamin Constant-Cruzeiro do Sul e suas ligações com as localidades de Cucui, Mitu, Caxias e Elvira, na extensão aproximada de 3.300 km.

XVII — BR-158 — Trecho Barra do Garças-Xavantina-São Félix do Araguaia, na extensão aproximada de 650 km."

Art. 5.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de outubro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. — **EMÍLIO G. MÉDICI** — **Alfredo Buzaid** — **Adalberto de Barros Nunes** — **Orlando Geisel** — **Jorge de Carvalho e Silva** — **Antônio Delfim Netto** — **Mário David Andreazza** — **L. F. Cirne Lima** — **Confúcio Pamplona** — **Júlio Barata** — **J. Araripe Macêdo** — **Mário Lemos** — **Marcus Vinicius Pratini de Moraes** — **Antônio Dias Leites Júnior** — **João Paulo dos Reis Velloso** — **José Costa Cavalcanti** — **Hygino C. Corsetti**.

(As Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e de Finanças.)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA **N.º 27, de 1973**

(n.º 364 — C/71 na Casa de origem)

Torna obrigatória, nas escrituras de compra e venda, ou promessa de compra e venda, a data de nascimento das partes contratantes, quando pessoa física, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Nas escrituras públicas de compra e venda ou nos instrumentos de promessa de compra e venda de bens imóveis e respectivas transcrições ou averbações no Registro de Imóveis serão obrigatoriamente mencionados, em se tratando de pessoa física, além dos elementos de qualificação e identificação exigidos por lei, a data do nascimento das partes contratantes.

Art. 2.º Os protestos de títulos de qualquer natureza contra pessoa física só serão efetuados quando dos mesmos constarem, além dos requisitos necessários, a data de nascimento do devedor.

§ 1.º A publicação de protestos não poderá igualmente ser feita sem constar a data de nascimento do devedor.

§ 2.º As disposições deste artigo não alcançam os títulos emitidos até a vigência desta lei.

Art. 3.º Esta lei entrará em vigor sessenta dias após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(*A Comissão de Constituição e Justiça.*)

DO PRIMEIRO-SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

N.º 91, de 25 de maio de 1973, comunicando a aprovação da emenda do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 13/73 (n.º 1.122-E/73, na origem) que altera disposições referentes ao regime jurídico do Diplomata, e dá outras providências. (Projeto enviado à sanção em 25-5-73.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — O expediente lido vai à publicação. Sobre a mesa, projeto de resolução que será lido pelo Sr. 1.º-Secretário.

É lido o seguinte

PROJETO DE RESOLUÇÃO **N.º 27, de 1973**

Denomina "Sala Lourival Fontes" uma das dependências do Senado Federal.

O Senado Federal resolve:

Art. 1.º Uma das dependências do Anexo II do Senado Federal, destinadas às reuniões das Comissões Técnicas, terá a denominação de Sala Lourival Fontes.

Art. 2.º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Justificação

Lourival Fontes foi, incontestavelmente figura de realce da vida política e intelectual do Brasil. Nascido no Estado de Sergipe, exerceu cargos da maior relevância no Governo Federal, tendo representado, nesta Casa, o seu Estado, exercendo o mandato que o povo sergipano lhe conferiu com integridade e excepcional competência. Dotado de privilegiada inteligência, dedicou toda sua vida à política e às letras, alcançando posição do máximo realce na vida brasileira.

Justa a homenagem que propomos à sua memória, a ser prestada por esta Casa, que honrou como Senador e a que serviu com todo o brilho de sua inteligência e vasta cultura.

Sala das Sessões, 28 de maio de 1973. — **Lourival Baptista**, Senador.

(*As Comissões de Constituição e Justiça e Diretora.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — O projeto lido vai às Comissões competentes. (*Pausa.*)

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Geraldo Mesquita.

O SR. GERALDO MESQUITA — Pronuncia o seguinte discurso. Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Registro, com sincero e justificado pesar, o falecimento de D. José Hascher, ocorrido em Cruzeiro do Sul, no meu Estado.

A lamentável e triste ocorrência, verificada no dia 8 do corrente, abalou e consternou profundamente o povo acreano, de modo especial os habitantes do Município de Cruzeiro do Sul, no vale do Juruá, onde eram muito grandes a estima e a consideração que granjeara, mercê da destacada atuação ali desenvolvida, ao longo de mais de duas décadas, não só como admirável evangelizador, sempre querido e respeitado, bem assim como educador emérito.

Natural da Alsácea-Lorena, vinculado à Ordem do Espírito Santo, dirigiu com sabedoria e dignidade exemplares, durante vinte anos, a Prelazia do Alto Juruá.

Desse dignificante encargo só se afastou há poucos anos, já quase octogenário, em face das limitações próprias do estado de saúde precário e da idade propecta.

Mas não teve coragem, ele que foi sempre tão corajoso, de deixar o seu querido Juruá, a sua Cruzeiro do Sul, onde, no campo da assistência social, verdadeiro líder que era, desenvolveu trabalho digno dos maiores encômios,

confortando, socorrendo, amparando doentes, pobres, necessitados.

Seu acendrado amor àquela região, que elegeu para palco de sua marcante atividade evangelizadora, fez com que ali permanecesse para sempre, dedicando-se, nos últimos anos de sua vida, já despedido das prerrogativas de bispo, a sua maior obra, indiscutivelmente, no setor educacional, — o modelar Instituto Santa Terezinha, que construiu, e que presta relevantes serviços à juventude de Cruzeiro do Sul.

Ficou para sempre, como desejava, na sua querida Cruzeiro do Sul, junto ao seu rebanho, que o amava, sepultado na imponente e bela Catedral que construiu, quase às margens do impetuoso Juruá.

Da estima que o povo daquela cidade lhe dedicava, da amizade, da dedicação e do respeito de que era cercado, diz melhor o singelo e comovente relato que acabo de receber, graças a uma gentileza de Irmã Maria Angela, do Instituto Santa Terezinha, e que, por demais expressivo, incorpora a este registro, através do qual, com o sentimento do mais profundo pesar, presta a Bancada do Acre, nesta Casa, uma homenagem póstuma à memória do inesquecível Bispo a quem muito ficou a dever o nosso Estado, particularmente o Município de Cruzeiro do Sul, que com ele contraiu uma dívida irredimível de gratidão.

Eis o relato:

"Cruzeiro do Sul, 9 de março de 1973.

Exm.º Sr. Senador:

É com muito pesar que comunicamos o falecimento de nosso Senhor Bispo D. José, a 8 de maio, às 15 horas e 15 minutos da tarde.

Desde janeiro que já não se sentia muito bem, com dores fortes no estômago.

Tudo se deu rápido, mas não precipitado demais. Segunda-feira, dia sete, pela manhã, levantou às quatro horas e foi rezar na capela, mas não pôde mais celebrar a Santa Missa.

Chamamos o médico que lhe receitou algumas gotas e comprimidos. Os vômitos cessaram, porém, as dores, não. A noite passou mais ou menos. As cinco horas, a pressão estava baixa. Chamamos mais uma vez o Dr. Braga.

D. José pediu a Unção dos Enfermos, que foi administrada por Pe. Egon, com a presença de D. Henrique, Pe. Pohlen e Pe. Orlando e as Irmãs.

Dom José, lúcido, seguia tudo com atenção e espírito de fé.

Num relance, a notícia correu pela cidade e começou uma procissão de gente para ver o Sr. Bispo e ter o conforto de uma palavra. Ele recebeu a todos com paciência e amabilidade.

Do meio dia em diante, as forças foram decaindo sempre mais. O médico chegou pela terceira vez e constatou obstrução intestinal. Uma operação não era mais possível, dado o estado de fraqueza do Sr. Bispo.

As duas horas, recebeu a Santa Comunhão das mãos do Pe. Carlos e D. José ficou bem contente.

As Irmãs rezaram com ele o terço e depois pediu também a Ladainha de N. Senhora.

O povo continuava-se aglomerar e a respiração dele tornava-se cada vez mais difícil.

D. Henrique pediu ao povo que fosse rezar na capela. Após terem rezado um terço e a ladainha, com poucos minutos sua alma voou para o céu. — Os dois quartos estavam cheios de gente, mas reinava um silêncio, somente interrompido pelas orações pronunciadas por D. Henrique.

Enquanto lavávamos e vestíamos o corpo, Pe. Pohlen celebrava a missa, na capela, assistida por muita gente. Depois D. José foi levado à capela, onde passou a noite inteira no meio de nós e de muita gente que rezava e cantava.

Dia 9, às 6 horas e 15 minutos da manhã, após a missa celebrada às cinco horas levaram-no à Catedral acompanhado dos fiéis que passaram a noite em velório.

Em seguida, o Pe. Carlos celebrou a missa, assistida por muitos fiéis. O dia todo continuou o velório com cantos e orações dirigidas por nossas Irmãs.

As quinze horas houve concelebração. A Catedral estava repleta. Logo após foi o enterro, ao lado direito, entre o confessionário e a porta principal.

O bom povo certamente não o esquecerá, tanto por sua piedade, como pelo imenso bem material e espiritual que prodigalizou aos cruzeirenses.

Nós também podemos visitá-lo e dialogar com ele, vendo à nossa frente a cúpula da Catedral."

É certo que o bom povo do Juruá jamais esquecerá a figura marcante e admirável do grande bispo, que a ele dedicou, através de destacada

atuação, a maior parte de sua vida preciosa.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Benjamin Farah. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Antônio Fernandes.

O SR. ANTONIO FERNANDES — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

É alarmante o número de acidentes automobilísticos que mata e evolui desesperadamente nas estradas e ruas, atropelando, numa sequência de fatos com saldos assombrosos, em vários pontos do País. O número de mortos e feridos causados pelo trânsito, nestes últimos tempos, é tão impressionante, que o seu índice chega às raias do absurdo.

A imprensa não se cansa de pintar com cores vivas, o triste espetáculo que cresce dia a dia num verdadeiro ritmo macabro, para mostrar o drama dos acidentes que causam vítimas nas estradas, sucessivamente.

Entrevistas, reportagens e testemunho ao vivo, especialmente com pessoas que, de uma forma ou outra já foram vítimas de atropelamento, atestam que o trânsito está-se tornando uma grande ameaça aos que frequentam as escolas, as fábricas, os escritórios das empresas, os cinemas, as ruas onde todos, vivendo a sua vida pacífica, procuram superar os problemas de todo o dia.

E o País começa a perceber que os problemas do trânsito não são só das grandes cidades e sim de escala nacional, pelos reflexos e consequências cada vez maiores que acarretam para a vida de todos.

A primeira aproximação nacional do problema há, de certa forma, agir com muito cuidado, para ser atacado com profundidade, tomando-se em consideração os desastres sucessivos que são as características e o flagelo das rodovias, ceifando vidas e mutilando seres humanos que abundam nos hospitais.

Temos consciência de que esse problema não é de fácil solução.

É esse, porém, o desafio mais urgente de nosso atual estágio de desenvolvimento rodoviário e de urbanização. E constitui-se num dos dilemas que se propõem mais intensamente à ação do Governo, para a solução do complicadíssimo problema do trânsito, em busca do ponto de equilíbrio entre a grande demanda automobilística e a urbanização, revisão do Código Penal e a moderniza-

ção dos transportes rodoviários brasileiros.

Estudiosos do assunto afirmam "que é ilusório imaginar que a solução para o grave problema de trânsito nas grandes cidades brasileiras e nas rodovias reside apenas no maior rigor das leis penais".

Para o criminalista e Prof. Heleno Fragoso, impõe-se, sem dúvida, a reforma de nossas leis, inteiramente inadequadas, mas ao lado disso, é necessário ter presente, que a prevenção dos acidentes exige uma revisão completa do sistema de trânsito e da segurança das vidas. Acha o co-autor do novo Código Penal, que diante da decisão do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, de criar uma comissão para estudar a reforma da legislação sobre os delitos cometidos no trânsito, a grande solução seria a revisão completa de todo o sistema de trânsito, aí incluindo a sinalização, a travessia e a passagem de pedestres, bem como o próprio policiamento ostensivo e maior rigor nas especificações de segurança dos veículos, fator responsável de muitos acidentes.

Para o advogado Serrano Neves "O problema não é de quantidade, mas de qualidade da pena"

"A rigor, como se sabe disse antes de atingir a área do Direito Penal, envolve ele os temas: Educação, Prevenção Seleção e Disciplina. Só se pode falar tecnicamente, em crime doloso, quando o agente quer o resultado ou assume o risco de produzi-lo."

Afirmando que "dolo é consciência e vontade e que nos delitos de trânsito, em regra, isto não ocorre", o grande jurista lembra que "a propaganda oficial criou as figuras de Sugismundo e do Prevenildo, mas se esqueceu de criar a do Desastraldo."

"O ideal, portanto, seria o recurso de alargamento dos horizontes das penas acessórias, gradativamente, até a incapacidade para o exercício da profissão que, em regra, vai além da pessoa do criminoso".

"A lei penal — continua o criminalista — poderia, por exemplo, estabelecer — ameaçando e dificultando a atividade do motorista desastrado — as seguintes interdições de direito: inelegibilidade, em tema associativo ou sindical; proibição por prazo individualizado, de participação a qualquer título, de escolas de motoristas ou de planos protecionistas de aquisição de veículos motorizados; comparecimento semanal perante autoridades designadas para apresentação de relatório sob as penas da lei, das atividades do período; comunicação dentro do prazo de uma hora, de consertos a serem feitos no veículo subscritura; exame psicológico e de vista, mensalmente. Vistoria de

motor e acessórios do carro, também mensalmente."

Com esses subsídios, que certamente vão se somar a outros para ajudar a resolver a situação de calamidade em que está se tornando a circulação de veículos entre nós, louvo a iniciativa da Ordem dos Advogados do Brasil e confio nas providências das autoridades competentes, no sentido de fazer deter a embalagem sinistra.

Finalizando, Sr. Presidente, desejo despertar a atenção da indústria automobilística, de que ela tem o dever e a necessidade de participar ativa e diretamente, de uma parcela de ação para ajudar a reduzir os acidentes de trânsito.

Os fabricantes têm o dever moral da iniciativa de uma campanha nacional de educação para o tráfego, com a participação intensa dos representantes das grandes indústrias automotoras, ao lado das instituições privadas e públicas, com o objetivo de fazer com que os seus produtos, potentes e velozes, não se constituam em máquinas destruidoras contra a coletividade.

Considerando a gravidade da situação, Srs. Senadores, cuja solução depende de cada um assumir o seu papel, e decidir se incorporar à árdua tarefa, dispondo-se a contribuir para que as tragédias cotidianas tenham paradeiro: Considerando o drama de cada um e a culpa de todos nós, tudo é justo exigir-se de todos, senão o sacrifício, o mínimo de boa vontade, como cooperação. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Adalberto Sena. (Pausa.)

S.Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador José Sarney.

O SR. JOSÉ SARNEY — (Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores, o Marechal Juarez Távora acaba de publicar o primeiro volume das suas memórias.

Certamente, pela importância desse homem na vida pública brasileira, não se trata de um simples fato editorial; as memórias do Marechal Juarez Távora trazem ao debate, ao testemunho da História, um longo período da vida pública de nossa terra. O livro representa em grande parte a personalidade desse homem lendário, numa linguagem pura, de uma pureza que às vezes chega às raias da candura.

O Marechal Juarez Távora reflete a sua personalidade, a pureza com que participou em todos os episódios da vida pública brasileira; a pureza com que viveu a sua meninice, naqueles sofridos sertões do Ceará; a pureza com que viveu a sua vida de

jovem militar; a pureza do heroísmo com que fez revoltas; a pureza do homem que se integrou na vida pública, buscando-a como destino mais alto; e a pureza com que soube envelhecer para a glória de toda a Nação.

Em primeiro lugar, o Marechal Juarez Távora nos dá um testemunho, membro que é desse povo do Nordeste, o que é esta sofrida Nação.

Nascido de família humilde e numerosa, na "Fazenda do Embargo", vendo o seu velho pai tangendo, todas as manhãs, os animais para o curral de leite ou partindo para a lavoura em companhia dos filhos e também sentindo na dureza da vida a necessidade da família desintegrar-se, ora tocada pela seca, ora encantada pela visão dos seringais da Amazônia, que seduziram tantos nordestinos — esse o clima que o arrancou dos irmãos mortos e o trouxe para a aventura da grande cidade, que o levou a buscar o curso superior na Escola Politécnica; que o levou a abandoná-lo por falta de recursos, e ingressar na carreira militar e a também abandoná-la, para que pudesse, servindo aos seus ideais, procurar para o nosso País caminhos melhores.

A História guardou para o testemunho dos nossos dias homens extraordinários como Eduardo Gomes e Juarez Távora, ambos egressos da epopéia de 22, em que a saída da Escola Militar não era menor do que a saída do Forte em que jovens tenentes tinham presente o quê? — Em primeiro lugar a honra militar, mas acima dela a honra do próprio País.

O Sr. Ruy Carneiro — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. JOSÉ SARNEY — Com muita honra, Sr. Senador.

O Sr. Ruy Carneiro — Estava aguardando que V. Ex.^a, ao fazer a exaltação, ao dar os aplausos ao eminente homem público que é o Marechal Juarez Távora, chegasse aos anos de 1930. Infelizmente não tive a sorte de V. Ex.^a, ainda não pude ler o referido livro de memórias, mas vou fazê-lo com muita satisfação. O discurso acertadíssimo que V. Ex.^a está pronunciando nesta tarde servirá como estímulo para mostrar ao grande soldado, ao grande homem público que o é o Marechal Juarez Távora, que a sua obra, que as suas memórias, que a sua história através dos tempos teve a ressonância que V. Ex.^a, com o brilho do seu talento e com a sua cultura está hoje dando aqui no plenário do Senado da República. Quero dizer que me aproximei desse grande soldado em 1930, quando foi o Chefe Militar da Revolução no Norte, na Capital da Paraíba, João Pessoa. Ali fui seu comandado e, dias depois de ter eclodido o movimento, passei a seu Ajudante de Ordens. Mais tar-

de, servi com o General Juracy Magalhães. Ambos são meus grandes amigos e figuras exponenciais da nossa Pátria. De sorte que venho trazer os meus aplausos, porque estou certo de que o discurso de V. Ex.^a neste plenário terá uma ressonância especial de ternura no espírito do Marechal Juarez Távora.

O SR. JOSÉ SARNEY — Muito obrigado, Senador Ruy Carneiro, pelo aparte de V. Ex.^a

No seu livro, o Marechal Juarez Távora traz o testemunho da presença de V. Ex.^a, na Paraíba, em 1930. Diz e.e. que, à falta de ligações maiores, no setor militar daquela área, com poucos tenentes, no dia em que a Revolução eclodia, V. Ex.^a, Sr. Senador Ruy Carneiro, apresentava-se como Tenente fardado, para incorporar-se às forças revolucionárias.

O meu depoimento, se tem algum mérito, é apenas o da homenagem de um homem da geração de 30, posterior a do Marechal Juarez Távora, que pode dizer que essa geração de homens excepcionais deu ao país o exemplo do seu heroísmo e do seu sacrifício, reverenciado por todos nós.

Duas grandes campanhas tiveram talvez a virtude de comover o Brasil, de uni-lo através de uma grande idéia: no século passado, a luta pela Abolição e, no século presente, o ideal dos tenentes. A Abolição, porque foi a primeira campanha, em termos nacionais, que tomava conta do País de ponta a ponta, não sendo uma imposição de cima para baixo, mas um sentimento dos mais puros que vinha de baixo. É afirmação comum, corriqueira — e até banal — repetir-se o que se tem dito tanto: que foram os filhos dos escravocratas que fizeram a Abolição. Na realidade, nenhuma campanha serviu mais para integrar o País espiritualmente do que a da Abolição, que durou tanto tempo alicerçada no idealismo mais puro. Quando tiveram de fazer a lei, apenas pôde ser dito. "É declarada extinta a escravidão no Brasil" e o "declarada", era ali colocado, nos diz Joaquim Nabuco, porque, na realidade, ela já estava extinta, no momento em que o Congresso e a Princesa sancionavam a lei. Por isso, empolgando o povo, a campanha da Abolição construiu ídolos nacionais que até hoje são guardados na homenagem dos nomes que ficaram em quase todas as ruas das nossas grandes cidades.

Vêem-se, no Rio de Janeiro, dos estadistas que participaram dos debates daquele tempo: é o Senador Dantas, é Andrade Figueira, é Ferreira Vianna, é Joaquim Serra, é Joaquim Nabuco, enfim, homens que souberam construir algo além das pedras, muito mais sublime; o espírito do ideal da libertação dos escravos. No século atual, podemos compará-los com o

tenentismo, que vinha formado na sua aparente contradição das idéias liberais pregadas na campanha civilista.

Fora Rui Barbosa quem, através da campanha civilista, semeou, por este País, toda a grandeza e a obrigação que tínhamos de não ser uma pequena nação, mas de alicercá-la num estado de direito. Esses ideais maiores refletiram-se dentro da juventude militar e a juventude dos tenentes, na força das suas armas e da sua revolta, estava embasada por estas idéias pregadas por grandes políticos.

Lembro-me de que, na minha pequena cidade natal, o ideal dos tenentes, depois desdobrado na Coluna Miguel Costa e Prestes, como a chama Juarez Távora, no seu livro, durante muitos anos, dava ao Brasil, de um extremo ao outro, a noção de que ainda era possível salvar-se dos vícios do presente para uma grandeza no futuro.

Lembro-me de que, sendo eu de uma geração diferente, tinha um tio que, no interior perdido do Maranhão, dentro da sua casa, à proporção que os filhos nasciam, colocava o nome dos heróis da Coluna. Assim, havia Juarez Távora da Costa Leite, Luiz Carlos Prestes da Costa Leite, Siqueira Campos da Costa Leite. Depois, quando a Coluna acabou, mantendo essa forma de homenagear os seus ídolos, ele passou a dar nome aos filhos, ao se tornar espírita, de outra maneira: Allan Kardec da Costa Leite, etc. Lembro-me de meu avô dizendo, numa representação do que era aquela época, que havia na cidade um homem que se dava ao luxo de, à noite, desarrumar os pratos, quebrar panelas e deixar restos de comida, para dizer de manhã e chamando testemunhos que alguém da Coluna passara por aquele lugar.

Foi assim que eles souberam, através do Brasil todo e durante tantos anos, manter o rumo de mudar e conseguiram fazê-lo quando chegaram os anos de 30.

As nossas cidades estão cheias de ruas Joaquim Távora, Siqueira Campos, Mário Carpenter, etc. numa homenagem a essa geração de bravos.

O Sr. Ruy Santos — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. JOSÉ SARNEY — Darei, em seguida, o aparte a V. Ex.^a

O livro do Marechal Juarez Távora dá o testemunho desse tempo, da vivência dos sertões, dos sofrimentos de todos os momentos para chegar até "ao sopé da montanha", como ele chama, quando a aliança dos militares com os civis pôde abrir uma nova era para o Brasil através da Revolução de 30.

Com muita honra, ouço o aparte do nobre Senador Ruy Santos.

O Sr. Ruy Santos — O que caracteriza as grandes vidas é a linha reta ascensional em que elas se fazem. A de Juarez Távora é uma grande vida, porque toda ela feita dentro da fidelidade aos princípios da sua mocidade e com uma coerência exemplar. O livro de memórias que ele vem de publicar, e que retrata essa grande existência, há de ser um roteiro a ser seguido por todos os que se iniciam na vida pública brasileira.

O SR. JOSÉ SARNEY — Muito obrigado a V. Ex.^a, Senador Ruy Santos que, com a sua autoridade, o seu brilhantismo, traz um depoimento importante que fica integrado ao meu discurso.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, estou hoje tendo a oportunidade, nesta Casa, de reverenciar Juarez Távora, a quem aprendi a admirar na minha infância, a quem segui na minha juventude, na minha maturidade acompanhando-o no desejo de vê-lo Presidente da República, e a quem posso hoje, da Tribunal do Senado da República, prestar esta comovida homenagem.

Tive oportunidade, também, quando Governador do Maranhão, de reparar, na memória do Mal. Juarez Távora, a imagem do Maranhão. Todos sabemos que Juarez Távora foi preso em 1930, no cerco de Teresina, no Piauí, mas foi preso para o Maranhão, e na penitenciária do Maranhão aguardou a sua transferência para o Rio de Janeiro.

Quando Governador do Maranhão, uma noite, com lágrimas nos olhos, vi aquela figura lendária, de cabelos brancos, olhando para cima, tranqüilo e grande, e pude entregar-lhe a Medalha do Mérito do Maranhão, dizendo-lhe que assim procedia para o Maranhão reparar a imagem de ter entrado com a geografia para sua prisão.

O Sr. Magalhães Pinto — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. JOSÉ SARNEY — Com muita honra, ouço o aparte do nobre Senador Magalhães Pinto.

O Sr. Magalhães Pinto — Desejo aliar-me aos que estão neste momento homenageando Juarez Távora e, ao mesmo tempo, lembrando os episódios de 22 e 30, quando são citados outros eminentes brasileiros: um que foi o Brigadeiro da Libertação, Eduardo Gomes, e outro nosso companheiro de Partido, o grande homem público brasileiro, que é Juracy Magalhães, bem como os eminentes brasileiros Marechais Cordeiro de Farias e Nelson de Melo. Nós que acompanhamos a vida de Juarez Távora sabemos que

S. Ex.^a é um homem muito espiritual, muito humilde, mas que diante das injustiças sociais, diante daquilo que acontece de mal no nosso País, a sua indignação é permanente. Portanto, nesta hora em que V. Ex.^a faz considerações em torno do livro que acaba de publicar, desejo também deixar minha homenagem e apreço a este grande cidadão de nossa Pátria.

O SR. JOSÉ SARNEY — Muito obrigado, nobre Senador Magalhães Pinto, pelo honroso aparte de V. Ex.^a que traz a autoridade do seu nome e o testemunho da sua vida de grande político brasileiro.

Sr. Presidente, o livro do Marechal Juarez Távora nos dá também oportunidade de uma reflexão sobre páginas da vida brasileira.

A primeira delas é sobre o ideal dos tenentes; a segunda delas sobre a perseverança neste ideal, e a terceira e mais importante é a constatação dos fatos da própria história, de que somente os tenentes puderam concretizar os seus ideais, no momento em que eles compreenderam que a sua revolta não podia ser um simples episódio da História Militar para ser um episódio decisivo da vida política nacional.

E aí, no documento que Juarez Távora incorpora ao seu livro, do rompimento com Luiz Carlos Prestes, emerge, em grande nitidez, a formação que já servia de base à ação das Forças Armadas no Brasil.

Em primeiro lugar, Luiz Carlos Prestes desejava que o episódio militar continuasse um episódio militar, e que eles não deviam se juntar aos políticos da Aliança Liberal e que, ao contrário disso, deviam, pela força das armas, impor uma nova estrutura econômica e social ao País. E aí é que, na sua carta, que é um documento que agora vem à baila, Juarez Távora marca, nitidamente, aquela posição democrática dos políticos democráticos. É quando ele diz, naquela altura, e quando mandava Siqueira Campos com eles dialogar em Buenos Aires, que era impossível que continuasse como um simples episódio militar, porque somente transformado num fato político e que por mais que a força tomasse conta da força, que se estabelecesse uma ditadura, ela seria incapaz de reformar as estruturas fora dos ideais democráticos. E esses ideais quais eram? E nitidamente se distinguem as duas águas, porque no Estado totalitário, de natureza comunista, os objetivos são absolutamente materiais, o sistema de produção guia os homens e a ânsia de melhores níveis de vida, a qualquer preço e a qualquer custo esmagam aquilo que o homem tem de mais nobre, que é liberdade. É aí que separando-se as águas, no ideal dos tenentes, fixa Juarez, naquela carta de

rompimento, a tônica decisiva que o Brasil pudesse mudar a partir de 1930. Não mudar definitivamente, porque obra de um país não se acaba, mas pelo menos mudar os rumos que passaram a ser tomados. Passaram a dar outra dimensão e foram desdobrados em outros episódios, até o episódio de março de 1964.

Agora, estamos vendo a Argentina, da cisão profunda das suas Classes Armadas com o povo daquela terra; a divisão profunda das águas, afastando e jogando aquele país à beira ninguém sabe de que. Fenômeno que devemos hoje refletir, em relação ao Brasil, porque aqui sempre foi a integração dos militares como o meio civil, a transformação não de fatos militares mas em fatos políticos, que nos tornaram capazes de atravessar todas as dificuldades e caminhar a Nação até o dia de hoje, superando os seus problemas políticos e já hoje superando os problemas econômicos. E talvez o maior desserviço que se possa prestar a uma nação seja essa separação entre a força colocada a serviço da nação e os políticos colocados a serviço de ideais maiores e superiores.

O fato da Argentina leva-me a essa reflexão quando falo sobre a figura e o livro de Juarez Távora — a da necessidade cada vez maior que temos de considerar a Nação como um todo e no seu todo, jamais podendo separar o poder político, que é uno, que é indivisível, que é da Nação, entre qualquer categoria de cidadão, quer seja militar, quer seja civil. Foi isso que possibilitou nos ideais dos Tenentes, de 22, 24 e 30, desdobrada em até 1964, a possibilidade de o Brasil ser e caminhar para cada vez mais se firmar como grande Nação.

A vida militar sempre foi uma fonte permanente de formação de políticos e estadistas. Caxias foi um militar excepcional mas, foi um grande político e é a junção desses dois aspectos, que se integram em sua personalidade, que o tornam maior.

A integração permanente entre a ação civil e militar, sem discriminação de origem, constituiu sempre a base de nossos sucessos ao longo da história. Militar foi Juarez, mas, político também o foi e nunca ninguém lhe cobrou sua origem. As nossas Forças Armadas emergindo democraticamente das camadas da sociedade fugindo às tentações de casta, oferecem um espetáculo de integração que é o segredo do nosso milagre.

O contraste hoje nosso que aqui se oferece e o contraste que vemos do outro lado, no país do Prata servem para no momento em que analisamos a vida de um homem que é lendário, que é um mito para este País, dizermos do heroísmo que eles plan-

taram nos sertões do Brasil, do heroísmo que eles plantaram nas áreas da sua Capital, dos exemplos que geraram e deram a muitas e muitas gerações e que conseguiram trazer este País até hoje ao lugar em que ele se encontra, é fruto dessa união sem fronteiras entre os nossos cidadãos que se orgulham dos seus heróis.

Por isso que, ao reverenciar a figura do Marechal Juarez Távora nesta tarde, no Senado, examinando a sua longa vida, podemos todos ver a consagração e a bravura com que esses homens souberam envelhecer, com que esses homens souberam construir ideais, com que souberam caminhar para a glória.

Estas, Sr. Presidente, as palavras que desejava deixar nos Anais do Senado, para homenagear um homem que — como disse — é uma glória do País, um homem que soube viver e que soube envelhecer a serviço desta grande Nação. (Muito bem! muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Carneiro.

O SR. RUY CARNEIRO (Pronuncia o seguinte discurso) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, a Paraíba mui justamente enceta um grande movimento para conseguir do eminente Presidente da PETROBRÁS, General Ernesto Geisel, a instalação, no porto de Cabedelo, de uma refinaria de petróleo. Esse grande administrador e grande militar conhece profundamente as condições da Paraíba, pois, como tenente e subcomandante de uma bateria, após a Revolução de 30, passou vários anos entre nós. Conhece todos os problemas da Paraíba.

De maneira que acredito, como todos os paraibanos, que S. Ex.^a só não instalará a refinaria de petróleo em Cabedelo se for absolutamente impossível. Sr. Presidente, solicito elementos para pronunciar-me sobre o movimento que se está desenvolvendo em prol dessa pretensão sobretudo em João Pessoa e que depois tomou vulto de Cajazeiras e Cabedelo, de Cabedelo a Monteiro, e de Monteiro a Guarabira e a Bananeiras, na divisa do Rio Grande do Norte. Não digo que outras Capitais da nossa Região não devam receber essa grande distinção por parte do Presidente da Petrobrás, entretanto penso que chegou a vez da Paraíba, e daí o meu apelo no sentido de que sejam atendidas as aspirações de minha terra e do meu povo.

Pelo que estou informado o atual Governador da Paraíba, o Ministro Ernâni Satyro, içou uma bandeira formulando ao Presidente Garrastazu Médici e ao General Ernesto Geisel esse justo anseio, essa justa aspiração da nossa terra.

Sr. Presidente e Senhores Senadores, ainda não recebi os dados, os elementos, que solicitara afim de fazer um comentário mais profundo a respeito do assunto, do mais absoluto interesse para minha Paraíba.

Hoje, porém, recebi uma comunicação do Deputado Ananias Pordeus Gadelha, 1.^o Secretário da Assembléia Legislativa da Paraíba, comunicando o que ocorreu naquela Casa do Legislativo Estadual, a respeito desse movimento, que não é do nosso Partido nem da ARENA, que não é também do Governador, mas de todos os paraibanos: todos desejam e todos almejam a instalação da Refinaria em Cabedelo.

Para que conste dos Anais da Casa, passo a ler essa comunicação, de 17 de maio de 1973:

GS/Ofício/315/73

Em 17 de maio de 1973.

Senhor Senador:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que esta Casa Legislativa, em Sessão realizada no dia 10 do corrente, aprovou o Requerimento n.^o 56/73, proposto pelo Deputado José Gayoso e outros, formulando veemente apelo aos Excelentíssimos Senhores Presidente da República e da PETROBRÁS, no sentido de ser instalada, no Porto de Cabedelo, neste Estado, a Refinaria de Petróleo em face das condições materiais e técnicas favoráveis.

Aproveito a oportunidade para testemunhar a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e consideração. — **Ananias Pordeus Gadelha**, 1.^o Secretário.

Sr. Presidente — Pertence o Deputado José Gayoso, a Bancada do MDB, mas como acabei de dizer, o movimento não é do Partido, o movimento é da Paraíba. Toda a Paraíba está levantada, pedindo para que esta Refinaria de Petróleo seja instalada no porto de Cabedelo, que dispõe de condições materiais e técnicas como afirmou aquele parlamentar paraibano.

O Sr. Virgílio Távora — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. RUY CARNEIRO — Com prazer, nobre colega.

O Sr. Virgílio Távora — Nobre Senador Ruy Carneiro, a união de forças mais antagônicas da Paraíba em torno daquilo que se lhes afigura ser uma aspiração justa e certa, é como que uma continuação daquela e de outros Estados que, também esquecendo as divergências partidárias, se uniram, para pleitear igual medida. Essa medida representa nada mais nada menos do que o embasamento necessário à instalação do futuro parque petroquímico, razão maior

pelo seu efeito multiplicador do progresso que eles almejam. Estamos certos de que a direção da PETROBRAS agirá em termos absolutamente técnico, não só examinando o aspecto da localização da refinaria, no sentido de melhor conveniência para a Companhia, como o inserido dentro do contexto do desenvolvimento nacional, instrumento dos maiores do progresso que hoje atravessa o País. Acreditamos que S. Ex.^a o Sr. Presidente da PETROBRAS, que tem atrás de si um passado que o recomenda como técnico e juiz, saberá colocar, acima de quaisquer outras preocupações, aquela do supremo interesse do País e daqueles melhores interesses da Companhia à que preside.

O SR. RUY CARNEIRO — Agradeço a gentileza do aparte do nobre líder da ARENA, Senador Virgílio Távora.

Como disse no início desse pronunciamento, que é mais uma notícia sucinta do grande movimento que está empolgando meu Estado, desde o Chefe do Governo, Ministro Ernani Satyro ao mais humilde dos paraibanos, sabemos que outros Estados também pleiteiam, dentro das condições que S. Ex.^a acaba de situar no seu aparte, a localização da Refinaria.

Mas, é um direito que nos assiste, pleitear, pedir, para conseguir esta graça, — a instalação da Refinaria em Cabedelo — em benefício da nossa terra pequenina e pobre: a Paraíba. (Sem revisão do Orador.) (Muito bem! Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — O Sr. Senador Adalberto SENA enviou à Mesa discurso para ser publicado, na forma do disposto no art. 227 do Regimento. S. Ex.^a será atendido.

É o seguinte o discurso enviado à Mesa:

O SR. ADALBERTO SENA — Sr. Presidente, Senhores Senadores:

Em Cruzeiro do Sul, no Estado do Acre, na tarde de 8 do corrente, faleceu Dom José Hascher, Bispo da Prelazia do Alto Juruá.

Lamento que, por culpa dos serviços postais, só agora tenha recebido tal notícia e, assim ficasse privado do melhor ensejo para, no uso desta tribuna, expressar a minha solidariedade com a comocão popular que ali se seguiu a esse transe.

Realmente, Senhores Senadores, todos os acreanos e particularmente nós — os do Vale do Juruá — bem sentimos quanto significaram, para o nosso Estado e para algumas das circunvizinhanças amazonenses, os desvelos pessoais e atuação social desse ilustre prelado.

Deus lhe deu, entre os trabalhos e tormentos de uma missão religiosa, o privilégio de uma longa vida, da qual grande parte — senão a maior — foi dedicada à nossa terra.

Vindo da Alemanha e colocado à frente de uma congregação de genuínos missionários, Dom José, foi sobretudo, um comandante invulgar. Orientando e incentivando os seus auxiliares, assim nas cidades como em incursões através das estradas ou dos varadouros, dos rios ou dos igarapés, pelos seringais a dentro, é impressionante, como se verá, o legado de bens morais e obras comunitárias que nos adveio dessa aliança de vontades e dessa conjugação de esforços, de que só são capazes as lideranças autênticas e as vocações inabaláveis.

Sob sua influência abriram-se por ali os primeiros colégios para a educação de meninas e moças; já sob sua supervisão esses mesmos colégios se transformaram em centros de formação de professoras e, paralelamente, ergueram-se escolas e oficinas para meninos e jovens das famílias carentes de recursos e, ainda, se supriram deficiências da indústria local, com trabalhos de olaria e de alvenaria, nos quais, constantemente a congregação se esforçava.

E, como se tudo isto não já bastasse para a dignificação dos seus mistérios, ei-los também pressurosos e dedicados a tarefas auxiliares de assistência médica e farmacêutica, em escala regionalmente grandiosa.

Quer cooperando com as iniciativas oficiais nos leprosários e nos preventórios, quer exercendo a enfermagem nos hospitais das cidades, quer provendo necessidades terapêuticas das populações desvalidas, assim mais se ia e se vai esparzindo a prodigalidade da diocese e a diuturna prestimosidade dos seus servos.

Por outro lado, nas vezes que ia à Europa, por dever de ofício, Dom José jamais se esqueceu das necessidades dos seus paroquianos; e uma prova disso, colhi-a eu em visitas aos colégios de Cruzeiro do Sul e de Humaitá. Entre as acomodações da casa, depauperaram-se compartimentos repletos de medicamentos trazidos da Alemanha e ali estocados para adequada distribuição, gratuita ou a preços simbólicos, entre os pobres e os mal remediados.

Com o avançar dos anos, Dom José já um tanto combatido em sua saúde, desobrigara-se de boa parte dos seus encargos, transferindo-os a Dom Henrique Rüeth, o mais credenciado dos seus confrades e, reconhecidamente, uma nova revelação dos atributos a que venho me referindo.

Ainda assim, com a lucidez de espírito, que Deus lhe conservou até a última hora, não deixou de ser o guia

espiritual e o mentor intelectual a que os outros recorriam.

Por tudo isto e outros benefícios que, por certo, ora me escapam da memória, bem se explica a emoção com que o povo de Cruzeiro do Sul presenciou-lhe as exéquias e o conduziu ao túmulo, confundindo-se, em massa, com os membros da Congregação, nas orações e nos cânticos, que se prolongaram até quando o seu corpo foi depositado entre o confessor e a porta principal da Igreja — daquela imponente Igreja que foi também, na projeção e no estilo, uma das colaborações da sua inteligência e da sua operosidade.

Rendo-lhe, pois, com as flores da nossa saudade, a merecida homenagem de um amigo que o conservará em suas lembranças, mas sobretudo mais uma das homenagens dos juruaenses, que, por tanto lhe terem ficado a dever, já o elevaram à galeria dos benfeitores daquela região.

Comparecem mais os Srs. Senadores:

José Esteves — Dinarte Mariz — Milton Cabral — Danton Jobim — Nelson Carneiro — Accioly Filho — Ney Braga — Lenoir Vargas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Finda a Hora do Expediente. Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item I:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 59, de 1972, de autoria do Sr. Senador Vasconcelos Torres, que autoriza sirene e luz vermelha intermitente nos carros de médicos cardiologistas e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 49 e 50, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, favorável, com emenda que apresenta do n.º 1-CT.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1.º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO N.º 69, de 1973

Nos termos do art. 311, alínea a do Regimento Interno, requiero adiamento da discussão do Projeto de Lei do Senado n.º 59, de 1972, que autoriza sirene e luz vermelha intermitente nos carros de médicos cardiologistas e dá outras providências, a fim de que sobre ele seja ouvida a Comissão de Saúde.

Sala das Sessões, em 28 de maio de 1973. — Fernando Corrêa.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)

— Em consequência da aprovação do requerimento, a matéria sairá da Ordem do Dia, para audiência da Comissão de Saúde.

Item 2:

Discussão em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 62, de 1972, de autoria do Sr. Senador Milton Cabral, que dispõe sobre a Associação Brasileira de Normas Técnicas (A.B.N.T.), institui a coordenação centralizada de elaboração das Normas Técnicas Voluntárias, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 83 e 84, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Economia, favorável.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1.º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO

N.º 70, de 1973

Nos termos do art. 311, alínea a do Regimento Interno, requero adiamento da discussão do Projeto de Lei do Senado n.º 62, de 1972, que dispõe sobre a Associação Brasileira de Normas Técnicas, institui a coordenação centralizada de elaboração das normas técnicas voluntárias, e dá outras providências, a fim de que sobre ele seja ouvida a Comissão de Serviço Público Civil.

Sala das Sessões, em 28 de maio de 1973. Virgílio Távora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)

— Em consequência da aprovação do requerimento, a matéria sairá da Ordem do Dia, para audiência da Comissão de Serviço Público Civil.

Item 3:

Discussão, em primeiro turno (apreciação preliminar da juridicidade, nos termos do art. 297 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado n.º 17, de 1973, de autoria do Sr. Senador Ruy Carneiro, que dispõe sobre o pagamento em dobro dos salários e vantagens legais devidos aos empregados-reclamantes e suas testemunhas, quando dispensados sem justa causa dentro de noventa dias da reclamatória, tendo PARECER, sob n.º 69, de 1973, da Comissão

— de Constituição e Justiça, pela injuridicidade.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

Os Srs. Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

O projeto foi rejeitado. Vai ao Arquivo.

É o seguinte o projeto rejeitado:

PROJETO DE LEI DO SENADO

N.º 17, de 1973

Dispõe sobre o pagamento em dobro dos salários e vantagens legais devidos aos empregados-reclamantes e suas testemunhas, quando dispensados sem justa causa dentro de noventa dias da reclamatória.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º É assegurado aos empregados-reclamantes e suas testemunhas, quando dispensados sem justa causa dentro de noventa dias da data de apresentação da reclamatória trabalhista, o direito a receber, em dobro, dos empregadores, os salários e demais vantagens legais devidos.

Art. 2.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)

— Está esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Não há oradores inscritos.

Lembro aos Srs. Senadores que o Congresso Nacional está convocado para uma sessão a realizar-se amanhã, terça-feira, às 10 horas, destinada a leitura de mensagem presidencial.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão.

Designo para a próxima, a seguinte

ORDEM DO DIA**1**

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 31, de 1972, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, estabelecendo que a sentença normativa da Justiça do Trabalho fixará, também, um piso salarial ou limite mínimo de remuneração para a categoria profissional e dando outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 302, 303 e 564, de 1972, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade;

— de Legislação Social, favorável; e

— de Economia, contrário.

2

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 66, de 1972, de autoria do Senhor Senador Emival Caiado, que amplia a jurisdição da Junta de Conciliação e Julgamento da 3.ª Região da Justiça do Trabalho, tendo

PARECERES, sob n.ºs 104 e 105, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Legislação Social, favorável, com Emenda n.º 1-CLS que oferece.

3

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 1, de 1973, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que estende aos delegados sindicais destinados à direção das delegacias ou seções as garantias do art. 543 da Consolidação das Leis do Trabalho, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 58 e 59, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Legislação Social, favorável.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)

— Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas e 40 minutos.)

ATA DA 50.ª SESSÃO, REALIZADA EM 23-5-73

(Publicada no DCN — Seção II

— de 24-5-73)

Retificações

No Projeto de Lei do Senado n.º 54/73, que modifica a redação da alínea "b", do art. 1.º da Lei n.º 1.234, de 14-11-50, que confere direitos e vantagens a servidores que operem com Raios X e substâncias radiotivas:

Na página 1.390, 2.ª coluna, na sua justificação,

Onde se lê:

... que se esperava ...

Lê-se:

... que se espera ...

Após sua justificação,

Onde se lê:

LEI N.º 1.234, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1950

Lê-se:

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI N.º 1.234, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1950

.....

No Projeto de Resolução n.º 26/73, que altera dispositivo do regimento interno do Senado Federal:

Na página 1.390, 3.ª coluna, no penúltimo parágrafo de sua justificação,

Onde se lê:

..., deprimimento,...

Leia-se:

..., deprimente,...

No item 1 da Ordem do Dia, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 7/73, que cria, na Justiça do Trabalho da 2.ª Região as Juntas de Conciliação e Julgamento de Curitiba (4.ª), Sorocaba (2.ª) e Mauá:

Na página 1.391, 1.ª coluna, após a votação do projeto,

Onde se lê:

Aprovado. O projeto vai à Comissão de Redação.

Leia-se:

Aprovado. O projeto vai à sanção.

ATA DA 51.ª SESSÃO, REALIZADA

EM 24-5-73

(Publicada no DCN — Seção II
— de 25-5-73)

Retificações

No Acordo de Cooperação Técnica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Senegal, que acompanhou o Projeto de Decreto Legislativo n.º 16/73:

Na página 1.439, 2.ª coluna, na introdução do Acordo,

Onde se lê:

... ser aplicação ...

... de desenvolvimento:

Leia-se:

... ser de aplicação ...

... de desenvolvimento;

No Parecer n.º 130/73, da Comissão de Legislação Social, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 20/73, que dispõe sobre a criação dos Conselhos Federal e Regionais de Enfermagem e dá outras providências:

Na página 1.442, 1.ª coluna, nas assinaturas do parecer,

Onde se lê:

Renato Franco, Relator — Francô Montoro, Relator — ...

Leia-se:

Renato Franco, Presidente, eventual —

Franco Montoro, Relator — ...

LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA

PUBLICAÇÃO DA DIRETORIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO FEDERAL

Volume com 326 páginas — Preço Cr\$ 20,00

ÍNDICE

I — LEI ORGÂNICA DOS PARTIDOS POLÍTICOS

- a) Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 21-7-71; ret. D.O. de 23-7-71).
- b) Lei nº 5.697, de 27 de agosto de 1971 — "Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971
— Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-9-71).
- c) Quadro Comparativo:
 - Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 21-7-71; ret. D.O. de 23-7-71);
 - Lei nº 5.697, de 27 de agosto de 1971 — "Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-9-71);
 - Projeto de Lei nº 8/71 (CN); e
 - Lei nº 4.740, de 15 de julho de 1965 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-7-65; ret. D.O. de 3-7-65).
- d) Instruções para Organização, Funcionamento e Extinção dos Partidos Políticos — Resolução nº 9.058, de 3 de setembro de 1971, do Tribunal Superior Eleitoral (D.J. de 13-9-71).

II — CÓDIGO ELEITORAL

- a) Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 — "Institui o Código Eleitoral" (D.O. de 19-7-65; ret. D.O. de 30-7-65).
- b) alterações:
 - Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966 — "Altera a redação da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral)" (D.O. de 6-5-66) (alterações já consignadas);
 - Decreto-lei nº 441, de 29 de janeiro de 1969 — "Altera e revoga dispositivos da Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966" (D.O. de 30-1-69; ret. D.O. de 4-2-69) (alterações já consignadas);
 - Decreto-lei nº 1.064, de 24 de outubro de 1969 — "Altera a redação do art. 302 do Código Eleitoral, e dá outras providências" (D.O. de 27-10-69).

III — SUBLEGENDAS

- Lei nº 5.453, de 14 de julho de 1969 — "Institui o sistema de sublegenda, e dá outras providências" (D.O. de 18-6-68).

IV — INELEGIBILIDADES

- Lei Complementar nº 5, de 29 de abril de 1970 — "Estabelece, de acordo com a Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, art. 151 e seu parágrafo único, casos de inelegibilidades, e dá outras providências" (D.O. de 29-4-70).

MESA

Presidente:
Filinto Müller (ARENA — MT)

1.º-Vice-Presidente:
Paulo Tórres (ARENA — RJ)

2.º-Vice-Presidente:
Adalberto Sena (MDB — AC)

1.º-Secretário:
Ruy Santos (ARENA — BA)

2.º-Secretário:
Augusto Franco (ARENA — SE)

3.º-Secretário:
Milton Cabral (ARENA — PB)

4.º-Secretário:
Beneito Ferreira (ARENA — GO)

Suplentes de Secretários:

Geraldo Mesquita (ARENA — AC)

José Augusto (ARENA — MG)

Antônio Fernandes (ARENA — BA)

Ruy Carneiro (MDB — PB)

LIDERANÇA DA ARENA E DA MAIORIA

Líder:
Petrônio Portella (ARENA — PI)

Vice-Líderes:
Eurico Rezende (ARENA — ES)
Ney Braga (ARENA — PR)
Virgílio Tavora (ARENA — CE)
Dinarte Mariz (ARENA — RN)
José Lindoso (ARENA — AM)
Flávio Britto (ARENA — AM)
Saldanha Derzi (ARENA — MT)
Osires Teixeira (ARENA — GO)
Guido Mondin (ARENA — RS)

LIDERANÇA DO MDB E DA MINORIA

Líder:
Nelson Carneiro (MDB — GB)

Vice-Líderes:
Danton Jobim (MDB — GB)
Benjamin Farah (MDB — GB)

COMISSÕES

Diretora: Edith Balassini
Local: Anexo II — Térreo
Telefones: 24-1009 e 24-8105 — Ramal 300.

A) COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Francisco José Fernandes
Local: Anexo II — Térreo
Telefone: 24-8105 — Ramais 301 e 313.

COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Paulo Guerra
Vice-Presidente: Mattos Leão

Titulares**Suplentes****ARENA**

Antônio Fernandes	Tarso Dutra
Vasconcelos Torres	João Cleofas
Paulo Guerra	Fernando Corrêa
Ney Braga	
Flávio Britto	
Mattos Leão	

MDB

Amaral Peixoto Ruy Carneiro

Assistente: Cândido Hippertt — Ramal 676
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 676.

COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Clodomir Milet
Vice-Presidente: Teotônio Vilela

Titulares**Suplentes****ARENA**

José Guilomard
Teotônio Vilela
Dinarte Mariz
Wilson Campos
José Esteves
Clodomir Milet

Saldanha Derzi
Osires Teixeira
Lourival Baptista

MDB

Ruy Carneiro Franco Montoro
Assistente: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674
Reuniões: Terças-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "E" — Bege — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)

(13 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Daniel Krieger
Vice-Presidente: Accioly Filho

Titulares**Suplentes****ARENA**

José Lindoso
José Sarney
Carlos Lindenberg
Helvidio Nunes
Antônio Carlos
Mattos Leão
Heitor Dias
Gustavo Capanema
Wilson Gonçalves
José Augusto
Daniel Krieger
Accioly Filho

Eurico Rezende
Osires Teixeira
João Calmon
Lenoir Vargas
Vasconcelos Torres
Carvalho Pinto

MDB

Nelson Carneiro Franco Montoro
Assistente: Maria Helena Bueno Brandão — Ramal 305
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (CDF)
(11 Membros)

COMPOSIÇÃO
Presidente: Cattete Pinheiro
Vice-Presidente: Ruy Carneiro

Titulares	Suplentes
	ARENA
Dinarte Mariz	Carlos Lindenberg
Eurico Rezende	Luiz Cavalcante
Cattete Pinheiro	Waldemar Alcântara
Ney Braga	José Lindoso
Osires Teixeira	Wilson Campos
Fernando Corrêa	
Saldanha Derzi	
Heitor Dias	
Antônio Fernandes	
José Augusto	
	MDB
Ruy Carneiro	Nelson Carneiro
Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307	
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas	
Local: Sala "B" — Lilás — Anexo II — Ramal 621.	

COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)
(11 Membros)

COMPOSIÇÃO
Presidente: Magalhães Pinto
Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

Titulares	Suplentes
	ARENA
Magalhães Pinto	Domicio Gondin
Vasconcelos Torres	José Augusto
Wilson Campos	Geraldo Mesquita
Jessé Freire	Flávio Britto
Arnon de Mello	Leandro Maciel
Teotônio Vilela	
Paulo Guerra	
Renato Franco	
Helvidio Nunes	
Luiz Cavalcante	
	MDB
Franco Montoro	Amaral Peixoto

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA — (CEC)
(7 Membros)

COMPOSIÇÃO
Presidente: Gustavo Capanema
Vice-Presidente: João Calmon

Titulares	Suplentes
	ARENA
Gustavo Capanema	Arnon de Mello
João Calmon	Helvidio Nunes
Tarso Dutra	José Sarney
Geraldo Mesquita	
Cattete Pinheiro	
Milton Trindade	

MDB
Benjamin Farah Franco Montoro
Assistente: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — Ramal 306
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas
Local Sala "D" — Marrom — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)
(17 Membros)

COMPOSIÇÃO
Presidente: João Cleofas
Vice-Presidente: Virgílio Távora

Titulares	Suplentes
	ARENA
Celso Ramos	Cattete Pinheiro
Lourival Baptista	Antônio Carlos
Saldanha Derzi	Daniel Krieger
Geraldo Mesquita	Milton Trindade
Alexandre Costa	Dinarte Mariz
Fausto Castelo-Branco	Eurico Rezende
Lenoir Vargas	Flávio Brito
Jessé Freire
João Cleofas	
Carvalho Pinto	
Virgílio Távora	
Wilson Gonçalves	
Mattos Leão	
Tarso Dutra	

MDB
Amaral Peixoto Nelson Carneiro
Ruy Carneiro
Danton Jobim

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675
Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)
(7 Membros)

COMPOSIÇÃO
Presidente: Franco Montoro
Vice-Presidente: Heitor Dias

Titulares	Suplentes
	ARENA
Heitor Dias	Wilson Campos
Domicio Gondin	Accioly Filho
Renato Franco	José Esteves
Guido Mondin	
Ney Braga	
Eurico Rezende	

MDB
Franco Montoro Danton Jobim
Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA — (CME)
(7 Membros)

COMPOSIÇÃO
Presidente: Arnon de Mello
Vice-Presidente: Benjamin Farah

Titulares	Suplentes
	ARENA
Arnon de Mello	Paulo Guerra
Luiz Cavalcante	Antônio Fernandes
Leandro Maciel	José Guimard
Milton Trindade	
Domicio Gondin	
Lenoir Vargas	

MDB
Benjamin Farah Danton Jobim
Assistente: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "E" — Bege — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE REDAÇÃO — (CR)(5 Membros)
COMPOSIÇÃO

Presidente: Antônio Carlos

Vice-Presidente: Danton Jobim

Titulares**Suplentes****ARENA**Antônio Carlos
José Lindoso
José Augusto
Cattete PinheiroLourival Baptista
Wilson Gonçalves**MDB**

Danton Jobim

Ruy Carneiro

Assistente: Beatriz Brandão Guerra — Ramal 134

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "E" — Bege — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)

(15 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Carvalho Pinto

Vice-Presidente: Wilson Gonçalves

Titulares**Suplentes****ARENA**Carvalho Pinto
Wilson Gonçalves
Jessé Freire
Fernando Corrêa
Antônio Carlos
Arnon de Mello
Magalhães Pinto
Accioly Filho
Saldanha Derzi
José Sarney
Lourival Baptista
João CalmonDinarte Mariz
Fausto Castelo-Branco
Carlos Lindenberg
José Lindoso
José Guimard
Cattete Pinheiro
Virgílio Távora
Ney Braga**MDB**Franco Montoro
Danton Jobim
Nelson Carneiro

Amaral Peixoto

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "B" — Lilás — Anexo II — Ramal 621.

COMISSÃO DE SAÚDE — (CS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Fernando Corrêa

Vice-Presidente: Fausto Castelo-Branco

Titulares**Suplentes****ARENA**Fernando Corrêa
Fausto Castelo-Branco
Cattete Pinheiro
Lourival Baptista
Duarte Filho
Waldemar AlcântaraSaldanha Derzi
Wilson Campos
Clodomir Milet**MDB**

Benjamin Farah

Ruy Carneiro

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Terças-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Waldemar Alcântara

Vice-Presidente: José Guimard

Titulares**Suplentes****ARENA**Waldemar Alcântara
José Lindoso
Virgílio Távora
José Guimard
Flávio Britto
Vasconcelos TorresAlexandre Costa
Celso Ramos
Milton Trindade**MDB**

Benjamin Farah

Amaral Peixoto

Assistente: Cláudio Carlos Rodrigues Costa — Ramal 306

Reuniões: Terças-feiras, às 10:30 horas

Local: Sala "D" — Marrom — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Amaral Peixoto

Vice-Presidente: Tarso Dutra

Titulares**Suplentes****ARENA**Tarso Dutra
Celso Ramos
Osires Teixeira
Heitor Dias
Jessé FreireMagalhães Pinto
Gustavo Capanema
Paulo Guerra**MDB**

Amaral Peixoto

Benjamin Farah

Assistente: Cândido Hipertt — Ramal 676

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

**COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS — (CT)**

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Leandro Maciel

Vice-Presidente: Alexandre Costa

Titulares**Suplentes****ARENA**Leandro Maciel
Alexandre Costa
Luiz Cavalcante
Lenoir Vargas
Geraldo Mesquita
José EstevesDinarte Mariz
Duarte Filho
Virgílio Távora**MDB**

Danton Jobim

Benjamin Farah

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

**B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS E
DE INQUÉRITO
COMISSÕES TEMPORÁRIAS**

Chefe: J. Ney Passos Dantas — Telefone: 24-8105 — Ramal 303

Assistente de Comissões: Hugo Antônio Crepaldi — Ramal 672; e Mauro Lopes de Sá — Ramal 310, Local: Anexo II

- 1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional.
- 2) Comissões Temporárias para Apreciação de Vetos.
- 3) Comissões Especiais e de Inquérito.
- 4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária (artigo 90 do Regimento Comum).

ANAIIS DO SENADO

Mês de fevereiro de 1965	— SESSÕES 1. ^a a 16. ^a — Preparatória
Mês de março de 1965	— SESSÕES 1. ^a a 20. ^a — Preparatória
Mês de abril de 1965	— SESSÕES 21. ^a a 38. ^a —
Mês de maio de 1965	— SESSÕES 39. ^a a 50. ^a — tomo I
Mês de maio de 1965	— SESSÕES 51. ^a a 62. ^a — Tomo II
Mês de julho de 1965	— SESSÕES 90. ^a a 106. ^a —
Mês de agosto de 1965	— SESSÕES 107. ^a a 117. ^a — tomo I
Mês de agosto de 1965	— SESSÕES 118. ^a a 130. ^a — tomo II
Mês de setembro de 1965	— SESSÕES 141. ^a a 142. ^a — tomo I
Mês de setembro de 1965	— SESSÕES 143. ^a a 145. ^a — tomo II
Mês de outubro de 1965	— SESSÕES 146. ^a a 155. ^a — tomo I
Mês de outubro de 1965	— SESSÕES 156. ^a a 166. ^a — tomo II
Mês de janeiro de 1968	— SESSÕES 1. ^a a 12. ^a (Convocação Extraord.)
Mês de fevereiro de 1968	— SESSÕES 13. ^a a 27. ^a (Convocação Extraord.)
Mês de fevereiro de 1968	— SESSÕES 28. ^a a 34. ^a (Convocação Extraord.)
Mês de março de 1968	— SESSÕES 1. ^a a 15. ^a (1. ^a e 2. ^a Sessões Preparatórias — Vol. I)
Mês de março de 1968	— SESSÕES 16. ^a a 32. ^a — tomo II
Mês de abril de 1968	— SESSÕES 33. ^a a 42. ^a — tomo I
Mês de abril de 1968	— SESSÕES 43. ^a a 62. ^a — tomo II
Mês de maio de 1968	— SESSÕES 63. ^a a 78. ^a — tomo I
Mês de maio de 1968	— SESSÕES 79. ^a a 100. ^a — tomo II
Mês de junho de 1968	— SESSÕES 101. ^a a 114. ^a — tomo I
Mês de junho de 1968	— SESSÕES 115. ^a a 132. ^a — tomo II
Mês de julho de 1968	— SESSÕES 1. ^a a 10. ^a (Convocação Extraord.)
Mês de julho de 1968	— SESSÕES 11. ^a a 24. ^a — tomo II
Mês de agosto de 1968	— SESSÕES 133. ^a a 150. ^a — tomo I
Mês de agosto de 1968	— SESSÕES 151. ^a a 171. ^a — tomo II
Mês de setembro de 1968	— SESSÕES 172. ^a a 188. ^a — tomo I
Mês de setembro de 1968	— SESSÕES 189. ^a a 209. ^a — tomo II
Mês de outubro de 1968	— SESSÕES 210. ^a a 231. ^a — tomo I
Mês de outubro de 1968	— SESSÕES 232. ^a a 262. ^a — tomo II
Mês de novembro de 1968	— SESSÕES 263. ^a a 275. ^a — tomo I
Mês de novembro de 1968	— SESSÕES 276. ^a a 298. ^a — tomo II
Mês de dezembro de 1968	— SESSÕES 1. ^a a 15. ^a — tomo I (Convocação Extraordinária)
Mês de outubro de 1969	— SESSÕES 1. ^a a 7. ^a — tomo I
Mês de novembro de 1969	— SESSÕES 8. ^a a 19. ^a — tomo I
Mês de novembro de 1969	— SESSÕES 20. ^a a 36. ^a — tomo II
Mês de abril de 1970	— SESSÕES 1. ^a a 12. ^a — tomo I
Mês de abril de 1970	— SESSÕES 13. ^a a 20. ^a — tomo II
Mês março/abril de 1971	— SESSÕES 1. ^a a 11. ^a — tomo I
Mês março/abril de 1971	— SESSÕES 12. ^a a 21. ^a — tomo II
Mês de maio de 1971	— SESSÕES 22. ^a a 32. ^a — tomo I
Mês de maio de 1971	— SESSÕES 33. ^a a 44. ^a — tomo II
Mês de julho de 1971	— SESSÕES 68. ^a a 81. ^a — tomo I
Mês de julho de 1971	— SESSÕES 82. ^a a 93. ^a — tomo II
Mês de agosto de 1971	— SESSÕES 94. ^a a 103. ^a — tomo I
Mês de agosto de 1971	— SESSÕES 104. ^a a 115. ^a — tomo II
Mês de setembro de 1971	— SESSÕES 116. ^a a 126. ^a — tomo I
Mês de setembro de 1971	— SESSÕES 127. ^a a 138. ^a — tomo II
Mês de outubro de 1971	— SESSÕES 139. ^a a 148. ^a — tomo I
Mês de outubro de 1971	— SESSÕES 149. ^a a 157. ^a — tomo II
Mês de abril de 1972	— SESSÕES 1. ^a a 12. ^a — tomo I

PREÇO DE CADA VOLUME: Cr\$ 10,00

"MANUAL DE ORGANIZAÇÃO PARTIDÁRIA MUNICIPAL"

Volume com 64 páginas — Preço Cr\$ 5,00

ÍNDICE

- I — Da Filiação Partidária
- II — Convocação da Convenção Municipal
- III — Registro das Chapas
- IV — Impugnação do Registro
- V — Instalação e Funcionamento da Convenção
- VI — Ata da Convenção
- VII — Dos Livros do Partido
- VIII — Dos Diretórios Municipais
- IX — Das Comissões Executivas
- X — Dos Delegados dos Diretórios
- XI — Do Registro dos Diretórios
- XII — Dos Municípios sem Diretórios
- XIII — Prazo de filiação para concorrer às eleições municipais de 1972
- XIV — Diretórios Distritais e órgãos de cooperação

ANEXOS:

- a) Modelo nº 1 — Edital de Convocação da Convenção Municipal
- Modelo nº 2 — Notificação de Convencional para comparecer à Convenção
- Modelo nº 3 — Requerimento de Registro de Chapas
- Modelo nº 4 — Autorização coletiva para inscrição de candidato
- Modelo nº 5 — Ata da Convenção
- Modelo nº 6 — Termos de Abertura e Encerramento
- Modelo nº 7 — Edital de Convocação do Diretório Municipal
- Modelo nº 8 — Notificação aos membros do Diretório
- Modelo nº 9 — Requerimento ao Juiz Eleitoral indicando os Delegados
- b) RESOLUÇÃO nº 9.058, de 3 de setembro de 1971, do Tribunal Superior Eleitoral

LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA

PUBLICAÇÃO DA DIRETORIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO FEDERAL

Volume com 326 páginas — Preço Cr\$ 20,00

ÍNDICE

- I — LEI ORGÂNICA DOS PARTIDOS POLÍTICOS
 - a) Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 21-7-71; ret. D.O. de 23-7-71).
 - b) Lei nº 5.697, de 27 de agosto de 1971 — "Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 1º-9-71).
 - c) Quadro Comparativo:
 - Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 21-7-71; ret. D.O. de 23-7-71);
 - Lei nº 5.697, de 27 de agosto de 1971 — "Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 — Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 1º-9-71);
 - Projeto de Lei nº 8/71 (CN); e
 - Lei nº 4.740, de 15 de julho de 1965 — "Lei Orgânica dos Partidos Políticos" (D.O. de 19-7-65; ret. D.O. de 3-7-65).
 - d) Instruções para Organização, Funcionamento e Extinção dos Partidos Políticos — Resolução nº 9.058, de 3 de setembro de 1971, do Tribunal Superior Eleitoral (D.J. de 13-9-71).
- II — CÓDIGO ELEITORAL
 - a) Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 — "Institui o Código Eleitoral" (D.O. de 19-7-65; ret. D.O. de 30-7-65).
 - b) alterações:
 - Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966 — "Altera a redação da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral)" (D.O. de 6-5-66) (alterações já consignadas);
 - Decreto-lei nº 441, de 29 de janeiro de 1969 — "Altera e revoga dispositivos da Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966" (D.O. de 30-1-69; ret. D.O. de 4-2-69) (alterações já consignadas);
 - Decreto-lei nº 1.064, de 24 de outubro de 1969 — "Altera a redação do art. 302 do Código Eleitoral, e dá outras providências" (D.O. de 27-10-69).
- III — SUBLENDAS
 - Lei nº 5.453, de 14 de julho de 1969 — "Institui o sistema de sublegenda, e dá outras providências" (D.O. de 18-6-69).
- IV — INELEGIBILIDADES
 - Lei Complementar nº 5, de 29 de abril de 1970 — "Estabelece, de acordo com a Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, art. 151 e seu parágrafo único, casos de inelegibilidades, e dá outras providências" (D.O. de 29-4-70).

ÍNDICE DO CÓDIGO CIVIL APLICADO NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Organizado por Jardel Noronha e Odaléa Martins

Explicação dos autores:

O presente trabalho, que denominamos ÍNDICE DO CÓDIGO CIVIL APLICADO NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, foi elaborado com a coleção de acórdãos, cujos processos versam sobre Direito Civil e foram julgados à luz do CÓDIGO CIVIL.

Para melhor orientação e facilidade do encontro do assunto de interesse do consulente, coordenamos um índice por ordem alfabética e outro, ao qual denomina-

mos classificação, por ordem de artigo do Código Civil. Neste índice, vamos encontrar um mesmo artigo citado várias vezes; isso deve ao fato de que o julgamento, embora envolvendo o artigo "X", inclui, também, outra legislação, e, além disso, virá mostrar a uniformidade dos julgados pelo Excelso Pretório proferidos.

Compilamos os julgados por ordem numérica, não importando a espécie do processo, facilitando, assim, seu manuseio, e abaixo damos o roteiro:

I PARTE: a) Classificação, por artigo, do Código Civil — V; b) Legislação Complementar — CLXV; **II PARTE:** a) Súmulas do STF aplicadas ao Código Civil — 1; b) Julgamentos — 27; **III PARTE:** a) Índice alfabético remissivo — 389; b) Índice numérico por espécie de processo — 458.

Preço do volume com 680 páginas em brochura Cr\$ 30,00

encadernado, impresso em papel bíblia Cr\$ 40,00

JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**"REFERÊNCIAS DA SÚMULA DO STF"**

Trabalho completo da Súmula do STF, contendo todos os Acórdãos, Leis federais, estaduais, municipais, Decretos, Decretos-leis, Portarias, Resoluções e o Regimento Interno do STF, que serviram de base à Súmula.

CONTENDO AS 551 SÚMULAS OFICIAIS

No 10.º Volume o índice completo por matéria. — O 20.º Volume contém os enunciados das novas Súmulas n.ºs 473 a 551. — O 21.º Volume contém o Regimento Interno do STF (atualizado)

PREÇO: CR\$ 20,00 POR VOLUME, EM BROCHURA — OBRA TOTAL: 30 VOLUMES, INCLUINDO-SE AS 79 NOVAS SÚMULAS

(Trabalho de Jardel Noronha e Odaléa Martins)

ALTERAÇÕES À SÚMULA DA JURISPRUDÊNCIA PREDOMINANTE NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

ÍNDICE GERAL: Apresentação — Composição do Tribunal — Processos da competência do STF (Portaria n.º 87) — índice alfabético e remissivo — Súmulas alteradas (n.ºs 2 — 11 — 71 — 73 — 74 — 118 — 146 — 152 — 211 — 240 — 274 — 345 — 358 — 370 — 416 — 427 — e 435) — Aplicação das Súmulas n.ºs 473 a 551.

Volume com 324 páginas, organizado por Jardel Noronha e Odaléa Martins.

Preço Cr\$ 25,00

REGIMENTO INTERNO E TABELA DE CUSTAS DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL COM ÍNDICE E LEGISLAÇÃO CITADA

Volume com 104 páginas — Preço: Cr\$ 5,00

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA

Editada pelo Senado Federal

DIRETORIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA

Direção

LEYLA CASTELLO BRANCO RANGEL

NÚMEROS PUBLICADOS

	Cr\$
— março n.º 1 (1964)	5,00
— julho n.º 2 (1964)	esgotada
— setembro n.º 3 (1964)	"
— dezembro n.º 4 (1964)	5,00
— março n.º 5 (1965)	5,00
— junho n.º 6 (1965)	esgotada
— setembro n.º 7 (1965)	"
— dezembro n.º 8 (1965)	"
— março n.º 9 (1966)	"
— junho n.º 10 (1966)	"

ÍNDICE DO SUMÁRIO DA REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA DE 1 a 10 (enviaremos gratuitamente a quem nos solicitar):

— setembro n.º 11 (1966)	esgotada
— outubro a dezembro n.º 12 (1966)	"
— janeiro a junho n.ºs 13 e 14 (1967)	"
— julho a dezembro n.ºs 15 e 16 (1967)	"
— janeiro a março n.º 17 (1968)	5,00
— abril a junho n.º 18 (1968)	5,00
— julho a setembro n.º 19 (1968)	5,00
— outubro a dezembro n.º 20 (1968)	5,00

ÍNDICE DO SUMÁRIO DA REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA DE 1 a 20 (enviaremos gratuitamente a quem nos solicitar):

— janeiro a março n.º 21 (1969)	5,00
— abril a junho n.º 22 (1969)	5,00
— julho a setembro n.º 23 (1969)	5,00
— outubro a dezembro n.º 24 (1969)	15,00
— janeiro a março n.º 25 (1970)	10,00
— abril a junho n.º 26 (1970)	10,00
— julho a setembro n.º 27 (1970)	10,00
— outubro a dezembro n.º 28 (1970)	10,00
— janeiro a março n.º 29 (1971)	10,00
— abril a junho n.º 30 (1971)	10,00

ÍNDICE DO SUMÁRIO DA REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA DE 1 a 30 (enviaremos gratuitamente a quem nos solicitar):

— julho a setembro n.º 31 (1971)	10,00
--	-------

SUMÁRIO

COLABORAÇÃO

As Diversas Espécies de Lei

Senador Franco Montoro

Organização Jurídica do Notariado na República Federal da Alemanha (Um Estudo da Solução de Problemas Insolúveis no Brasil)

Prof. A. B. Cotrim Neto

O Congelamento do Poder Mundial

Embaixador J. A. de Araújo Castro

O Planejamento e os Organismos Regionais como Preparação a um Federalismo das Regiões (a experiência brasileira)

Prof. Paulo Bonavides

Aspectos Polêmicos do Estatuto Jurídico da Mulher Casada — Lei número 4.121, de 27-08-62

Prof. Carlos Dayrell

Situação Jurídica da NOVACAP

Dr. Dario Cardoso

Os Direitos Autorais no Direito Comparado

Pro. Roberto Rosas

Perguntas e Reservas a Respeito do Plano de Integração Social

Prof. Wilhelmus Godefridus Hermans

Euclides da Cunha e a Rodovia Transamazônica

Dr. G. Irené Joffily

O Senado e a Nova Constituição

Dr. Paulo Nunes Augusto de Figueiredo

O Assessoramento Legislativo

Dr. Ayr de Azevedo Luccl

Decretos-leis

Dr. Calo Torres

Iniciativa e Tramitação de Projetos

Jesse de Azevedo Barquero

Os Direitos da Companhia

Ana Valdez A. N. de Alencar

Polição

João Bosco Altó

— outubro a dezembro n.º 32 (1971) 10,00

SUMÁRIO

COLABORAÇÃO

Política do Desenvolvimento Urbano

Senador Carvalho Pinto

O Problema das Fontes do Direito. Fontes Formais e Materiais. Perspectivas Filosófica, Sociológica e Jurídica

Senador Franco Montoro

A Televisão Educativa no Brasil

Prof. Gilson Amado

RUY, a Defesa dos Bispos e a Questão do Foro dos Crimes Militares: Duas Retificações Necessárias

Prof. Rubem Nogueira

A Proteção Jurisdicional dos Direitos Humanos no Direito Positivo Brasileiro

Des. Hamilton de Moraes e Barros

Sobre a Metodologia do Ensino Jurídico

Prof. Hugo Gueiros Bernardes

Prerrogativas dos Bens Dominais — Insusceptibilidade de Posse Civil

Des. José Júlio Leal Fagundes

O Instituto de Aposentadoria na Atual Constituição

Prof. Carlos Dayrell

O Apoio Técnico e Administrativo ao Partido Parlamentar

Prof. Sully Alves de Souza

Redução de Custos Gráficos-editoriais

Prof. Roberto Atila Amaral Vieira

Adoção

Ana Valdez Ayres Neves de Alencar

Incentivos Fiscais no Planejamento

Walter Faria

Contabilidade: Ensino e Profissão

João Bosco Altó

— janeiro a março n.º 33 (1972) 10,00

SUMÁRIO**Homenagem**

Senador Milton Campos

COLABORAÇÃO**Fontes de Direito em Suas Modalidades Fundamentais**

Senador Franco Montoro

As sociedades por quotas de responsabilidade limitada, no Direito Português e no Direito Brasileiro

Prof. Otto Gil

Atribuições do Ministério Público no Código de Processo Penal

Dr. Márcio Antônio Inacarato

Do Pagamento por Consignação nas Obrigações em Dinheiro

Desembargador Domingos Sávio Brandão Lima

O Adicional Insalubridade-Periculosidade e o Decreto-lei 389

Prof. Paulo Emílio Ribeiro de Vilhena

Direito do Trabalho e o Direito Penitenciário

Dra. Carmem Pinheiro de Carvalho

Moral, Direito, Profissão

Prof. Antônio Augusto de Mello Cançado

PESQUISA**O Senado do Império e a Abolição**

Walter Faria

DOCUMENTAÇÃO**Consolidação das Leis do Trabalho**

Caio Torres

PUBLICAÇÕES**Obras editadas pela Diretoria de Informação Legislativa**

Preço da assinatura anual, que corresponde a quatro números, Cr\$ 30,00 (trinta cruzeiros). Os pedidos de assinaturas e de números avulsos devem ser endereçados ao Serviço Gráfico do Senado Federal — Caixa Postal 1.503 — Brasília — DF, acompanhados de cheque bancário, visado, nominal e pagável na praça de Brasília.

Remeteremos números avulsos pelo Serviço de Reembolso Postal, acrescido do valor das despesas de remessa, de acordo com a tarifa postal.

MAR TERRITORIAL

DOIS VOLUMES CONTENDO 862 PAGINAS

- REUNIÃO DO COMITÊ JURÍDICO INTERAMERICANO
- CONFERÊNCIA SOBRE O DIREITO DO MAR (GENEVA 1971)
- 58 CONFERÊNCIA INTERPARLAMENTAR DE HAIA
- ARTIGOS SOBRE O MAR TERRITORIAL
- PRONUNCIAMENTO NO CONGRESSO SOBRE ASSUNTOS DO MAR
- OS NOVOS CAMINHOS DO MAR
- LEGISLAÇÃO E ACORDOS INTERNACIONAIS INTERESSADOS
- LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA
- ACORDOS INTERNACIONAIS
- REUNIÃO LATINO-AMERICANA SOBRE ASPECTOS DO DIREITO DO MAR

PREÇO DE VENDA: DOIS VOLUMES CR\$ 35,00

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal, 1.501
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 96 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50