



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXVIII — Nº 60

TERÇA-FEIRA, 12 DE JUNHO DE 1973

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

PROJETO DE LEI
N.º 8, de 1973 (CN)

“Dispõe sobre a aquisição dos serviços de eletricidade da Itaipu, e dá outras providências”.

EMENDAS OFERECIDAS PERANTE A COMISSÃO

Presidente: Deputado Aureliano Chaves
Vice-Presidente: Deputado Freitas Diniz
Relator: Senador Saldanha Derzi

ÍNDICE DAS EMENDAS POR ORDEM ALFABÉTICA DOS AUTORES:

Autores	Número das Emendas
Senador Accioly Filho	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 20
Senador Carvalho Pinto	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 20
Deputado Freitas Diniz	3, 21 e 22
Senador José Augusto	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 20
Deputado José Machado	4, 8, 12, 13 e 17
Senador Ney Braga	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 20
Senador Osires Teixeira	11, 14 e 16
Deputado Wilmar Dallanhol	15, 18 e 19

ÍNDICE DAS EMENDAS POR ARTIGOS DO PROJETO:

Artigos do Projeto	Número das Emendas
1.º	1, 2 e 3
3.º	4
5.º	5 e 6
6.º	7, 8, 9 e 10
7.º	11 e 12
8.º	13 e 14
9.º	15 e 16
10	17, 18 e 19
11	20
14	21

Observação: Na forma regimental, o Senhor Presidente deu como aceitas, preliminarmente todas as emendas.

EMENDA N.º 1

Substitua-se o caput do art. 1.º, pelo seguinte:

“Art. 1.º Compete às Centrais Elétricas Brasileiras S. A. — ELETROBRAS, como órgão de coordenação técnica, financeira e administrativa do setor de energia elétrica, promover a construção e a respectiva operação, através de subsidiárias de âmbito regional, de centrais elétricas destinadas ao suprimento energético permanente e significativo de mais de um Estado e de sistemas de transmissão em alta e extra-alta tensão, que visem à integração interestadual dos sistemas elétricos, bem como dos sistemas de transmissão ao transporte de energia elétrica produzida em aproveitamentos binacionais.”

Justificação

Através de projeto de lei enviado à apreciação do Congresso Nacional, o Poder Executivo dispõe-se, além de regulamentar os critérios de aquisição e distribuição da energia proveniente da Usina de Itaipu, a estabelecer as bases da política geral de participação do Poder Executivo, agindo através da ELETROBRAS e suas subsidiárias de âmbito regional, na construção e operação de centrais elétricas de interesse supra-estadual e de sistemas de transmissão em alta e extra-alta tensão, que visem à integração interestadual dos sistemas elétricos, bem como dos sistemas de transmissão destinados ao transporte da energia elétrica produzida em aproveitamentos energéticos bi-nacionais.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

EVANDRO MENDES VIANNA
Diretor Geral do Senado Federal

impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ARNALDO GOMES
Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA
Chefe da Divisão Administrativa

JOSÉ DE PAIVA PINTO
Chefe da Divisão Industrial

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

O caput do art. 1.º do Projeto de Lei menciona a expressão "Centrais Elétricas de interesse supra-estadual", sem contudo explicitar sua conceituação.

Com o intuito de possibilitar um entendimento uniforme do texto, sugere-se a exclusão da expressão "de interesse supra-estadual", introduzindo ainda a expressão "respectiva" para caracterizar a correspondência necessária da operação e da construção das usinas a serem construídas pela ELETROBRAS dentro daquela classificação.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga

EMENDA N.º 2

Substitua-se o Parágrafo único, do Artigo 1.º pelo seguinte:

"Parágrafo único. O Poder Executivo poderá manter sob a administração da ELETROBRAS linha de transmissão cuja função seja a transferência ou intercâmbio de energia entre Estados, encampada de empresa concessionária de âmbito estadual, desde que localizada fora do Estado em que opere esta concessionária."

Justificação

Relativamente aos sistemas de transmissão para integração interestadual dos sistemas elétricos, infere-se a preocupação do Poder Executivo em chamar a si a responsabilidade por sua definição e construção, com o claro objetivo de instituir critérios de planejamento acima dos interesses puramente estaduais ou localizados, buscando com isso atingir uma aplicação racional dos recursos para investimentos e obter uma utilização coordenada, otimizada e coletiva dos

recursos de geração de energia disponíveis nas diversas áreas.

Como coordenadora e orientadora técnica, financeira e administrativa do setor nacional de energia elétrica, a ELETROBRAS vem promovendo e participando de estudos de integração interestadual com suas subsidiárias de âmbito regional e também com as concessionárias de âmbito estadual, obtendo resultados e estabelecendo precedentes que demonstram que os objetivos almejados, de planejamento global e utilização otimizada e coletiva dos recursos regionais de geração e transmissão de energia, podem ser alcançados sem a necessidade da posição restritiva de estabelecimento da competência exclusiva dos órgãos federais como responsáveis pelas linhas de transmissão para a integração interestadual dos sistemas elétricos.

Como exemplo dessa união de esforços, pode ser citado o recente protocolo assinado por FURNAS, CESP e CEMIG, sob a égide da ELETROBRAS, definindo o esquema de transmissão integrado das Usinas de Itumbiara, Marimbondo, Água Vermelha e São Simão, onde se obteve um alto grau de confiabilidade de serviço e disponibilidade para todas as empresas participantes, a custos de investimentos menores que aqueles relativos à transmissão isolada de cada uma daquelas usinas, para o sistema da concessionária correspondente, mantendo-se a participação percentual de cada uma no investimento global.

Por outro lado, constata-se a existência de empresas concessionárias de âmbito estadual, cujos ativos são gravados pelos investimentos de linhas de transmissão construídas especificamente para transferência ou intercâmbio de energia entre os Estados, muitas vezes localizadas fora dos limites de atuação daquelas concessio-

nárias, cuja transferência para o Poder Executivo poderia resultar em redução dos encargos financeiros incidentes sobre as tarifas nas respectivas zonas de concessão.

Entretanto, o Parágrafo único do Art. 1.º do Projeto de Lei, pela sua generalização, além de possibilitar a descapitalização de linhas como as acima citadas, cuja permanência nos ativos das empresas concessionárias de âmbito estadual poderia onerar seus consumidores, ao mesmo tempo poderia induzir a extensão do mesmo princípio às linhas de transmissão componentes dos esquemas de interligação integrados e otimizados como os já mencionados, cujo planejamento foi objeto de promoção e coordenação geral da ELETROBRAS.

Assim, sugere-se uma modificação ao Parágrafo único do art. 1.º, explicando que as linhas de transmissão que o Poder Concedente terá faculdade de manter sob a administração da ELETROBRAS, serão aquelas com função precípua de transferência ou intercâmbio de energia entre Estados e localizadas fora do Estado, onde opere a concessionária sua proprietária.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973 — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 3

Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 1.º:

"§... A ELETROBRAS será previamente consultada sobre qualquer concessão requerida ao Departamento Nacional de Águas e Energia."

Justificação

Os artigos 1.º e 2.º definem uma nova diretriz a ser seguida pela

ELETOBRAS, face aos inevitáveis problemas técnicos que advirão com a operação de Itaipu.

O parágrafo único do art. 1.º do projeto já admite para a ELETOBRAS prerrogativas fiscalizadoras, que superam aquelas hoje deferidas ao DNAE no Código de Águas. Nada mais lógico do que se fixar de logo a audiência da ELETOBRAS sobre as futuras concessões, evitando-se, assim, possíveis encampações, que em última análise significariam sangria financeira ao setor energético, beneficiado que é dos recursos da Reserva Global de Reversão.

Obviamente, estamos aqui a corroborar o estatuído no art. 14 do projeto, uma vez que, segundo nosso entendimento, é este seu objetivo. Entretanto, procuramos ampliar, dentro das finalidades do projeto, as atribuições futuras da ELETOBRAS.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado Freitas Diniz.

EMENDA N.º 4

Dê-se ao artigo 3.º a seguinte redação:

“Art. 3.º A totalidade dos serviços de eletricidade de Itaipu que, pelo Tratado celebrado em 26 de abril de 1973 com a República do Paraguai para o aproveitamento hidrelétrico do trecho do Rio Paraná entre o Salto de Guaira e a Foz do Rio Iguaçu, o Brasil se obrigou a adquirir será colocada à disposição das concessionárias de energia elétrica sob a forma de cotas.”

Justificação

A venda compulsória existe no direito brasileiro e no de todas ou quase todas nações do mundo, por força de uma disposição constitucional que a consagra através do instituto da desapropriação por utilidade ou interesse público. A compra compulsória, porém, não encontra no nosso direito o permissivo constitucional. Quanto ao direito comparado, em momento algum deu guarida a essa figura jurídica. Seria uma figura jurídica brasileira, caso nascesse do projeto em exame, todavia sem o respaldo constitucional.

Injurídica, portanto, porque fere o princípio da reserva legal e inconstitucional, porque violenta o direito adquirido das concessionárias.

Destarte, com o substitutivo ao mesmo tempo que se evitam tropeços sobre a constitucionalidade de compra compulsória, também juridicamente, de modo correto, evita-se o vocábulo empresa que equivale a ati-

vidade e só por lapso ou impropriedade do projeto é utilizado como equivalente à sociedade.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado José Machado.

EMENDA N.º 5

Substitua-se o caput do artigo 5.º, pelo seguinte:

“Art. 5.º FURNAS e ELETROSUL celebrarão contratos com a ITAIPU, dois anos antes de sua entrada em operação, com duração de 20 anos, conforme previsto no Anexo “C” do referido tratado, com base nos mercados de energia elétrica nas respectivas áreas de atuação no ano anterior ao da celebração dos Contratos.”

Justificação

O caput do art. 5.º, prevê que serão celebrados contratos entre FURNAS e ELETROSUL, de um lado, e ITAIPU, doutra parte, “com base nos mercados de energia elétrica nas respectivas áreas de atuação, no ano anterior ao de celebração dos contratos”. Não fica estabelecida, porém, a época de celebração dos contratos.

A fim de possibilitar um dimensionamento mais real do mercado das áreas de atuação de FURNAS e ELETROSUL, sugere-se estabelecer uma data como referência para a celebração dos respectivos Contratos com ITAIPU.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 6

Substitua-se o parágrafo único do art. 5.º, pelo seguinte:

“Parágrafo único. Para fins de programação de novas instalações de geração e de transmissão de energia elétrica por parte de FURNAS e da ELETROSUL, deverá ser considerada a utilização prioritária da totalidade da potência e energia postas à disposição do Brasil por ITAIPU, de acordo com o rateio estabelecido no art. 10, observando-se a proporcionalidade do mercado de ambas, com base nos consumos de suas respectivas áreas de atuação no ano de 1972.”

Justificação

O parágrafo único do art. 5.º alude à programação de instalações de geração e de transmissão de energia elétrica de FURNAS e da ELETROSUL. Na redação original, contudo, poderia ser admitida a interpretação de que a programação se referiria a

todas as empresas das regiões Sudeste e Sul.

Assim, com vistas a maior clareza, sugerimos a modificação.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 7

Substitua-se o caput do art. 6.º, pelo seguinte:

“Art. 6.º FURNAS e ELETROSUL construirão e operarão os sistemas de transmissão em extra-alta tensão, bem como as ampliações que se fizerem necessárias nos seus respectivos sistemas já existentes, para o transporte da energia de ITAIPU até os pontos de entrega às empresas concessionárias referidas nos arts. 7.º e 8.º”

Justificação

O caput do art. 6.º do Projeto de Lei estabelece que FURNAS e ELETROSUL construirão e operarão, na forma da legislação vigente, os sistemas de transmissão em extra-alta tensão, ligando a Central Elétrica de ITAIPU aos seus sistemas, bem como as ampliações que se fizerem necessárias nos respectivos sistemas de transmissão já existentes, para o transporte da energia produzida em Itaipu aos mercados consumidores das suas áreas de atuação.

Com o intuito de possibilitar um entendimento uniforme do texto, e estabelecer uma clara distinção entre as responsabilidades de FURNAS e ELETROSUL, no transporte da energia de ITAIPU até os pontos de entrega às empresas concessionárias de âmbito estadual, assim como as responsabilidades dessas concessionárias no transporte e distribuição da energia recebida em suas correspondentes áreas de atuação, a partir dos pontos de entrega de FURNAS e ELETROSUL, faz-se necessário definir o exato alcance das respectivas atribuições.

Assim, sugere-se modificar a redação do caput do art. 6.º, esclarecendo que a responsabilidade de FURNAS e ELETROSUL, na construção e operação de instalações de extra-alta tensão e ampliações dos sistemas existentes, para o transporte da energia de ITAIPU, alcançará até os pontos de entrega às concessionárias referidas nos arts. 7.º e 8.º

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 8

Substitua-se o § 1.º do art. 6.º pelo seguinte:

“§ 1.º A construção de instalações terminais e de interligações

entre as mesmas, que se fizerem necessárias à entrega da energia de ITAIPU a regiões metropolitanas, ficará também a cargo de FURNAS e ELETROSUL."

Justificação

O § 1.º do art. 6.º do Projeto de Lei estabelece que a construção de instalações terminais e de anéis de transmissão em extra-alta tensão, que se fizerem necessários à entrega da energia de ITAIPU a regiões metropolitanas, ficará também a cargo de FURNAS e ELETROSUL.

Observe-se que os anéis de transmissão ao redor de regiões metropolitanas, mesmo em alta ou extra-alta tensão, são principalmente instalações de uso e interesse específico para o responsável pela distribuição final de energia na área, estando inteiramente relacionados com a confiabilidade, flexibilidade e alternativas de operação necessários para o correto atendimento das importantes cargas típicas das grandes regiões metropolitanas.

Faz-se necessário, portanto, uma unidade de métodos e processos operativos nos anéis de transmissão e nos sistemas secundários de subtransmissão e distribuição por eles abrangidos, cuja máxima eficiência, evidentemente, é alcançada a partir da unidade de sua propriedade e operação.

Assim, embora reconhecendo que a responsabilidade pela construção das instalações terminais e suas respectivas interligações para a entrega da energia de ITAIPU deva ficar a cargo das entidades federais, entendemos que o aspecto dos "anéis de transmissão" acha-se, como regra geral, desvinculado do problema de repasse da energia de ITAIPU, relacionando-se mais com as necessidades de subtransmissão e distribuição pelas empresas concessionárias de âmbito estadual.

Sugere-se, portanto, a exclusão da expressão "anéis de transmissão" no texto do § 1.º do art. 6.º do Projeto de Lei, e sua substituição pela expressão "interligação entre as mesmas instalações terminais", com o que se resguardaria, também, as conveniências operativas do transportador da energia de ITAIPU.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Deputado José Machado — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 9

Acrescente-se, ao art. 6.º, o seguinte:

"§ 3.º As empresas concessionárias de âmbito estadual construi-

rão e operarão os sistemas de transmissão que se fizerem necessários para o transporte e distribuição da energia proveniente da ITAIPU, recebida de FURNAS e ELETROSUL nos pontos de entrega referidos neste artigo, bem como as ampliações que se fizerem necessárias em seus próprios sistemas."

Justificação

No caput do Art. 6.º do Projeto de Lei, não está definida a responsabilidade pela transmissão e distribuição da energia proveniente de ITAIPU e recebida de FURNAS e ELETROSUL, dentro do sistema de cada concessionária de âmbito estadual.

Deve-se, outrossim, ressaltar que sendo a concessionária de âmbito estadual a responsável pelo atendimento de sua área de atuação, estará ela melhor posicionada operativamente para o desenvolvimento daquelas responsabilidades de transporte e distribuição em seu próprio sistema.

Faz-se, pois, necessário completar a definição dos encargos envolvidos na utilização da energia de ITAIPU, determinando a fase relativa às responsabilidades acima mencionadas.

Assim, para complementação e melhor entendimento da modificação proposta para o caput do Art. 6.º, sugere-se adição de um § 3.º ao mesmo artigo, estabelecendo a competência das empresas concessionárias de âmbito estadual na construção e operação dos sistemas de transmissão novos que se fizerem necessários, ou ampliação dos sistemas existentes, para possibilitar o transporte e distribuição da energia proveniente de ITAIPU, recebida através de FURNAS e ELETROSUL nos respectivos pontos de entrega.

Sala das Comissões, em 7 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 10

Acrescente-se, ao art. 6.º, o seguinte parágrafo:

"§ 4.º Serão estabelecidas pelo Poder Concedente, através do DNAEE, tarifas de transporte para FURNAS e ELETROSUL cobrirem as despesas de transmissão da central elétrica de ITAIPU aos pontos de entrega."

Justificação

O art. 6.º do Projeto de Lei dispõe sobre a construção e operação, por FURNAS e ELETROSUL, dos sistemas de transmissão em extra-alta tensão ligando ITAIPU a seus sistemas, bem como as ampliações desses sistemas,

para possibilitar o transporte da energia produzida em ITAIPU aos mercados consumidores das respectivas áreas de atuação.

Os investimentos inerentes a este fim serão inevitavelmente de grande porte, pelo que, no que se refere ao encargo de transporte dessa energia por FURNAS e ELETROSUL, torna-se necessário o estabelecimento de uma tarifa de transporte para essas subsidiárias de âmbito regional. Outrossim, em virtude da magnitude e condição de compulsoriedade de compra de energia de ITAIPU, pelas empresas concessionárias de âmbito estadual, impõe-se uma caracterização de natureza comercial para essa compra.

Sugere-se, portanto, a adição de um Parágrafo 4.º ao Art. 6.º do Projeto, dispondo que as tarifas de transporte da energia de ITAIPU, através de FURNAS e ELETROSUL, serão estabelecidas pelo Poder Concedente, através do RNAEE.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador José Augusto — Senador Ney Braga — Senador Carvalho Pinto.

EMENDA N.º 11

O artigo 7.º passará a ter a seguinte redação:

"Art. 7.º As seguintes empresas concessionárias: Centrais Elétricas de São Paulo S.A. — CESP, Companhia Paulista de Força e Luz — CPFL, Centrais Elétricas de Minas Gerais S. A. — CEMIG, LIGHT — Serviços de Eletricidade S. A., Espírito Santo Centrais Elétricas S. A. ESCELSA, Companhia Brasileira de Energia Elétrica — CBEE, Centrais Elétricas Fluminenses S. A. — CELF, Companhia de Eletricidade de Brasília — CEB, Centrais Elétricas de Goiás S. A. — CELG e Centrais Elétricas Matogrossenses S. A. — CEMAT, terão o prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da assinatura dos contratos aludidos no artigo 5.º para celebrar contratos com FURNAS, de 20 (vinte) anos de prazo para utilização em conjunto da totalidade da potência contratada por FURNAS com ITAIPU, dentro do mesmo espírito e da letra do Tratado firmado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai em 26 de abril de 1973 anexo C que define Bases financeiras de Prestação dos Serviços de Eletricidade da ITAIPU."

Brasília, 8 de junho de 1973. — Senador Osires Teixeira.

EMENDA N.º 12

Dê-se ao artigo 7.º a seguinte redação:

"Art. 7.º As seguintes empresas concessionárias: Centrais Elétricas de São Paulo S/A — CESP, Companhia Paulista de Força e Luz — CPFL, Centrais Elétricas de Minas Gerais S/A — CEMIG, LIGHT — Serviços de Eletricidade S/A, Espírito Santo Centrais Elétricas S/A — ESCELSA, Companhia Brasileira de Energia Elétrica — CBEE, Centrais Elétricas Fluminenses S/A — CELF, Companhia de Eletricidade de Brasília — CEB, Centrais Elétricas de Goiás S/A — CELG e Centrais Elétricas Matogrossenses S/A — CEMAT terão o prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da assinatura dos contratos aludidos no art. 5.º para manifestar sua opção relativa aos contratos com FURNAS, de 20 (vinte) anos de prazo, para utilização, em conjunto, da totalidade da potência contratada por FURNAS com ITAIPU e da totalidade da energia vinculada a essa potência contratada, nos termos do Anexo C do Tratado referido no art. 3.º"

Justificação

Este substitutivo evita as percalços da discussão sobre a constitucionalidade de compra compulsória e facultada à concessionária meios e condições para decidir de acordo com as suas programações.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado José Machado.

EMENDA N.º 13

Dê-se ao artigo 8.º a seguinte redação:

"Art. 8.º As seguintes empresas concessionárias: Companhia Estadual de Energia Elétrica — CEE, Companhia Paranaense de Energia Elétrica — COPEL e Centrais Elétricas de Santa Catarina S/A — CELESC terão o prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da assinatura dos contratos aludidos no art. 5.º para manifestar sua opção relativa aos contratos com a ELETROSUL de 20 (vinte) anos de prazo, para a utilização, em seu conjunto, da totalidade da potência contratada pela ELETROSUL com ITAIPU, e da totalidade da energia vinculada a essa potência contratada, nos termos do Anexo C do Tratado referido no art. 3.º"

Justificação

Idêntica a que foi apresentada na emenda ao artigo 7.º de nossa autoria.

Sala das Comissões, em 7 de junho de 1973. — Deputado José Machado.

EMENDA N.º 14

O artigo 8.º passará a ter a seguinte redação:

"Art. 8.º As seguintes empresas concessionárias: Companhia Estadual de Energia Elétrica — CEEE, Companhia Paranaense de Energia Elétrica — COPEL e Centrais Elétricas de Santa Catarina S/A — CELESC terão o prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da assinatura dos contratos aludidos no art. 5.º para celebrar contratos com a ELETROSUL de 20 (vinte) anos de prazo, para a utilização, em seu conjunto, da totalidade da potência contratada pela ELETROSUL com ITAIPU, dentro do mesmo espírito e da letra do Tratado firmado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai em 26 de abril de 1973 anexo C que define Bases financeiras e de Prestação dos Serviços de Eletricidade da ITAIPU."

Sala das Sessões, em 8 de junho de 1973. — Senador Osires Teixeira.

EMENDA N.º 15

Dê-se a seguinte redação ao art. 9.º:

"Art. 9.º A potência contratada com Furnas e Eletrobrás pelas concessionárias mencionadas nos artigos 7.º e 8.º será rateada na proporção determinada pela energia vendida no ano anterior àquele em que serão celebrados os contratos, acrescido das demandas adicionais previstas e calculadas pela projeção dos índices de crescimento verificados no último decênio.

§ 1.º Caso a evolução do mercado de energia elétrica de qualquer dentre as empresas concessionárias mencionadas nos artigos 7.º e 8.º venha a justificar revisão das potências e da energia por elas contratadas, admitir-se-á tal procedimento, desde que a revisão pretendida possa ser compensada pela revisão das potências e da energia contratadas pelas restantes empresas concessionárias e a juízo do Ministério das Minas e Energia.

§ 2.º Excluem-se dos cálculos previstos no caput deste artigo as vendas de energia às concessionárias citadas nos artigos 7.º e 8.º"

Justificação

A emenda visa dar um enfoque dinâmico à utilização da energia de Itaipu, evitando seja adotado apenas um ano determinado como base para o critério de distribuição da energia daquela Usina.

Determinando sejam consideradas as tendências verificadas no Mercado energético, procura assegurar aos mercados em expansão cotas mais compatíveis com as realidades estaduais.

Sala das Comissões, em 2 de junho de 1973. — Deputado Wilmar Dallagnol.

EMENDA N.º 16

O art. 9.º passará a ter a seguinte redação:

"A potência contratada por Furnas e Eletrosul com Itaipu, nos termos dos artigos 3.º, 4.º, 5.º e seu parágrafo único, só poderá ser revendida, devidamente rateada, às empresas concessionárias mencionadas nos artigos 7.º e 8.º"

I — A potência contratada com Furnas e Eletrosul pelas empresas concessionárias mencionadas nos artigos 7.º e 8.º será rateada na proporção da energia por elas vendidas no ano anterior àquele em que serão celebrados os contratos a seus consumidores finais.

II — As empresas concessionárias estatais mencionadas nos artigos 7.º e 8.º, fica atribuída a exclusividade da distribuição da energia contratada nas suas respectivas áreas de concessão e a revenda de Demandas e Energia a outras empresas não mencionadas já existentes, ou que venham a existir dentro do respectivo Estado.

III — Caso a evolução do mercado de energia elétrica de qualquer uma das empresas concessionárias mencionadas nos artigos 7.º e 8.º venha a justificar a revisão das potências e da energia por ela contratada, admitir-se-á tal procedimento, desde que a revisão pretendida possa ser compensada pela revisão global das potências e da energia contratadas pelas restantes empresas concessionárias.

IV — Em caso da falta de disponibilidade de Demanda e Energia para suprimentos adicionais solicitados à Furnas ou à Eletrosul pelas empresas concessionárias mencionadas nos artigos 7.º e 8.º ou embora haja estas disponibilidades, mas não existam as condições de Transporte mencionadas no artigo 6.º e seus parágrafos 1 e 2 ou ainda não possam existir por falta de viabilidade técnico-econômico-financeira, as concessionárias poderão solicitar ao Ministério das Minas e Energia a construção de novas usinas geradoras ou a ampliação de usinas não supra-estaduais existentes para atendimento das demandas e o fornecimento da energia ne-

cessária dentro dos limites da evolução não prevista nos contratos firmados.

Sala das Sessões, 8 de junho de 1973.

— Senador Osires Teixeira.

EMENDA N.º 17

Dê-se, ao art. 10, a seguinte redação:

"Art. 10. As concessionárias mencionadas nos arts. 7.º e 8.º que manifestaram sua opção para o recebimento de energia proveniente de Itaipu terão o prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data em que entrar em vigor o Tratado referido no artigo 3.º, para celebrar Convênios, respectivamente com Furnas e Eletrosul, com a intermediação do Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica — DNAEE e da ELETROBRÁS, objetivando os suprimentos determinados nesta lei.

Justificação

Na conformidade das emendas aos arts. 3.º, 7.º e 8.º, de nossa autoria, as concessionárias deverão manifestar uma opção e não serem submetidas à compulsoriedade de compra.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado José Machado.

EMENDA N.º 18

Dê-se ao § 1.º do art. 10 a seguinte redação:

"§ 1.º Para os fins desses Convênios, as potências previstas para contratação pelas aludidas empresas concessionárias serão proporcionais à energia por elas vendida no ano de 1972, acrescida das demandas adicionais previstas, e calculadas pela projeção dos índices de crescimento verificado no último decênio, excluída daquela venda os fornecimentos às empresas concessionárias mencionadas nos arts. 7.º e 8.º"

Justificação

A emenda visa dar um enfoque dinâmico à utilização da energia de Itaipu, evitando seja adotada apenas um ano determinado como base para o critério de distribuição da energia daquela Usina.

Determinando sejam consideradas as tendências verificadas no Mercado energético, procura assegurar aos mercados em expansão cotas mais compatíveis com as realidades estaduais.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado Wilmar Dallagnol.

EMENDA N.º 19

Dê-se ao § 1.º do art. 10 a seguinte redação:

"§ 1.º Para os fins desses Convênios, as potências previstas para contratação pelas aludidas empresas concessionárias serão proporcionais à energia por elas vendida no ano 1980, a seus consumidores finais e a empresas concessionárias que não as mencionadas nos artigos 7.º e 8.º."

Justificação

Procurando definir o ano base como sendo 1980, visa a emenda adotar uma data mais próxima ao início de operação da Usina.

Acentue-se que o ideal era definir não um ano, mas um período relacionado ademais a uma estimativa de consumo.

A adotar-se, porém, uma base estatística, melhor será que ela seja o mais possível representativa da realidade, daí porque propormos o ano de 1980, quando os níveis e os volumes de consumo já terão absorvido os incrementos de demanda, relativos ao período 1972/80.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado Wilmar Dallagnol.

EMENDA N.º 20

Substitua-se o caput do art. 11 pelo seguinte:

"Art. 11. As potências previstas nos contratos a que se referem os artigos 7.º e 8.º deverão ser consideradas como adicionais à maior potência constante dos contratos entre FURNAS e ELETROSUL e as empresas concessionárias das áreas de atuação respectivas, vigentes na data desta lei ou que vierem a vigorar até a entrada em operação da central elétrica de ITAIPU, respeitadas as condições específicas de cada contrato."

Justificação

O art. 11 do Projeto de Lei estabelece que as potências previstas nos contratos a que se referem os arts. 7.º e 8.º deverão ser considerados como adicionais à maior potência constante dos contratos entre FURNAS e ELETROSUL e as empresas concessionárias nas áreas de atuação respectivas, vigentes na data desta Lei ou que vierem a vigorar até a entrada em operação da central elétrica de ITAIPU.

Tratando-se de contratos diversos, com condições próprias, e dispondo o art. 11 da adição da potência referente à energia de ITAIPU à maior potência constante dos contratos de FURNAS e ELETROSUL com as empresas concessionárias de âmbito estadual, deverão ser ressalvadas as condições específicas de cada contrato, não alteradas pela compra de energia de ITAIPU.

Sugere-se, pois, uma modificação no caput do art. 11, neste sentido.

Sala das Comissões, em 7 de junho de 1973. — Senador Accioly Filho — Senador Carvalho Pinto — Senador José Augusto — Senador Ney Braga.

EMENDA N.º 21

Suprima-se o art. 14 do projeto.

Justificação

Aprovada a nossa emenda que acrescenta parágrafo ao art. 1.º, acreditamos que esteja prejudicado o art. 14 do projeto.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado Freitas Diniz.

EMENDA N.º 22

Acrescente-se onde couber:

"Art. ... Os benefícios de natureza tarifária, que advirem da aquisição dos serviços de eletricidade de ITAIPU, serão levados também às outras regiões do País através da CHESF e ELETRO-NORTE."

Justificação

As informações colhidas junto aos ilustres dirigentes do setor energético justificam a nossa emenda, em virtude dos benefícios que gozarão as concessionárias do sul e sudeste do País.

Afirmou o Sr. Presidente da ELETROBRÁS, Engenheiro Mário Bhering, que Itaipu produzirá 60 bilhões de Kwh por ano, isto é, mais do que toda a produção brasileira em 1972, a preços que atingirão menos da metade dos atualmente em vigor. Esta última assertiva é do Presidente da CESP, também Diretor da ELETROBRÁS, Engenheiro Lucas Nogueira Garcez.

Do exposto concluímos que seria uma injustiça marginalizar, outra vez, as regiões mais necessitadas do País deste empreendimento que será executado com recursos do empréstimo compulsório, oriundo do esforço de todos os brasileiros.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Deputado Freitas Diniz.

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 55, § 1º, da Constituição, e eu, Filinto Müller, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 1973

Aprova o texto do Decreto-lei nº 1.267, de 12 de abril de 1973.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei nº 1.267, de 12 de abril de 1973, que “dispõe sobre a contribuição para análise e fiscalização, prevista no art. 21 da Lei nº 5.508, de 11 de outubro de 1968, e dá outras providências”.

Senado Federal, em 11 de junho de 1973. — Filinto Müller, Presidente do Senado Federal.

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, e eu, Filinto Müller, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 25, DE 1973

Aprova o texto do Acordo Internacional do Cacau, firmado pelo Brasil, na sede da Organização das Nações Unidas, em Nova Iorque, a 12 de janeiro de 1973.

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo Internacional do Cacau que, entre 15 de novembro de 1972 e 15 de janeiro de 1973, permaneceu aberto à assinatura, e foi assinado pelo Brasil, na sede da Organização das Nações Unidas, em Nova Iorque, a 12 de janeiro de 1973.

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

Senado Federal, em 11 de junho de 1973. — Filinto Müller, Presidente do Senado Federal.

ACORDO INTERNACIONAL DO CACAU, 1972

INDICE

Capítulo I — Objetivos

Artigo 1.º Objetivos.

Capítulo II — Definições

Artigo 2.º Definições.

Capítulo III — Membros

Artigo 3.º Membros da Organização.

Artigo 4.º Participação de Organizações Intergovernamentais.

Capítulo IV — Organização e Administração

Artigo 5.º Estabelecimento, Sede e Estrutura da Organização Internacional do Cacau.

Artigo 6.º Composição do Conselho Internacional do Cacau.

Artigo 7.º Poderes e Funções do Conselho.

Artigo 8.º Presidente e Vice-Presidente do Conselho.

Artigo 9.º Sessões do Conselho.

Artigo 10. Votos.

Artigo 11. Sistema de Votação no Conselho.

Artigo 12. Decisões do Conselho.

Artigo 13. Cooperação com Outras Organizações.

Artigo 14. Admissão de Observadores.

Artigo 15. Composição do Comitê Executivo.

Artigo 16. Eleição do Comitê Executivo.

Artigo 17. Competência do Comitê Executivo.

Artigo 18. Sistema de votação e decisões do Comitê Executivo.

Artigo 19. Quorum para as reuniões do Conselho e do Comitê Executivo.

Artigo 20. Pessoal da Organização.

Capítulo V — Privilégios e Imunidades

Artigo 21. Privilégios e Imunidades.

Capítulo VI — Disposições Financeiras

Artigo 22. Disposições Financeiras.

Artigo 23. Aprovação do Orçamento Administrativo e Fixação das Contribuições.

Artigo 24. Pagamento das Contribuições para o Orçamento Administrativo.

Artigo 25. Auditoria e publicação das contas.

Capítulo VII — Preços, Quotas, Estoque Regulador e Destinação para Usos não Tradicionais

Artigo 26. Funcionamento do Presente Acordo.

Artigo 27. Consultas e Cooperação com a Indústria Cacaueira.

Artigo 28. Preço Indicativo e Preço diário.

Artigo 29. Preços.

Artigo 30. Quotas básicas.

Artigo 31. Quotas Anuais de Exportação.

Artigo 32. Alcance das quotas.

Artigo 33. Cacau fino ou de Aroma.

Artigo 34. Funcionamento e Ajustamento das Quotas anuais de Exportação.

Artigo 35. Observância das quotas de exportação.

Artigo 36. Redistribuição de deficits

Artigo 37. Estabelecimento e Financiamento do Estoque Regulador.

Artigo 38. Contribuições para o Financiamento do Estoque Regulador.

Artigo 39. Compras pelo Estoque Regulador.

Artigo 40. Vendas pelo Estoque Regulador para a defesa do preço máximo.

Artigo 41. Retirada de Amêndoas de Cacau do Estoque Regulador.

Artigo 42. Modificações das taxas de câmbio das moedas.

Artigo 43. Liquidação do Estoque Regulador.

Artigo 44. Garantia de suprimento.

Artigo 45. Destinação para usos não-tradicionais.

Capítulo VIII — Notificação de Importações e Exportações, Registro das Operações Referentes às Quotas e Medidas de Controle

Artigo 46. Notificação das exportações e registro das operações referentes às quotas.

Artigo 47. Notificação das importações e exportações.

Artigo 48. Medidas de controle.

Capítulo IX — Produção e Estoque

Artigo 49. Produção e estoque.

Capítulo X — Promoção do Consumo

Artigo 50. Obstáculos ao crescimento do consumo.

Artigo 51. Promoção do consumo.

Artigo 52. Substitutos de Cacau.

Capítulo XI — Cacau Processado

Artigo 53. Cacau Processado.

Capítulo XII — Relações Entre Membros e Não-Membros

Artigo 54. Limitação das importações provenientes de não-membros.

Artigo 55. Operações comerciais com não-membros.

Capítulo XIII — Informação e Estudos

Artigo 56. Informação.

Artigo 57. Estudos.

Artigo 58. Exame Anual.

Capítulo XIV — Dispensa de Obrigações em Circunstâncias Excepcionais

Artigo 59. Dispensa de Obrigações em Circunstâncias Excepcionais.

Capítulo XV — Consultas, Litígios e Reclamações

Artigo 60. Consultas.

Artigo 61. Litígios.

Artigo 62. Reclamação e Ação subsequente pelo Conselho.

Capítulo XVI — Disposições Finais

Artigo 63. Assinatura.

Artigo 64. Ratificação, aceitação, aprovação.

Artigo 65. Notificação.

Artigo 66. Indicação de aplicação provisória.

Artigo 67. Entrada em vigor.

Artigo 68. Adesão.

Artigo 69. Reservas.

Artigo 70. Aplicação Territorial.

Artigo 71. Retirada Voluntária.

Artigo 72. Exclusão.

Artigo 73. Acerto de contas com Membros que se retirem ou sejam excluídos.

Artigo 74. Vigência e término.

Artigo 75. Emendas.

Artigo 76. Notificações pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

Artigo 77. Textos Autênticos do Presente Acordo.

Anexo A. Quotas Básicas Mencionadas no parágrafo 1.º do Artigo 30.

Anexo B. Países que produzem menos de 10.000 toneladas de cacau de massa, mencionados no parágrafo 1.º do Artigo 30.

Anexo C. Produtores de cacau fino ou de aroma.

Anexo D. Importações de cacau calculadas para os fins do Artigo 10.

Anexo E. Países exportadores aos quais se aplica o parágrafo 2.º do artigo 36.

ACORDO INTERNACIONAL DO CACAU, 1972 CAPÍTULO PRIMEIRO — Objetivos

ARTIGO 1.º

Objetivos

Os objetivos do presente Acordo levam em conta as recomendações anunciadas na Ata final da primeira sessão da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento e são os seguintes:

a) minorar as graves dificuldades econômicas que persistiriam no caso de o equilíbrio entre a produção e o consumo do cacau não poder ser assegurado unicamente pelo jogo normal das forças do mercado tão rapidamente quanto as circunstâncias o exijam;

b) impedir as excessivas flutuações do preço do cacau, prejudiciais, a longo prazo, tanto aos produtores quanto aos consumidores;

c) ajudar, por meio de disposições adequadas, a manter e a aumentar a receita que os países produtores obtêm com a exportação do cacau, contribuindo dessa forma a fornecer aos referidos países recursos para o crescimento econômico e o desenvolvimento social acelerados, levando em conta ao mesmo tempo interessados consumidores nos países importadores;

d) assegurar um abastecimento suficiente a preços razoáveis, equitativos para os produtores e para os consumidores; assim como

e) facilitar o crescimento do consumo e, se necessário, na medida do possível, o ajustamento da produção, de modo a assegurar um equilíbrio a longo prazo entre a oferta e a procura.

CAPÍTULO II — Definições

ARTIGO 2.º

Definições

Para os fins do presente Acordo:

a) Cacau significa as amêndoas de cacau e os produtos derivados do cacau;

b) **Produtos derivados do cacau** significam os produtos fabricados exclusivamente a partir de amêndoas de cacau, tais como massa de cacau, manteiga de cacau, cacau em pó sem adição de açúcar, torta de cacau e amêndoas descascadas, assim como quaisquer outros produtos que o Conselho possa designar eventualmente, se necessário;

c) **Cacau fino (ou de aroma)** significa cacau produzido nos países que constam da lista do anexo C, nos limites que aí estão especificados;

d) Por **tonelada** entende-se a tonelada métrica de 1.000 quilogramas, ou 2.204,6 libras-peso, sendo a libra-peso equivalente a 453,597 gramas;

e) a expressão **ano-safra** designa o período de doze meses, de 1.º de outubro a 30 de setembro inclusive;

f) a expressão **ano-quota** designa o período de doze meses, de 1.º de outubro a 30 de setembro inclusive;

g) a expressão **quota básica** designa a quota referida no artigo 30;

h) a expressão **quota anual de exportação** designa a quota de cada Membro exportador, tal qual foi fixada de acordo com o artigo 31;

i) a expressão **quota de exportação em vigor** designa a quota de cada Membro exportador, a um dado momento, tal qual foi fixada de acordo com o artigo 31 ou ajustada conforme o artigo 34, ou reduzida de acordo com os parágrafos 4.º, 5.º e 6.º do artigo 35, ou tal como possa ser modificada pela aplicação das disposições do artigo 36;

j) a expressão **exportação de cacau** significa qualquer cacau que saia do território alfandegário de um país qualquer; a expressão **importação de cacau** significa qualquer cacau que entre no território alfandegário de um país qualquer, ficando entendido que para os fins destas definições o território alfandegário, no caso de algum Membro que compreenda mais de um território alfandegário, significa o conjunto dos territórios alfandegários deste Membro;

k) o termo **Organização** significa a Organização Internacional do Cacau criada por força do artigo 5.º;

l) o termo **Conselho** significa o Conselho Internacional do Cacau mencionado no artigo 6.º;

m) o termo **Membro** significa uma Parte contratante no presente Acordo, inclusive uma Parte contratante mencionada no parágrafo 3.º do artigo 3.º, ou um território ou grupo de territórios a respeito do qual uma notificação foi feita de acordo com o parágrafo 2.º do artigo 70, ou uma organização intergovernamental apontada no artigo 4.º;

n) a expressão **país exportador** ou **membro exportador** designa respectivamente um país ou um membro cujas exportações de cacau, convertidas em equivalente de amêndoas de cacau, ultrapassam as importações;

o) a expressão **país importador** ou **membro importador** designa respectivamente um país ou um membro cujas importações de cacau, convertidas em equivalente de amêndoas, ultrapassam as exportações;

p) a expressão **país produtor** ou **membro produtor** designa, respectivamente, um país ou um membro que pro-

duza cacau em quantidades significativas do ponto de vista comercial;

q) **maioria distribuída simples** significa a maioria dos votos expressos pelos membros exportadores e a maioria dos votos expressos pelos membros importadores, computados separadamente;

r) **voto especial** significa dois terços dos votos expressos pelos membros exportadores e dois terços dos votos expressos pelos membros importadores, computados separadamente e sob a condição de que o número de votos expressos dessa forma represente a metade dos membros presentes e votantes;

s) **entrada em vigor** significa, salvo disposição em contrário, a data em que o presente Acordo entrar em vigor, seja à título provisório ou definitivo.

CAPÍTULO III — Membros

ARTIGO 3.º

Membros da Organização

1. Toda a Parte Contratante constitui um único membro da Organização, ressalvado o disposto no parágrafo 2.º

2. Se uma Parte Contratante, inclusive os territórios por cujas relações internacionais ela atualmente responde em última instância e aos quais o Acordo é aplicável em virtude do parágrafo 1.º do artigo 70, compõe-se de uma ou mais unidades que, tomadas separadamente, constituiriam um membro exportador, e de uma ou várias unidades que, tomadas separadamente, constituiriam um membro importador, a Parte Contratante e tais territórios podem ser membros a título conjunto, ou ainda, se a Parte Contratante fez uma notificação para este fim, de acordo com o parágrafo 2.º do artigo 70, os territórios que, tomados separadamente, constituiriam um membro exportador, podem tornar-se membros a título individual — quer, isoladamente, quer em conjunto, quer em grupos — e os territórios que, tomados separadamente, constituiriam um membro importador podem tornar-se também membros a título individual, quer isoladamente, quer em conjunto, quer em grupos.

ARTIGO 4.º

Participação de Organizações Intergovernamentais

1. Qualquer menção no presente Acordo a um "Governo convidado para a Conferência das Nações Unidas sobre o Cacau, 1972", é considerada válida para qualquer organização intergovernamental que tenha responsabilidades no tocante a negociação, celebração e aplicação de acordos internacionais, em especial de acordos sobre produtos de base. Em consequência, qualquer menção, no presente Acordo, a assinatura ou ao depósito de instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação, ou a notificação, ou à indicação da intenção de aplicar o Acordo a título provisório, ou à adesão, por um Governo, é, no caso de tais organizações intergovernamentais, considerada válida também para a assinatura ou para o depósito de instrumentos de ratificação, de aceitação ou de aprovação, ou para notificação, ou indicação da intenção de aplicar o Acordo a título provisório, ou adesão dessas organizações intergovernamentais.

2. As referidas organizações intergovernamentais, por si sós, não têm votos, mas, no caso de votação sobre questões que são de sua competência, estão autorizadas a dispor dos votos de seus Estados-membros, devendo fazê-lo em bloco. Nesse caso, os Estados-membros das organizações intergovernamentais em apreço não estão autorizados a exercer individualmente seus direitos de voto.

3. As disposições do parágrafo primeiro do artigo 15 não são aplicáveis às referidas organizações intergo-

vernamentais; todavia, estas organizações podem participar das discussões do Comitê Executivo sobre as questões que sejam de sua competência. Em caso de votação sobre questões de sua competência, os votos de que os seus Estados membros dispõem no Comitê Executivo são utilizados em bloco por qualquer um dos referidos Estados membros.

CAPÍTULO IV — Organização e Administração

ARTIGO 5.º

Estabelecimento, Sede e Estrutura da Organização Internacional do Cacau

1. Fica instituída a Organização Internacional do Cacau encarregada de assegurar a aplicação das disposições do presente Acordo e de controlar sua operação.

2. A Organização exerce suas funções por intermédio:

a) do Conselho Internacional do Cacau e do Comitê Executivo;

b) do Diretor Executivo e do pessoal.

3. O Conselho decidirá em sua primeira sessão o local da sede da Organização.

ARTIGO 6.º

Composição do Conselho Internacional do Cacau

1. A autoridade suprema da Organização é o Conselho Internacional do Cacau, que se compõe de todos os membros da Organização.

2. Todo membro é representado no Conselho por um representante e, se assim o desejar, por um ou mais suplentes. Todo Membro pode igualmente designar um ou mais assessores para acompanhar o seu representante ou os seus suplentes.

ARTIGO 7.º

Poderes e Funções do Conselho

1. O Conselho fica investido de todos os poderes e desempenha — ou zela pelo desempenho — de todas as funções necessárias à execução das disposições expressas do presente Acordo.

2. O Conselho adota, por voto especial, os regulamentos e regras necessários à aplicação das disposições do presente Acordo e com elas compatíveis, em particular o regimento interno do Conselho e de seus Comitês, as regras financeiras e o regulamento do pessoal da Organização, bem como as regras relativas ao funcionamento e à gestão do estoque regulador. O Conselho pode prever, em seu regimento interno, um processo que lhe permita, sem se reunir, tomar decisões em determinadas questões.

3. O Conselho mantém atualizada a documentação necessária ao desempenho das funções que lhe atribui o presente Acordo e qualquer outra documentação que considere apropriada.

4. O Conselho publica um relatório anual. Este relatório contém o exame anual previsto no artigo 58. O Conselho publica igualmente todas as outras informações que julga apropriadas.

ARTIGO 8.º

Presidente e Vice-Presidente do Conselho

1. O Conselho elege para cada ano-quota, um Presidente e um Vice-Presidente, que não são remunerados pela Organização.

2. O Presidente e o Vice-Presidente são eleitos, um oriundo das delegações dos Membros exportadores, outro oriundo das delegações dos Membros importadores. As

duas categorias devem-se alternar nestes cargos a cada ano-quota.

3. Em caso de ausência temporária concomitante do Presidente e do Vice-Presidente, ou em caso de ausência permanente de um ou de outro ou de ambos, o Conselho pode eleger dentre as delegações, segundo o mesmo princípio, novos titulares das referidas funções, temporárias ou permanentes de acordo com o caso.

4. Nem o Presidente, nem qualquer outro membro da Mesa que esteja presidindo uma reunião do Conselho tem direito a voto. O respectivo suplente pode exercer os direitos de voto do membro que ele representa.

ARTIGO 9.º

Sessões do Conselho

1. Como regra geral, o Conselho reúne-se em sessão ordinária uma vez por semestre do ano-quota.

2. Além das reuniões que se realizam nas outras circunstâncias expressamente previstas no presente Acordo, o Conselho reúne-se em sessão extraordinária se assim o decidir ou quando assim lhe for solicitado:

a) por cinco membros quaisquer;

b) por um ou mais membros que disponham de pelo menos 200 votos;

c) pelo Comitê Executivo.

3. As sessões do Conselho são anunciadas com pelo menos trinta dias de antecedência, salvo em caso de emergência ou quando as disposições do presente Acordo exigirem prazo diferente.

4. A menos que o Conselho decida de outro modo mediante um voto especial, as sessões se realizam na sede da Organização. Se, a convite de um membro, o Conselho se reúne em lugar que não seja a sede da Organização, este membro toma a seu encargo as despesas suplementares que resultem deste fato.

ARTIGO 10

Votos

1. Os membros exportadores dispõem em conjunto de 1.000 votos e os membros importadores dispõem em conjunto de 1.000 votos; tais votos são distribuídos dentro de cada categoria de membros, isto é, a dos membros exportadores e a dos membros importadores, de acordo com os parágrafos seguinte deste Artigo.

2. Os votos dos membros exportadores são distribuídos da seguinte forma: 100 votos são distribuídos igualmente entre todos os membros exportadores, em número não-fracionário de votos, fazendo-se a aproximação para o inteiro mais próximo; os 900 votos restantes são distribuídos na proporção das quotas básicas.

3. Os votos dos membros importadores são distribuídos da seguinte forma: 100 votos são distribuídos igualmente entre todos os membros importadores, em número não-fracionário de votos fazendo-se a aproximação para o inteiro mais próximo; os votos restantes são distribuídos na proporção de suas importações, tal qual estabelecido no anexo D.

4. Nenhum membro pode dispor de mais de 300 votos. Os votos que excedam este número e que resultam dos cálculos indicados nos parágrafos 2.º ou 3.º são redistribuídos entre os outros membros, com base no disposto nos parágrafos 2.º e 3.º, respectivamente.

5. Sempre que a participação na Organização sofrer alteração ou que os direitos de voto de um Membro forem suspensos ou restabelecidos, em virtude de alguma disposição do presente Acordo, o Conselho efetua nova distribuição dos votos de acordo com este artigo.

6. Não se admite fração de voto.

ARTIGO 11

Sistema de Votação no Conselho

1. Cada Membro tem direito a utilizar o número de votos que possui, não os podendo dividir. Pode todavia dispor de forma diferente dos votos que lhe são atribuídos nos termos do parágrafo 2.º

2. Mediante notificação escrita, dirigida ao Presidente do Conselho, qualquer membro exportador pode autorizar qualquer outro membro exportador, e qualquer membro importador pode autorizar qualquer outro membro importador, a representar seus interesses e exercer seu direito de voto em qualquer reunião do Conselho. Neste caso a limitação prevista no parágrafo 4.º do artigo 10 não se aplica.

3. Os Membros exportadores que produzem unicamente cacau fino ou de aroma não tomam parte na votação sobre questões relativas à fixação e ao ajustamento das quotas nem sobre as que dizem respeito à administração e ao funcionamento do estoque regulador.

ARTIGO 12

Decisões do Conselho

1. Salvo nos casos para os quais o Acordo estabelece voto especial, todas as decisões e recomendações do Conselho são adotadas por maioria distribuída simples dos votos expressos por seus membros.

2. No cômputo dos votos necessários para qualquer decisão ou recomendação do Conselho, os votos dos Membros que se abstêm não são considerados.

3. Aplica-se o seguinte processo a qualquer decisão do Conselho que, segundo o Acordo, exija voto especial:

a) Se a proposta não obtém a maioria exigida, em virtude do voto negativo de até três Membros exportadores ou de até três Membros importadores, ela é novamente posta em votação dentro de 48 horas, se o Conselho assim o decidir por maioria distribuída simples;

b) Se, nesse segundo escrutínio, a proposta ainda não obtém a maioria exigida, em virtude do voto negativo de um ou dois membros exportadores ou de um ou dois membros importadores, ela é novamente posta em votação dentro de 24 horas, desde que o Conselho assim o decida por maioria distribuída simples;

c) Se, no terceiro escrutínio, a proposta continua a não obter a maioria exigida, em virtude do voto negativo de um membro exportador ou de um membro importador, ela é considerada aprovada;

d) Se o Conselho não colocar novamente a proposta em votação, ela é considerada rejeitada.

4. Os membros comprometem-se a considerar como obrigatórias todas as decisões que o Conselho tomar, em virtude das disposições do presente Acordo.

ARTIGO 13

Cooperação com Outras Organizações

1. O Conselho tomará todas as providências que julgar apropriadas para consultas ou cooperação com a Organização das Nações Unidas e suas agências especializadas, em particular com a Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento, com a Organização para a Alimentação e a Agricultura e quaisquer outras agências especializadas das Nações Unidas e organizações intergovernamentais apropriadas.

2. O Conselho, tendo em vista o papel particular que compete à Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento no comércio internacional dos

produtos de base, mantém a referida organização, de maneira apropriada, a par de suas atividades e de seus programas de trabalho.

3. O Conselho pode também tomar quaisquer disposições que julgar adequadas para manter contatos efetivos com as organizações internacionais de produtores, negociantes e fabricantes de cacau.

ARTIGO 14

Admissão de Observadores

1. O Conselho pode convidar qualquer não-membro que seja membro das Nações Unidas, membro de suas agências especializadas ou membro de Agência Internacional de Energia Atômica, a assistir a qualquer uma de suas reuniões, na qualidade de observador.

2. O Conselho pode também convidar qualquer das organizações apontadas no artigo 13 a assistir a qualquer de suas reuniões, na qualidade de observador.

ARTIGO 15

Composição do Comitê Executivo

1. O Comitê Executivo é constituído por oito membros exportadores e oito membros importadores, com a ressalva de que, se o número dos membros exportadores da Organização ou o número dos membros importadores da Organização for igual ou inferior a dez, o Conselho pode, conservando entretanto a paridade entre as duas categorias de membros, decidir por um voto especial alterar o número total dos membros do Comitê Executivo. Os membros do Comitê Executivo são eleitos para cada ano-quota de acordo com o artigo 16 e podem ser reeleitos.

2. Cada membro eleito é representado no Comitê Executivo por um representante e, se o desejar, por um ou vários suplentes. Cada membro pode, também, designar, para o seu representante ou seus suplentes, um ou vários assessores.

3. Eleito para cada ano-quota pelo Conselho, o Presidente do Comitê Executivo pode ser reeleito. Em caso de ausência temporária ou permanente do Presidente, o Comitê Executivo pode eleger um Presidente provisório até a volta do Presidente ou até que o Conselho eleja um novo Presidente. Nem o Presidente nem o Presidente provisório têm direito a voto. Se um representante for eleito Presidente ou Presidente provisório, seu suplente pode votar em seu lugar.

4. O Comitê Executivo se reúne na sede da Organização, a menos que decida em contrário por um voto especial. Se, a convite de um membro, o Comitê Executivo se reúne em outro lugar que não a sede da Organização, este membro toma a seu encargo as despesas suplementares que disso resultam.

ARTIGO 16

Eleição do Comitê Executivo

1. Os membros exportadores e os membros importadores da Organização elegem respectivamente, no seio do Conselho, os membros exportadores e os membros importadores do Comitê Executivo. A eleição dentro de cada categoria obedece às disposições dos parágrafos seguintes do presente artigo.

2. Cada membro vota num único candidato conferindo-lhe todos os votos de que dispõe por força do artigo 10. Um membro pode conferir a outro candidato os votos de que disponha por força do parágrafo 2.º do artigo 11.

3. Os candidatos que obtiverem o maior número de votos são eleitos.

ARTIGO 17

Competência do Comitê Executivo

1. O Comitê Executivo é responsável perante o Conselho e funciona sob sua direção geral.

2. O Comitê Executivo acompanha constantemente a evolução do mercado e recomenda ao Conselho as medidas que julgue oportunas.

3. Sem prejuízo de seu direito de exercer qualquer um de seus poderes, o Conselho pode, mediante votação por maioria distribuída simples ou por voto especial, dependendo de a decisão do Conselho na matéria exigir uma votação por maioria distribuída simples ou voto especial, delegar ao Comitê Executivo o exercício de qualquer um de seus poderes, com exceção dos seguintes:

- a) redistribuição dos votos de acordo com o artigo 10;
- b) aprovação do orçamento administrativo e fixação das contribuições nos termos do artigo 23;
- c) revisão do preço mínimo e do preço máximo nos termos do parágrafo 2.º do artigo 29;
- d) modificação do anexo C do presente Acordo em virtude do parágrafo 3.º do artigo 33;
- e) determinação das quotas anuais de exportação de acordo com o artigo 31 e das quotas trimestrais de acordo com o parágrafo 8.º do artigo 35;
- f) restrição ou suspensão das compras pelo estoque regulador de acordo com a alínea (b) do parágrafo 9.º do artigo 39;
- g) decisão relativa à destinação de cacau para usos não tradicionais de acordo com o artigo 45;
- h) dispensa de obrigações de acordo com o artigo 59;
- i) decisão dos litígios de acordo com o artigo 61;
- j) suspensão de direitos de acordo com o parágrafo 3.º do artigo 62;
- k) determinação das condições de adesão de acordo com o artigo 68;
- l) decisão de excluir um Membro de acordo com o artigo 72;
- m) prorrogação ou fim do presente Acordo nos termos do artigo 74;
- n) recomendação de emendas aos membros de acordo com o artigo 75;

4. O Conselho pode, a qualquer tempo, mediante votação por maioria distribuída simples, revogar qualquer delegação de poderes ao Comitê Executivo.

ARTIGO 18

Sistema de Votação e Decisões do Comitê Executivo

1. Todo o Membro do Comitê Executivo dispõe para a votação do número de votos que lhe for atribuído nos termos do artigo 16, não se podendo dividir.

2. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 1.º e sob condição de ter informado a este respeito, por escrito, o Presidente, qualquer membro exportador ou importador que não seja membro do Comitê Executivo e que não tenha votado, de acordo com o parágrafo 2.º do artigo 16, em qualquer dos membros eleitos, pode autorizar qualquer membro exportador ou qualquer membro importador, de acordo com o caso, do Comitê Executivo a representar seus interesses e utilizar seus votos no Comitê Executivo.

3. No decorrer de um ano-quota qualquer, um membro pode, depois de consultar o membro do Comitê Executivo para o qual votou de acordo com o artigo 16, retirar seus votos do referido membro. Os votos assim retirados podem ser atribuídos novamente a um outro membro do Comitê Executivo, mas não lhe podem ser retirados du-

rante o restante do ano-quota. O membro do Comitê Executivo do qual os votos foram retirados conserva entretanto sua cadeira no Comitê Executivo durante todo o ano-quota. Qualquer medida tomada em aplicação do disposto no presente parágrafo torna-se efetiva depois que o Presidente tenha sido informado a respeito da mesma por escrito.

4. Qualquer decisão tomada pelo Comitê Executivo exige a mesma maioria que exigiria caso fosse tomada pelo Conselho.

5. Qualquer membro tem o direito de recorrer ao Conselho, nas condições estipuladas pelo Conselho no seu regimento interno, de qualquer decisão do Comitê Executivo.

ARTIGO 19

Quorum para as reuniões do Conselho e do Comitê Executivo

1. O quorum exigido para a reunião de abertura de uma sessão do Conselho consiste na presença da maioria dos membros exportadores e da maioria dos membros importadores, com a ressalva de que os membros presentes de cada categoria disponham de pelo menos dois terços do total dos votos dos membros pertencentes a cada categoria.

2. Se não houver o quorum previsto no parágrafo 1.º no dia marcado para a reunião de abertura da sessão, nem no dia seguinte, o quorum, a partir do terceiro dia e durante o resto da sessão, será considerado atingido pela presença da maioria dos membros exportadores e da maioria dos membros importadores, com a ressalva de que os membros presentes de cada categoria disponham da maioria simples do total dos votos dos membros pertencentes a cada categoria.

3. O quorum exigido para as reuniões que se seguem à reunião de abertura de uma sessão de acordo com o parágrafo 1.º é aquele prescrito no parágrafo 2.º

4. Todo membro representado de acordo com o parágrafo 2.º do artigo 11 é considerado presente.

5. O quorum exigido para qualquer reunião do Comitê Executivo será determinado pelo Conselho no regimento interno do Comitê Executivo.

ARTIGO 20

O Pessoal da Organização

1. O Conselho, depois de haver consultado o Comitê Executivo, designa o Diretor Executivo por voto especial. O Conselho fixa as condições de contratação do Diretor Executivo, levando em conta as que regem contratos de funcionários de igual categoria em organizações inter-governamentais similares.

2. O Diretor Executivo é o funcionário administrativo de mais alto nível da Organização, ficando responsável, perante o Conselho, da administração e operação do presente Acordo segundo as decisões do Conselho.

3. O Conselho, depois de ter consultado o Comitê Executivo, designa o Gerente do estoque regulador mediante voto especial. As condições de contratação do Gerente do estoque regulador são determinadas pelo Conselho.

4. O Gerente do estoque regulador é responsável perante o Conselho pelo cumprimento das funções que lhe confere o presente Acordo assim como por todas as outras funções que o Conselho possa determinar. A responsabilidade da qual é investido no cumprimento das referidas funções é exercida em consulta com o Diretor Executivo.

5. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 4.º, o pessoal da Organização é responsável perante o Diretor Executivo, o qual, por seu lado, é responsável perante o Conselho.

6. O Diretor Executivo nomeia o pessoal nos termos do regulamento aprovado pelo Conselho. Para baixar o referido regulamento, o Conselho leva em conta aqueles que se aplicam ao pessoal de organizações intergovernamentais análogas. Os funcionários são, na medida do possível, escolhidos entre os nacionais dos membros exportadores e dos membros importadores.

7. Nem o Diretor Executivo, nem o Gerente do estoque regulador nem qualquer funcionário devem ter qualquer interesse financeiro na indústria, comércio, transporte ou publicidade do cacau.

8. No cumprimento de seus deveres, o Diretor Executivo, o Gerente do estoque regulador e os outros membros do pessoal não devem solicitar nem receber instruções de membros ou de autoridades estranhas à Organização. Eles devem abster-se de todo ato incompatível com a sua condição de funcionários internacionais, responsáveis unicamente perante a Organização. Todo o membro se compromete a respeitar o caráter exclusivamente internacional das responsabilidades do Diretor Executivo, do Gerente do estoque regulador e do pessoal, e a não procurar influenciá-los no desempenho das suas funções.

CAPÍTULO V — Privilégio e Imunidades

ARTIGO 21

Privilégio e Imunidades

1. A Organização possui personalidade jurídica. Ela é dotada, em especial, da capacidade de firmar contratos, de adquirir e de dispor de bens móveis e imóveis e de demandar em juízo.

2. Tão logo quanto possível, após a entrada em vigor do presente Acordo, o Governo do país em que estiver situada a sede da Organização (a seguir denominado "o Governo-sede") concluirá com a Organização, um acordo, sujeito à aprovação do Conselho, sobre o status, os privilégios e as imunidades da Organização, de seu Diretor Executivo, de seu pessoal e de seus técnicos, bem como dos representantes dos membros que se encontram no território do Governo-sede com a finalidade de exercer suas funções.

3. O acordo previsto no parágrafo 2.º é independente do presente Acordo. Entretanto ocorre seu término:

a) Se um acordo neste sentido for firmado entre o Governo-sede e a Organização, ou

b) Se a sede da Organização não estiver mais situada no território do Governo-sede, ou

c) Se a Organização deixar de existir.

4. Enquanto se aguarda a entrada em vigor do acordo previsto no parágrafo 2.º, o Governo-sede isenta de quaisquer taxas:

a) as remunerações pagas pela Organização aos seus funcionários, com a ressalva de que esta isenção não se aplica aos empregados nacionais do membro-sede; e

b) os haveres, receitas e demais bens da Organização.

5. Após a aprovação pelo Conselho do acordo previsto no parágrafo 2.º, a Organização pode concluir, com um ou mais membros, acordos, que devem ser aprovados pelo Conselho, relativos a privilégio e imunidade que possam ser necessários ao bom funcionamento do presente Acordo.

CAPÍTULO VI — Disposições Financeiras

ARTIGO 22

Disposições Financeiras

1. São escrituradas duas contas — a conta administrativas e a conta do estoque regulador — para os fins da administração e do funcionamento do presente Acordo.

2. As despesas necessárias à administração e ao funcionamento do presente Acordo, com exclusão das que decorrem do funcionamento e conservação do estoque regulador instituído nos termos do artigo 37, são lançadas na conta administrativa e são cobertas pelas contribuições anuais dos membros, determinadas da maneira indicada no artigo 23. Todavia, se um membro solicitar serviços especiais, o Conselho poderá exigir deste membro o pagamento pelos serviços.

3. Qualquer despesa decorrente do funcionamento e da conservação do estoque regulador nos termos do parágrafo 6.º do artigo 37 é lançada na conta do estoque regulador. O Conselho decide se uma despesa que não esteja entre as especificadas no parágrafo 6 do artigo 37 pode ser lançada na conta do estoque regulador.

4. O exercício orçamentário da Organização coincide com o ano-quota.

5. As despesas das delegações às reuniões do Conselho, do Comitê Executivo e de qualquer outro Comitê do Conselho ou do Comitê Executivo são financiadas pelos respectivos membros interessados.

ARTIGO 23

Aprovação do Orçamento Administrativo e Fixação das Contribuições

1. Durante o segundo semestre de cada exercício orçamentário, o Conselho aprova o orçamento administrativo da Organização para o exercício seguinte e fixa a contribuição de cada membro para esse orçamento.

2. Para cada exercício, a contribuição de cada membro é proporcional à relação que existe, quando for aprovado o orçamento administrativo daquele exercício, entre o número de votos de que dispõe o membro e o total de votos de todos os membros reunidos. Para serem fixadas as contribuições, calculam-se os votos de cada Membro, sem levar em consideração a eventual suspensão dos direitos de voto de um Membro ou a redistribuição de votos que dela possa resultar.

3. A Contribuição inicial de qualquer Membro que entre para a Organização depois de se achar em vigência o Acordo é fixado pelo Conselho com base no número de votos que lhe são atribuídos e em função do período restante do exercício em curso, permanecendo inalteradas as contribuições fixadas para os outros Membros, no exercício financeiro em curso.

4. Se o presente Acordo entrar em vigor mais de oito meses antes do início do primeiro exercício orçamentário completo, o Conselho, em sua primeira sessão, aprova um orçamento administrativo que cubra apenas o período que se estende até o início do primeiro exercício completo. Nos outros casos, o primeiro orçamento administrativo compreende ao mesmo tempo este período inicial e o primeiro exercício completo.

ARTIGO 24

Pagamento das Contribuições ao Orçamento Administrativo

1. As contribuições ao orçamento administrativo de cada exercício orçamentário são pagáveis em moedas livremente convertíveis, são livres de controle cambial e são exigíveis no primeiro dia do exercício.

2. Se um membro não tiver saldado integralmente a contribuição que lhe compete no orçamento administrativo dentro de um prazo de cinco meses a contar do início do exercício, o Diretor Executivo solicita a esse membro que faça o pagamento o mais rapidamente possível. Se o membro em apreço não tiver pago sua contribuição ao fim de um prazo de dois meses, a contar da data da solicitação do Diretor Executivo, ficam suspensos tanto os seus direi-

tos de voto no Conselho como no Comitê Executivo, até que tal contribuição seja integralmente paga.

3. A menos que o Conselho decida de outra maneira mediante voto especial, um membro, cujos direitos de voto tenham sido suspensos de acordo com o parágrafo 2.º, não é privado de nenhum de seus outros direitos, nem dispensado de nenhuma das obrigações que lhe impõe o presente Acordo. Ele permanece responsável pelo pagamento de sua contribuição e pelo atendimento de todos os outros compromissos financeiros decorrentes do presente Acordo.

ARTIGO 25

Auditoria e Publicações das Contas

1. O mais cedo possível, mas não mais de seis meses após o encerramento de cada exercício orçamentário, o extrato de contas da Organização para o referido exercício e o balanço no encerramento do referido exercício, para cada uma das contas mencionadas no parágrafo 1.º do artigo 22, serão examinados por uma auditoria. A auditoria é feita por um perito em contabilidade estranho aos quadros da Organização, de competência reconhecida, em colaboração com dois peritos qualificados dos Governos membros, um representando os membros exportadores e o outro, os membros importadores, e que são eleitos pelo Conselho para cada exercício. Os peritos dos Governos membros não são remunerados pela Organização.

2. As condições de contratação do auditor independente, de competência reconhecida, assim como as intenções e as finalidades da auditoria são estabelecidas no regulamento financeiro da Organização. O extrato de contas e o balanço, após a auditoria, da Organização são submetidos ao Conselho para aprovação na sessão ordinária seguinte.

3. Um resumo das contas e do balanço assim auditados é publicado.

CAPÍTULO VII — Preços, Quotas, Estoque Regulador e Destinação para usos não-Tradicionais

ARTIGO 26

Funcionamento do Presente Acordo

1. Para os fins do presente Acordo, os membros adotam medidas para manter o preço das amêndoas de cacau nos limites da faixa de preços adotada e, para atingir este objetivo, sob o controle do Conselho, um sistema de quota de exportação fica estabelecido, um estoque regulador fica instituído e disposições são tomadas em vista da destinação para usos não-tradicionais, em condições estritamente regulamentadas, dos excedentes de cacau em relação às quotas e dos excedentes de amêndoas de cacau em relação ao estoque regulador.

2. Os membros orientam sua política comercial de modo a assegurar a consecução dos objetivos do presente Acordo.

ARTIGO 27

Consulta e Cooperação com a Indústria do Cacau

1. O Conselho incentiva os membros a procurarem a opinião dos peritos em questões relativas ao cacau.

2. No cumprimento das obrigações que lhes impõe o presente Acordo, os membros orientam suas atividades, de modo a respeitar os canais comerciais habituais e levam em devida conta os interesses legítimos da indústria do cacau.

3. Os membros não interferem na arbitragem dos litígios comerciais entre compradores e vendedores de cacau, se contratos não puderem ser cumpridos em razão de regulamentos estabelecidos para os fins da aplicação do presente Acordo, e não opõem empecilhos à conclusão dos processos arbitrais. O fato de que os membros são

obrigados a se submeterem às disposições do presente Acordo não é aceito, em tais casos, como motivo para o não cumprimento de um contrato ou como defesa.

ARTIGO 28

Preço Indicativo e Preço Diário

1. Para os fins do presente Acordo, o preço das amêndoas de cacau é determinado em relação a um preço diário e a um preço indicativo.

2. O preço diário consiste, ressalvado o disposto no parágrafo 3.º, na média calculada diariamente das cotações das amêndoas de cacau dos três meses ativos a termo mais próximos, na Bolsa do Cacau de Nova Iorque ao meio dia, e no Mercado a termo de cacau de Londres no fechamento. As cotações de Londres são convertidas em centavos de dólar norte-americano por libra-peso por meio da taxa diária de câmbio futuro a seis meses, cotada em Londres no fechamento. O Conselho decidirá o modo de cálculo a ser utilizado quando somente as cotações em um dos dois mercados de cacau estão disponíveis ou quando a Bolsa de Londres se encontra fechada. O deslocamento para o período de três meses seguinte efetua-se no dia quinze do mês que precede imediatamente o mês ativo mais próximo em que os contratos vencem.

3. O Conselho pode, mediante um voto especial, decidir utilizar, para determinar o preço diário, qualquer outro método que julgar mais satisfatório do que aquele indicado no parágrafo 2.º

4. O preço indicativo é a média dos preços diários estabelecida com base num período de 15 dias úteis consecutivos, ou para os fins do § 4.º do artigo 34, num período de 22 dias úteis consecutivos. Quando o presente Acordo se refere ao preço indicativo igual, inferior ou superior a uma cifra qualquer, entende-se que a média dos preços diários para o período fixado de dias úteis consecutivos foi igual, inferior ou superior a essa cifra; o período fixado de dias úteis consecutivos começa no primeiro dia em que o preço diário — é igual, inferior ou superior a essa cifra.

ARTIGO 29

Preços

1. Para os fins do presente Acordo, fica fixado para as amêndoas de cacau um preço mínimo de 23 centavos de dólar norte-americano por libra-peso e um preço máximo de 32 centavos por libra-peso.

2. Antes do fim do segundo ano-quota, o Conselho revê estes preços e pode, mediante um voto especial, modificá-los, ficando entretanto entendido que a amplitude que separa o preço mínimo do preço máximo permanecerá a mesma. As disposições do artigo 75 não são aplicáveis à revisão dos preços, feita de acordo com este parágrafo.

ARTIGO 30

Quotas Básicas

1. Para o primeiro ano-quota, cada membro exportador que figura na lista do anexo A tem a quota básica indicada no referido anexo. Não há quota básica para os membros exportadores que produzam menos de 10.000 toneladas de cacau de massa e que figuram no anexo B.

2. Antes do início do segundo ano-quota, e levando-se em conta as toneladas de cacau produzidas por cada membro exportador durante cada uma das três safras imediatamente anteriores, para os quais números definitivos de produção tenham sido comunicados ao Conselho, as quotas básicas são automaticamente revistas, e as novas quotas básicas aplicáveis durante o período restante da vigência do presente Acordo são calculadas da seguinte maneira:

a) No caso em que, para qualquer membro exportador, a cifra mais elevada de produção anual durante os três anos-quotas precedentes, mencionados acima, for superior à cifra de produção especificada no anexo A, a mais elevada dessas duas cifras comparativas será tomada para calcular a nova quota básica aplicável ao referido membro durante o período restante da vigência do presente Acordo;

b) No caso em que, para qualquer membro exportador, a cifra mais elevada de produção anual durante os três anos-quotas precedentes, acima mencionados, for inferior em mais de 20% à cifra de produção especificada no anexo A, a menos elevada dessas duas cifras comparativas será tomada para calcular a nova quota básica aplicável ao referido Membro durante o período restante da vigência do presente Acordo;

c) No caso em que, para qualquer membro exportador, a cifra mais elevada de produção anual durante os três anos-quotas precedentes, mencionados acima, for inferior à cifra de produção especificada no anexo A, mas não o for de mais de 20%, a cifra de produção especificada no anexo A será tomada para calcular a nova quota básica aplicável ao referido membro durante o período restante da vigência do presente Acordo.

3. O Conselho fará a revisão das listas dos anexos A e B, se a evolução da produção de um membro exportador assim o exigir.

ARTIGO 31

Quotas Anuais de Exportação

1. Pelos menos quarenta dias antes do início de cada ano-quota, o Conselho, levando em conta todos os dados pertinentes, tais como a evolução das moagens, a evolução a longo prazo do consumo, as vendas eventuais do estoque regulador, as variações previstas dos estoques, o preço corrente do cacau no mercado e a previsão da produção, adota, mediante um voto especial, uma previsão da demanda mundial de cacau para o ano-quota considerado, assim como uma previsão das exportações não submetidas às quotas anuais de exportação. A luz destas estimativas, o Conselho fixa imediatamente, mediante um voto especial, as quotas anuais de exportação dos membros exportadores para o ano-quota seguinte, do modo indicado no presente artigo.

2. Se, trinta e cinco dias, pelo menos, antes do início do ano-quota, o Conselho não tiver podido chegar a um acordo a respeito das quotas anuais de exportação, o Diretor Executivo apresenta ao Conselho sua própria proposta. O Conselho delibera imediatamente, por voto especial, a respeito da referida proposta. O Conselho fixará, impreterivelmente, as quotas anuais de exportação trinta dias, pelo menos, antes do início do ano-quota.

3. A quota anual de exportação para cada membro exportador é proporcional à quota básica apontada no artigo 30.

4. Baseando-se na apresentação das provas que julgar satisfatórias, o Conselho autoriza qualquer membro exportador que produza menos de 10.000 toneladas durante um ano quota qualquer a exportar nesse ano uma quantidade que não ultrapasse a produção efetiva de que ele dispõe para a exportação.

ARTIGO 32

Alcance das Quotas

1. As quotas anuais de exportação compreendem:

a) as exportações de cacau dos membros exportadores, e

b) o cacau do ano cacaueiro em curso, registrado para ser exportado nos limites da quota de exportação vigente no fim do ano-quota, mas embarcado após o final

do ano-quota, ficando entendido que a exportação será feita antes do fim do primeiro trimestre do ano-quota seguinte e será sujeita às condições que o Conselho determinar.

2. Para se determinar o equivalente em amêndoas das exportações de produtos derivados do cacau de membros exportadores e de não-membros exportadores, os coeficientes de conversão serão os seguintes: manteiga de cacau: 1,33; tortas de cacau e pó de cacau: 1,18; massa de cacau e amêndoas descascadas: 1,25. O Conselho pode decidir, se houver necessidade, que outros produtos contendo cacau são produtos derivados do cacau. Os coeficientes de conversão aplicáveis aos produtos derivados do cacau além dos acima citados são determinados pelo Conselho.

3. O Conselho, baseando-se em todos os documentos apontados no artigo 48, acompanha continuamente as exportações de produtos derivados do cacau efetuadas pelos membros exportadores, e as importações provenientes dos não-membros exportadores. Se o Conselho constatar que, durante um ano quota, a diferença entre as exportações de torta de cacau e/ou de pó de cacau efetuados por um país exportador e suas exportações de manteiga de cacau aumentou consideravelmente em prejuízo das tortas e/ou do pó de cacau, em razão, por exemplo, de um uso mais intenso do processo de transformação por extração, os coeficientes de conversão a serem aplicados para determinar o equivalente em amêndoas das exportações de produtos derivados do cacau efetuadas pelo país em apreço durante o ano quota considerado e/ou, se o Conselho assim o decidir, durante um ano quota ulterior, serão os seguintes: manteiga de cacau 2,15; massa de cacau e amêndoas descascadas: 1,25; tortas e pó de cacau 0,30; a contribuição que fica por ser paga de conformidade com o artigo 38 será ajustada proporcionalmente. Todavia, esta disposição não será aplicável se a diminuição das exportações de produtos que não sejam a manteiga de cacau tiver sido provocada por um aumento do consumo interno humano ou por outras razões, que o país exportador deverá fornecer e que o Conselho julgar satisfatórias e aceitáveis.

4. As entregas feitas ao Gerente do estoque regulador pelos membros exportadores nos termos dos parágrafos 2.º e 3.º do artigo 39 e do parágrafo 1.º do artigo 4.º, bem como as quantidades destinadas a usos não tradicionais nos termos do parágrafo 2.º do artigo 45 não são imputadas às quotas de exportação daqueles membros.

5. Se o Conselho certificar-se de que determinada quantidade de cacau foi exportada por membros exportadores para fins humanitários ou outros fins, tal quantidade não será imputada às quotas de exportação daqueles membros.

ARTIGO 33

Cacau Fino ou de Aroma

1. Não obstante os artigos 31 e 38, as disposições do presente Acordo em matéria de quotas de exportação e de contribuições destinadas ao financiamento do estoque regulador não se aplicam ao cacau fino ou de aroma de qualquer membro exportador especificado no parágrafo 1.º do Anexo C, cuja produção consiste exclusivamente de cacau fino ou de aroma.

2. O parágrafo 1.º aplica-se igualmente no caso de qualquer membro exportador especificado no parágrafo 2.º do Anexo C, cuja produção é em parte constituída de cacau fino ou de aroma até o total da percentagem de sua produção que é indicado no parágrafo 2.º do Anexo C. As disposições do presente Acordo relativas às quotas de exportação e às contribuições destinadas a financiar o estoque regulador, bem como as outras restrições previstas no presente Acordo aplicam-se à percentagem restante.

3. O Conselho pode, mediante uma votação especial, rever o anexo C.

4. Se o Conselho constatar que a produção ou as exportações dos países enumerados no anexo C aumentaram consideravelmente, ele toma as medidas adequadas para coibir abuso ou distorção das disposições do presente Acordo.

5. Cada membro exportador especificado no Anexo C se compromete a exigir a apresentação de um documento de controle aprovado pelo Conselho antes de autorizar a exportação de cacau fino ou de aroma de seu território. Cada membro importador se compromete a exigir a apresentação de um documento de controle aprovado pelo Conselho antes de autorizar a importação de cacau fino ou de aroma em seu território.

ARTIGO 34

Funcionamento e Ajustamento das Quotas Anuais de Exportação

1. O Conselho mantém-se atento à evolução do mercado e seu reúne cada vez que a situação o exigir.

2. A menos que o Conselho, mediante voto especial, resolva aumentá-las ou reduzi-las, as quotas em vigor são as seguintes:

a) quando o preço indicativo for superior ao preço mínimo e inferior ou igual ao preço mínimo + 1 centavo de dólar por libra-peso as quotas de exportação em vigor corresponderão a 90% das quotas anuais de exportação.

b) quando o preço indicativo for superior ao preço mínimo + 1 centavo de dólar por libra-peso e inferior ou igual ao preço mínimo + 3 centavos de dólar por libra-peso, as quotas de exportação em vigor corresponderão a 95% das quotas anuais de exportação;

c) quando o preço indicativo for superior ao preço mínimo + 3 centavos de dólar por libra-peso e inferior ou igual ao preço mínimo + 4,5 centavos de dólar por libra-peso as quotas de exportação em vigor corresponderão a 100% das quotas anuais de exportação;

d) quando o preço indicativo for superior ao preço mínimo + 4,5 centavos de dólar por libra-peso e inferior ou igual ao preço mínimo + 6 centavos de dólar por libra-peso, as quotas de exportação em vigor corresponderão a 105% das quotas anuais de exportação.

3. Quando reduções de quotas tiverem sido operadas em aplicação do parágrafo 2.º, o Conselho poderá, mediante um voto especial, decidir anulá-las a níveis de preços mais elevados do que aqueles que o referido parágrafo prescreve, ficando entendido que os referidos níveis mais elevados situam-se na faixa de preços na qual a quota restabelecida está em vigor.

4. Quando o preço indicativo for superior ao preço mínimo + 6 centavos de dólar por libra-peso, as quotas de exportação em vigor serão suspensas, a menos que o Conselho, mediante um voto especial, decida de outra maneira. De acordo com as disposições do parágrafo 4.º do artigo 28, para se determinar se o preço indicativo é superior ao preço mínimo + 6 centavos de dólar por libra-peso, a média dos preços diários deve permanecer acima do preço mínimo mais 6 centavos de dólar por libra-peso por um período de 22 dias úteis consecutivos. Uma vez que as quotas de exportação tiverem sido suspensas, um período da mesma duração deverá ser considerado para se determinar se o preço indicativo baixou para o preço mínimo + 6 centavos de dólar por libra-peso ou abaixo desta cifra.

5. Quando o preço indicativo for igual ao preço mínimo + 8 centavos de dólar por libra-peso, o Gerente do estoque regulador começará a vender cacau do estoque regulador, de acordo com as disposições do artigo 40, a

menos que o Conselho, mediante um voto especial, decida de outra maneira.

6. Quando o preço indicativo for igual ao preço máximo, as vendas obrigatórias do estoque regulador se realizarão, nas condições previstas no parágrafo 1.º do artigo 40.

7. Quando o preço indicativo for igual ao preço mínimo, o Conselho se reunirá dentro de quatro dias úteis para examinar a situação do mercado e decidir, mediante um voto especial, a respeito de outras medidas para a defesa do preço mínimo.

8. Quando o preço indicativo for superior ao preço máximo, o Conselho se reunirá dentro de quatro dias úteis para examinar a situação do mercado e decidir, mediante um voto especial, a respeito de outras medidas a serem tomadas para a defesa do preço máximo.

9. Durante os 45 últimos dias do ano-quota, não são instituídas quotas de exportação e não há redução das quotas de exportação em vigor, a menos que o Conselho, mediante voto especial, decida de outro modo.

ARTIGO 35

Observância das Quotas de Exportação

1. Os membros tomam as medidas adequadas para assegurar o total cumprimento das obrigações que subscreveram no presente Acordo no tocante às quotas de exportação. O Conselho pode solicitar aos membros que tomem medidas complementares, se houver necessidade, para que seja aplicado de modo efetivo o sistema de quota de exportação, inclusive a adoção, pelos membros exportadores, de regulamentos prescrevendo o registro de todo o cacau que devem exportar nos limites da quota de exportação em vigor.

2. Os membros exportadores se comprometem a organizar suas vendas de modo que a comercialização se faça ordenadamente e a fim de estar em condições de respeitar a qualquer momento sua quota de exportação em vigor. De qualquer maneira, nenhum membro exportador pode exportar mais de 85% no decorrer dos dois primeiros trimestres, ou mais de 90% no decorrer dos três primeiros trimestres, de sua quota anual de exportação, determinada de acordo com o artigo 31;

3. Cada membro exportador se compromete a fazer com que o volume de suas exportações de cacau não ultrapasse sua quota de exportação em vigor.

4. Se um membro exportador ultrapassar sua quota de exportação em vigor em menos de 1% de sua quota anual de exportação, este excesso não será considerado uma infração ao parágrafo 3.º. Todavia, a diferença é deduzida da quota de exportação em vigor do membro interessado para o ano-quota seguinte.

5. Se um membro exportador ultrapassar uma primeira vez sua quota de exportação em vigor em uma quantidade superior à margem de tolerância prevista no parágrafo 4.º, este membro venderá ao estoque regulador, a menos que o Conselho decida de outra forma, uma quantidade igual à diferença, dentro dos três meses que se seguirem à data na qual o Conselho tenha constatado o excesso. Esta quantidade é deduzida automaticamente de sua quota de exportação em vigor para o ano quota que se segue imediatamente àquele em que a infração se deu. As vendas feitas ao estoque regulador por força deste parágrafo são efetuadas de acordo com as disposições dos parágrafos 5.º e 6.º do artigo 39.

6. Se um membro exportador ultrapassar uma segunda vez ou várias vezes sua quota de exportação em vigor em uma quantidade superior à margem de tolerância prevista no parágrafo 4.º, este membro venderá ao estoque regulador, a menos que o Conselho resolva de outra maneira, uma quantidade igual a duas vezes a dife-

rença, dentro dos três meses que se seguirem à data em que o Conselho tenha constatado o excesso. Esta quantidade é automaticamente deduzida de sua quota de exportação em vigor para o ano-quota que se segue imediatamente àquele em que a infração se deu. As vendas feitas ao estoque regulador por força deste parágrafo são efetuadas conforme as disposições dos parágrafos 5.º e 6.º do artigo 39.

7. As medidas tomadas em aplicação dos parágrafos 5.º e 6.º deste artigo não prejudicam as disposições do capítulo XV.

8. O Conselho, quando determina as quotas anuais de exportação por força do artigo 31, pode, mediante um voto especial, decidir fixar quotas trimestrais de exportação. Ele definirá ao mesmo tempo as regras que devem reger a aplicação e a supressão dessas quotas trimestrais de exportação. Ao definir essas regras, o Conselho levará em conta características de produção de cada membro exportador.

9. No caso de uma redução ou fixação de quota de exportação não poder ser plenamente cumprida durante o ano-quota em curso, devido à existência de contratos de boa fé concluídos quanto as quotas de exportação estavam suspensas ou dentro dos limites das quotas de exportação em vigor no momento em que os contratos foram firmados, o reajuste será efetuado nas quotas de exportação em vigor para o ano-quota seguinte. O Conselho pode exigir provas da existência dos referidos contratos.

10. Os membros se comprometem a comunicar imediatamente ao Conselho qualquer informação que tenham obtido a respeito de qualquer infração ao presente Acordo ou a qualquer regra ou regulamento estabelecidos pelo Conselho.

ARTIGO 36

Redistribuição dos deficits

1. Logo que possível e, impreterivelmente, antes do fim do mês de maio de cada ano-quota, cada membro exportador notifica ao Conselho em que medida e por que razões ele julga não poder utilizar a totalidade de sua quota em vigor, ou ter um excedente em relação à referida quota. A luz destas notificações e explicações, o Diretor Executivo, a menos que o Conselho, mediante voto especial, decida de outra maneira levando em conta a situação do mercado, redistribui o total dos deficits entre os membros exportadores, de acordo com as regras que o Conselho estabelecer sobre as condições, tempo e modalidades da referida redistribuição. Tais regras incluirão disposições sobre a maneira pela qual são feitas as reduções efetuadas em aplicação dos parágrafos 5.º e 6.º do artigo 35.

2. Para os membros exportadores que, em razão do período de sua safra principal, não estiverem em condições de notificar o Conselho antes do fim do mês de maio sobre os excedentes ou os deficits esperados, o prazo de notificação dos referidos excedentes ou deficits fica prorrogado até meados de julho. A lista dos países exportadores que podem beneficiar-se desta prorrogação encontra-se no anexo E.

ARTIGO 37

Estabelecimento e Financiamento do Estoques Regulador

1. Um estoque regulador fica instituído.

2. O estoque regulador compra e estoca apenas amêndoas de cacau e sua capacidade máxima é de 250.000 toneladas.

3. O Gerente do estoque regulador, em conformidade com as regras adotadas pelo Conselho, é responsável pelo funcionamento do estoque regulador, pelas operações de compra e venda, pela conservação dos estoques de amêndoas de cacau em bom estado e, evitando os riscos do

mercado, pela renovação dos lotes de amêndoas de cacau segundo as disposições pertinentes do presente Acordo.

4. Para financiar suas operações, o estoque regulador recebe, desde o início do primeiro ano-quota que se segue à entrada em vigor do presente Acordo, uma renda ordinária sob forma de contribuições cobradas sobre o cacau, conforme as disposições do artigo 38. Se todavia o Conselho tiver outras fontes de financiamento, pode resolver adiar para data posterior o início da cobrança das contribuições.

5. Se, a um dado momento, a renda do estoque regulador constituída pelo pagamento das contribuições não parecer suficiente para financiar as operações, o Conselho pode, mediante um voto especial, dirigindo-se a fontes apropriadas de financiamento dentre as quais governos dos países membros, obter empréstimos em moeda livremente conversível. Estes empréstimos são resgatados através das contribuições, da venda de amêndoas de cacau do estoque regulador e, eventualmente, de rendas diversas do estoque regulador. Os membros da Organização não são individualmente responsáveis pelo resgate dos empréstimos do estoque regulador.

6. As despesas de funcionamento e de conservação do estoque regulador, inclusive:

a) a remuneração do Gerente do estoque regulador e do pessoal que opera e assegura a conservação do estoque regulador, as despesas nas quais a Organização incorre para administrar e controlar a arrecadação das contribuições e os juros ou o resgate das somas tomadas por empréstimo pelo Conselho; e

b) outras despesas tais como as de transporte e de seguro a partir do ponto de entrega f.o.b. até o local de armazenagem do estoque regulador, a armazenagem, inclusive a fumação, as despesas de renovação dos lotes de amêndoas de cacau destinadas a assegurar a conservação e manter seu valor, são cobertas pela fonte ordinária de renda, proveniente das contribuições ou de empréstimos contratados nos termos do parágrafo 5.º, ou pelo produto das vendas efetuadas de acordo com o parágrafo 5.º do artigo 39.

ARTIGO 38

1. A contribuição cobrada sobre o cacau, quer por ocasião de sua primeira exportação por um membro, quer por ocasião de sua primeira importação por um membro, não ultrapassará um centavo de dólar norte-americano por libra-peso de amêndoas de cacau e será determinada proporcionalmente para os derivados do cacau, de acordo com os parágrafos 2.º e 3.º do artigo 32. A contribuição será cobrada uma única vez. Durante os dois primeiros anos quotas para os quais a contribuição estiver vigorando, a taxa será fixada em um centavo de dólar por libra-peso de amêndoas de cacau e na mesma proporção para os produtos derivados do cacau, de acordo com os parágrafos 2.º e 3.º do artigo 32. Para o período subsequente, o Conselho pode mediante um voto especial, determinar uma taxa inferior de contribuição, levando em conta os recursos e compromissos financeiros da Organização referentes ao estoque regulador. No caso contrário, a taxa em vigor será mantida. Se o Conselho, mediante um voto especial, entender que capitais suficientes foram reunidos para assegurar o funcionamento do estoque regulador, e para atender aos compromissos financeiros, será suspensa a cobrança da contribuição.

2. Os certificados de contribuição são distribuídos pelo Conselho de acordo com as regras que ele determine. Estas regras levam em conta interesses do comércio do cacau e regem em particular a eventual utilização de agentes, a concessão de documentos mediante pagamento das contribuições, e o pagamento das contribuições num prazo pré-estabelecido.

3. As contribuições cobradas de acordo com as disposições do presente Artigo são pagáveis em moedas livremente conversíveis e não estão sujeitas a controles cambiais.

4. Nenhuma disposição do presente artigo prejudicará o direito de todo comprador e de todo vendedor de fixar, de comum acordo, as condições de pagamento pelo fornecimento de cacau.

ARTIGO 39

Compras pelo Estoque Regulador

1. Para os fins do presente artigo, a capacidade máxima do estoque regulador será de 250.000 toneladas, divididas em partes individuais que são repartidas entre os membros exportadores na mesma proporção que as quotas básicas atribuídas de acordo com o artigo 30.

2. Se as quotas anuais de exportação forem reduzidas nos termos do artigo 34, cada membro exportador faz imediatamente uma oferta de venda ao Gerente do estoque regulador, o qual, dentro dos dez dias que se seguem à redução das quotas, contratará com cada membro a compra de quantidade de amêndoas de cacau igual ao corte das quotas.

3. No mais tardar até o fim de ano cacaueiro, cada membro exportador notifica ao Gerente do estoque regulador qualquer excedente de sua produção em relação à sua quota de exportação em vigor no fim do ano-quota e a quantidade de amêndoas de cacau necessária para o consumo interno. Cada um dos membros exportadores interessados faz imediatamente uma oferta de venda ao Gerente do estoque regulador, o qual, dentro dos dez dias subsequentes à notificação, contrata com esse membro a compra de qualquer quantidade de amêndoas de cacau produzida a mais do que a quota de exportação em vigor no fim do ano-quota do referido membro exportador e que não tenha já sido comprada nos termos do parágrafo 2.º dedução feita da produção necessária ao consumo interno.

4. O Gerente do estoque regulador compra unicamente amêndoas de cacau de qualidades comerciais reconhecidas e em quantidade não inferior a 100 toneladas.

5. Quando compra amêndoas de cacau dos membros exportadores de acordo com as disposições do presente artigo, o Gerente do estoque regulador faz, ressalvadas as disposições do parágrafo 6.º:

a) um pagamento inicial de 10 centavos de dólar f.o.b. por libra-peso na entrega das amêndoas de cacau, ficando entendido que o Conselho no fim do ano quota considerado, pode, por recomendação do Gerente do estoque regulador, decidir, tendo em vista a situação financeira momentânea e previsível do estoque, que o pagamento inicial será acrescido de um montante que não ultrapasse 5 centavos de dólar por libra-peso. O Gerente do estoque regulador pode efetuar um pagamento sem o incremento total acima citado para certos embarques de amêndoas de cacau, em virtude de sua qualidade ou seu estado, de acordo com as regras aprovadas pelo parágrafo 3.º do artigo 37;

b) um pagamento complementar, quando da venda das amêndoas de cacau pelo estoque regulador, correspondente ao produto da venda menos: o pagamento apontado na alínea a) acima; as despesas de transporte e de seguro a contar do ponto de entrega f.o.b. até o lugar de armazenamento do estoque regulador; as despesas de armazenamento e de manutenção; e as despesas, se for o caso, incorridas na renovação dos lotes de amêndoas de cacau para assegurar sua conservação e manter seu valor.

6. Quando um membro já vendeu ao Gerente do estoque regulador uma quantidade de amêndoas de cacau equivalente à sua parte individual, tal qual definida no parágrafo 1.º, o Gerente do estoque regulador paga nas compras subsequentes, no momento da entrega, somente

o preço que seria obtido pela destinação das amêndoas de cacau para usos não tradicionais. Se as amêndoas de cacau compradas nos termos do presente parágrafo forem revendidas posteriormente de acordo com as disposições do artigo 40, o Gerente do estoque regulador fará ao membro exportador interessado um pagamento complementar, correspondente ao produto da revenda, menos: o pagamento já feito nos termos do presente parágrafo; as despesas de transporte e de seguro a partir do ponto de entrega f.o.b. até o lugar de armazenamento do estoque regulador; as despesas de armazenamento, e as despesas, se for o caso, incorridas na renovação dos lotes de amêndoas de cacau para assegurar sua conservação e manter o seu valor.

7. Quando amêndoas de cacau são vendidas ao Gerente do estoque regulador de acordo com o parágrafo 2.º, o contrato inclui uma cláusula, autorizando o membro exportador a anular o contrato na sua totalidade ou em parte antes da entrega das amêndoas de cacau:

a) se, posteriormente, no decurso do mesmo ano-quota, a quota cuja redução deu origem à venda for estabelecida de acordo com as disposições do artigo 34, ou

b) na medida em que, depois da conclusão da venda, a produção durante o mesmo ano-quota for insuficiente para que o membro possa utilizar sua quota de exportação em vigor.

8. Os contratos de compra concluídos de acordo com o presente artigo prevêm que a entrega far-se-á dentro de um prazo estipulado no contrato, no mais tarde dentro de dois meses após o fim do ano-quota.

9. a) o Gerente do estoque regulador mantém o Conselho informado da situação financeira do estoque regulador. Se ele julgar que os recursos não serão suficientes para pagar as amêndoas de cacau que, de acordo com suas previsões, lhe serão oferecidas durante o ano-quota em curso, ele solicitará ao Diretor-Executivo a convocação de uma sessão extraordinária do Conselho.

b) Se o Conselho não tiver possibilidade de encontrar outra solução válida, poderá, mediante um voto especial, suspender ou restringir as compras efetuadas nos termos dos parágrafos 2.º, 3.º e 6.º, até o momento em que esteja em condições de solucionar a situação financeira.

10. O Gerente do estoque regulador mantém os registros adequados, que lhe permitam cumprir as funções que lhe confere o presente Acordo.

ARTIGO 40

Vendas do Estoque Regulador para a Defesa do Preço Máximo

1. O Gerente do estoque regulador leva a efeito vendas do estoque regulador, em aplicação dos parágrafos 5.º e 6.º do artigo 34 e de conformidade com as disposições do presente artigo:

a) as vendas são feitas aos preços correntes do mercado;

b) uma vez que as vendas do estoque regulador tiverem começado, em aplicação do parágrafo 5.º do artigo 34, o Gerente do estoque regulador continuará a colocar amêndoas de cacau à venda:

i) até que o preço indicativo atinja o preço mínimo + 8 centavos de dólar por libra-peso; ou

ii) até ter esgotado todo o estoque de amêndoas de cacau que disponha; ou

iii) até que o Conselho, no momento em que o preço indicativo estiver situado entre o preço mínimo + 8 centavos de dólar por libra-peso e o preço máximo, decida em contrário, mediante um voto especial;

c) quando o preço indicativo for igual ou superior ao preço máximo, o Gerente do estoque regulador continuará a pôr amêndoas de cacau à venda, até que o preço indicativo volte ao preço máximo ou, se não, até ter esgotado todas as reservas de amêndoas de cacau de que disponha.

2. Quando leva a efeito vendas de acordo com o parágrafo 1.º, o Gerente do estoque regulador vende, seguindo os canais comerciais normais, nos países membros, às empresas e organizações que se dediquem ao comércio ou à transformação do cacau, para os fins de transformação ulterior, de acordo com as regras aprovadas pelo Conselho.

3. Quando leva a efeito vendas de acordo com o parágrafo 1.º, o Gerente do estoque regulador, sob condição de que o preço proposto seja aceitável, dá um direito de primeira opção aos compradores de países membros, antes de aceitar as ofertas de compradores de países que não sejam membros.

ARTIGO 41

Retirada de Amêndoas de Cacau do Estoque Regulador

1. Não obstante as disposições do artigo 40, um membro exportador que, em consequência de uma safra insuficiente, não esteja em condições de utilizar a totalidade de sua quota no decorrer de um ano-quota, pode solicitar ao Conselho que aprove a retirada da totalidade ou de parte das amêndoas de cacau que o Gerente do estoque regulador lhe tenha comprado durante o ano-quota anterior e que se encontrem ainda em estoque sem terem sido vendidas, até a quantidade em que sua quota de exportação em vigor esteja ultrapassando sua produção durante o ano-quota. O membro exportador interessado indeniza o Gerente do estoque regulador, por ocasião da liberação das amêndoas de cacau, no valor das despesas ocasionadas pelas referidas amêndoas de cacau, compreendendo o pagamento inicial, as despesas de frete e seguro a partir do ponto de entrega FOB até o lugar de armazenamento do estoque regulador, as despesas de armazenamento e de manutenção.

2. O Conselho estabelecerá regras sobre a retirada de amêndoas de cacau do estoque regulador de acordo com o parágrafo 1.º

ARTIGO 42

Modificações das Taxas de Câmbio das Moedas

O Diretor Executivo convoca uma sessão extraordinária do Conselho num prazo máximo de quatro dias úteis, a cada vez que é modificada a paridade do dólar dos Estados Unidos da América ou da libra esterlina, ou que as taxas de uma ou outra destas moedas não são mantidas no limite das margens internacionais de paridade prescritas. Aguardando a referida sessão extraordinária, o Diretor Executivo e o Gerente do estoque regulador tomam as medidas provisórias que julguem cabíveis. Em particular, podem, depois de consultar o Presidente do Conselho, limitar temporariamente ou suspender as operações do estoque regulador. Após ter examinado a situação, em particular as medidas provisórias que o Diretor Executivo e o Gerente do estoque regulador tenham tomado, assim como as consequências possíveis de uma modificação da paridade de uma moeda ou das variações das taxas de câmbio acima mencionadas para a aplicação efetiva do presente Acordo, o Conselho pode, mediante um voto especial, tomar qualquer medida corretiva que se faça necessária.

ARTIGO 43

Liquidação do Estoque Regulador

1. Se o presente Acordo tiver que ser substituído por um novo acordo que inclua disposições relativas ao esto-

que regulador, o Conselho tomará as medidas que julgar adequadas para que o estoque regulador continue a funcionar.

2. Se o presente Acordo chegar ao fim sem ter sido substituído por um novo acordo que inclua disposições relativas ao estoque regulador, as seguintes disposições são aplicáveis:

a) Não são firmados novos contratos para a compra de amêndoas de cacau destinadas ao estoque regulador. O Gerente do estoque regulador, tendo em vista as condições de momento do mercado, liquida o estoque regulador de acordo com as regras que o Conselho houver estabelecido, mediante voto especial, por ocasião da entrada em vigor do presente Acordo, a menos que, antes do fim do presente Acordo, o Conselho faça a revisão dessas regras mediante um voto especial. O Gerente do estoque regulador conserva o direito de vender amêndoas de cacau a qualquer momento da liquidação para pagar as despesas.

b) O produto da venda e as quantias creditadas na conta do estoque regulador servem para pagar, na seguinte ordem de prioridade:

i) as despesas de liquidação;

ii) qualquer quantia devida, acrescida dos juros, referentes a empréstimos feitos pela Organização ou em seu nome em favor do estoque regulador;

iii) qualquer pagamento que reste por fazer em aplicação do artigo 39.

c) Quando os pagamentos mencionados na alínea b) tiverem sido efetuados, o saldo eventual é entregue aos membros exportadores interessados, proporcionalmente às exportações de cada um deles sobre as quais a contribuição foi cobrada.

ARTIGO 44

Garantia de Suprimento

Os membros exportadores se comprometem a seguir, dentro do contexto do presente Acordo, políticas de vendas e de exportação que não tenham por efeito restringir artificialmente a oferta de cacau e que assegurem o abastecimento regular dos importadores nos países membros. Quando colocarem à venda cacau, num momento em que o preço esteja acima do preço máximo, os membros exportadores darão aos importadores dos países-membros preferência em relação aos importadores dos países que não sejam membros.

ARTIGO 45

Destinação para Usos Não-Tradicionais

1. Se a quantidade de amêndoas de cacau armazenada pelo Gerente do estoque regulador, de acordo com o artigo 39, ultrapassar a capacidade máxima autorizada, o Gerente do estoque regulador, segundo as condições e modalidades determinadas pelo Conselho, escoar os referidos excedentes de amêndoas de cacau, destinando-os a usos não-tradicionais. Estas condições e modalidades devem em particular ser estabelecidas de forma a evitar que o cacau retorne ao mercado normal do cacau. Cada membro coopera ao máximo para tal objetivo com o Conselho.

2. Ao invés de vender amêndoas de cacau ao Gerente do estoque regulador, quando este estoque atingir sua capacidade máxima, um membro exportador poderá, sob o controle do Conselho, aplicar seu excedente de cacau, no plano interno, em usos não-tradicionais.

3. A cada vez que um caso de destinação para usos tradicionais, incompatível com as disposições do presente Acordo, for levado à atenção do Conselho, inclusive casos de volta ao mercado de cacau destinado a usos não-tradicionais, o Conselho decidirá, tão logo quanto possível,

a respeito das medidas a serem tomadas para remediar a referida situação.

CAPÍTULO VIII — Notificação de Importações e de Exportações, Registro das Operações Referentes às Quotas e Medidas de Controle

ARTIGO 46

Notificação das Exportações e Registro das Operações Referentes às Quotas

1. De acordo com as regras estabelecidas pelo Conselho, o Diretor Executivo mantém um registro da quota anual de exportação e dos ajustamentos da referida quota para cada membro exportador. Ele desconta da quota as exportações que são efetuadas por este membro dentro de sua quota, de modo que a situação da quota de cada membro exportador esteja permanentemente atualizada.

2. Para este fim, cada membro exportador comunica ao Diretor Executivo, em intervalos que o Conselho determinar, o volume total das exportações registradas, acrescentando quaisquer outras informações que o Conselho possa solicitar. Essas informações são publicadas no fim de cada mês.

3. As exportações não descontáveis das quotas são registradas separadamente.

ARTIGO 47

Notificação das Importações e Exportações

1. De acordo com as regras que o Conselho estabelecer, o Diretor Executivo manterá um registro das importações dos membros e das exportações dos membros importadores.

2. Para este fim, cada membro comunica ao Diretor Executivo o volume total das suas importações e cada membro importador comunica ao Diretor Executivo o volume total das suas exportações, a intervalos que o Conselho determinar, acrescentando quaisquer outras informações que o Conselho possa solicitar. Essas informações são publicadas no fim de cada mês.

3. As importações que, de conformidade com o presente Acordo, não são descontáveis das quotas de exportação, são registradas separadamente.

ARTIGO 48

Medidas de Controle

1. Cada membro que exporte cacau exigirá a apresentação de um certificado de contribuição válido, ou de um outro documento de controle aprovado pelo Conselho, antes de autorizar a saída do cacau do seu território alfandegário. Cada membro que importe cacau exigirá a apresentação de um certificado de contribuição válido, ou de um outro documento de controle aprovado pelo Conselho, antes de autorizar qualquer importação de cacau em seu território alfandegário, proveniente de um membro ou de um país que não seja membro.

2. Nenhum certificado de contribuição será exigido para o cacau exportado de acordo com as disposições dos parágrafos 4.º e 5.º do artigo 32. O Conselho tomará as providências necessárias para entregar os documentos de controle adequados, relativos a estes embarques.

3. Não será fornecido certificado de contribuição nem qualquer outro documento de controle aprovado pelo Conselho para os embarques, no decorrer de um período qualquer, de cacau além das exportações autorizadas para o referido período.

4. O Conselho adotará, mediante um voto especial, as regras que julgar necessárias sobre os certificados de contribuição e outros documentos de controle que exijam sua aprovação.

5. Para o cacau fino ou de aroma, o Conselho determinará as regras que julgar necessárias à simplifica-

ção do sistema de documentos de controle por ele exigidos, levando em conta todos os dados pertinentes.

CAPÍTULO IX — Produção e Estoques

ARTIGO 49

Produção e Estoques

1. Os membros reconhecem a necessidade de assegurar um equilíbrio razoável entre a produção e o consumo, e cooperam com o Conselho para alcançar este objetivo.

2. Cada membro produtor pode estabelecer um plano de ajustamento de sua produção, de modo que o objetivo enunciado no parágrafo 1.º possa ser atingido. Cada membro produtor é responsável pela política e métodos que aplicar para atingir este objetivo.

3. O Conselho examinará a cada ano o nível dos estoques no mundo, e fará as recomendações que se impuserem em consequência deste exame.

4. Em sua primeira sessão, o Conselho providenciará a elaboração de um programa, tendo em vista reunir as informações necessárias para determinar, segundo critérios científicos, a capacidade mundial atual e potencial da produção bem como o consumo mundial atual e potencial. Os membros facilitarão a execução do referido programa.

CAPÍTULO X — Promoção do Consumo

ARTIGO 50

Obstáculos ao Aumento do Consumo

1. Os membros reconhecem que é importante que se desenvolva ao máximo a economia do cacau e, por conseguinte, que se facilite o aumento do consumo do cacau em relação à produção, a fim de assegurar o melhor equilíbrio a longo prazo entre a oferta e a demanda e, nesse particular, reconhecem também que é importante chegar-se a uma supressão progressiva de todos os obstáculos que possam dificultar este aumento.

2. O Conselho definirá os problemas específicos que os obstáculos ao crescimento do comércio e do consumo do cacau apontados no parágrafo 1.º levantam e procurará as medidas mutuamente aceitáveis que possam ser tomadas na prática para eliminar progressivamente estes obstáculos.

3. Levando em conta os objetivos mencionados acima e as disposições do parágrafo 2.º, os membros se esforçarão para tomar medidas a fim de diminuir progressivamente os obstáculos ao aumento do consumo e, tanto quanto possível, eliminá-las, ou diminuir substancialmente seus efeitos.

4. Para os fins do presente artigo, o Conselho poderá fazer recomendações aos membros e examinará, periodicamente, a partir de sua primeira sessão ordinária do segundo ano-quota, os resultados obtidos.

5. Os membros informarão o Conselho de todas as medidas adotadas com a finalidade de concretizar as disposições do presente artigo.

ARTIGO 51

Promoção do Consumo

1. O Conselho pode criar um Comitê que tenha como finalidade fomentar o consumo de cacau tanto nos países exportadores quanto nos importadores. O Conselho examinará periodicamente os trabalhos do Comitê.

2. As despesas do programa de promoção são custeadas pelos membros exportadores. Os membros importadores podem também contribuir financeiramente para o programa. A composição do Comitê ficará limitada aos membros que contribuam para o programa de promoção.

3. Antes de iniciar uma campanha de promoção no território de um membro, o Comitê esforçar-se-á em obter o consentimento do referido membro.

ARTIGO 52

Substitutos do Cacau

1. Os membros reconhecem que o uso de produtos de substituição pode prejudicar o crescimento do consumo de cacau. Assim sendo, eles concordam em estabelecer uma regulamentação relativa aos produtos derivados do cacau e ao chocolate, ou adaptar, se for o caso, a regulamentação existente, de modo que a referida regulamentação impeça que matérias não provenientes do cacau sejam utilizadas em lugar do mesmo para induzir o consumidor em erro.

2. Por ocasião do estabelecimento ou da revisão de qualquer regulamentação baseada nos princípios enunciados no parágrafo 1.º, os membros levam plenamente em conta as recomendações e decisões dos órgãos internacionais competentes, tais como o Conselho e o Comitê do CODEX para os produtos de Cacau e Chocolate.

3. O Conselho pode recomendar a um membro que tome as medidas que o Conselho julgue oportunas para assegurar a observância das disposições do presente artigo.

4. O Diretor Executivo apresenta ao Conselho um relatório anual sobre a observância das disposições do presente artigo.

CAPÍTULO XI — Cacau Processado

ARTIGO 53

Cacau Processado

1. Reconhece-se que os países em desenvolvimento têm necessidade de ampliar as bases de sua economia, em particular através da industrialização e exportação de artigos manufaturados, inclusive o processamento do cacau e a exportação de produtos derivados do cacau e do chocolate. A este respeito, é igualmente reconhecida a necessidade de evitar graves prejuízos ao setor cacauífero da economia dos membros exportadores e importadores.

2. Se um membro julga que está havendo possibilidade de ser prejudicado em seus interesses em qualquer dessas áreas, pode iniciar consultas com o outro membro interessado, com vistas a um entendimento satisfatório para as partes em causa, na falta do que, o membro pode dirigir-se ao Conselho, que utilizará seus bons ofícios na matéria com a finalidade de se chegar a esse entendimento.

CAPÍTULO XII — Relações Entre Membros e Não-membros

ARTIGO 54

Limitação das Importações Provenientes de Países Não-Membros

1. Cada membro limita suas importações anuais de cacau produzido em países não-membros, com exceção das importações de cacau fino ou de aroma provenientes de países exportadores constantes do Anexo C, de acordo com as disposições do presente artigo.

2. Cada membro se compromete durante o ano-quota:

a) a não autorizar a importação de uma quantidade total de cacau produzido por não-membros, tomados em conjunto, que ultrapasse a quantidade média que importou desses não-membros, tomados em conjunto, durante os três anos-calendário de 1970, 1971 e 1972;

b) a reduzir de metade a quantidade determinada na alínea (a) quando o preço indicativo cair abaixo do pre-

ço mínimo, e a manter esta redução até que o nível das quotas em vigor atinja aquele que está previsto na alínea (c) do parágrafo 2.º do artigo 34.

3. O Conselho pode, mediante um voto especial, suspender na totalidade ou em parte as restrições do parágrafo 2.º. No entanto, as limitações previstas na alínea (a) do parágrafo 2.º não serão aplicáveis quando o preço indicativo do cacau for superior ao preço máximo.

4. As limitações previstas na alínea (a) do parágrafo 2.º não se aplicam ao cacau comprado através de contratos de boa fé, concluídos quando o preço indicativo era superior ao preço máximo, nem as que são previstas na alínea (b) do parágrafo 2.º se aplicam ao cacau comprado através de contratos de boa fé, concluídos antes que o preço indicativo caísse abaixo do preço mínimo. Em tais casos, ressalvadas as disposições da alínea (b) do parágrafo 2.º, as reduções são operadas no decurso do ano-quota seguinte, a menos que o Conselho decida abrir mão destas reduções ou aplicá-las no decorrer de um ano-quota ulterior.

5. Os membros informam regularmente o Conselho das quantidades de cacau que importaram de não-membros ou que tenham exportado para não-membros.

6. A menos que o Conselho decida em contrário, qualquer importação de um membro proveniente de não-membros além da quantidade que está autorizado a importar por força do presente artigo será deduzida da quantidade que ele teria sido normalmente autorizado a importar no decorrer do ano-quota seguinte.

7. Se, repetidas vezes, um membro não respeitar as disposições do presente artigo, o Conselho pode, mediante um voto especial, suspender os direitos de voto do referido membro no Conselho e seu direito de votar ou de delegar seu voto no Comitê Executivo.

8. As obrigações enunciadas no presente artigo não prejudicam as obrigações conflitantes, de caráter bilateral ou multilateral, que os membros tenham assumido em relação a não-membros, antes da data de entrada em vigor do presente Acordo, sob a condição de que qualquer membro que tenha assumido as referidas obrigações conflitantes, as cumpra do modo a atenuar na medida do possível o conflito entre as referidas obrigações e as que são enunciadas no presente artigo, que tome o mais rapidamente possível medidas para conciliar as referidas obrigações com as disposições do presente artigo e que exponha ao Conselho, detalhadamente, a natureza das referidas obrigações e as medidas que tenha tomado para atenuar ou suprimir o conflito.

ARTIGO 55

Operações Comerciais com não-membros

1. Os membros exportadores se comprometem a não vender cacau a não-membros em condições comerciais mais favoráveis do que aquelas que eles estejam dispostos a oferecer, no mesmo momento, a membros importadores, levando em conta as práticas comerciais normais.

2. Os membros importadores se comprometem a não comprar cacau de não-membros em condições comerciais mais favoráveis do que aquelas que eles estejam dispostos a aceitar, no mesmo momento, de membros exportadores, levando em conta as práticas comerciais normais.

3. O Conselho revê, periodicamente, a aplicação dos parágrafos 1.º e 2.º e pode requerer que os países membros lhe forneçam as informações apropriadas, de conformidade com o artigo 56.

4. Qualquer membro que tenha razões para crer que outro membro faltou com a obrigação enunciada nos parágrafos 1.º ou 2.º, pode informar a esse respeito o Diretor-Executivo e solicitar consultas, em aplicação do artigo 60, ou recorrer ao Conselho de acordo com o artigo 62.

CAPÍTULO XIII — Informação e Estudos

ARTIGO 56

Informação

1. A Organização servirá de centro de coleta, de trocas e de publicação para:

a) as informações estatísticas sobre a produção, as vendas, os preços, as exportações e importações, o consumo e os estoques de cacau no mundo; e

b) na medida em que o julgar oportuno, as informações técnicas sobre o cultivo, o beneficiamento e a utilização do cacau.

2. Além das informações que os membros têm obrigação de fornecer por força de outros artigos do presente Acordo, o Conselho pede que os membros lhe forneçam os dados que julgar necessários ao exercício de suas funções, em particular, relatórios periódicos sobre as políticas de produção e de consumo, as vendas, os preços, as exportações e as importações, os estoques e as medidas fiscais.

3. Se num prazo razoável, um membro não fornecer ou encontrar dificuldades em fornecer as informações, estatísticas e outras, de que o Conselho tenha necessidade para o bom andamento da Organização, o Conselho pode exigir do membro em apreço que ele explique os motivos do atraso. Se, a este respeito, uma assistência técnica se revelar necessária, o Conselho poderá tomar as medidas que se impõem.

ARTIGO 57

Estudos

Na medida em que o julgar necessário, o Conselho fomentará estudos sobre as condições econômicas da produção e da comercialização do cacau, inclusive as tendências e projeções, o impacto das medidas tomadas pelos Governos nos países exportadores e nos países importadores sobre a produção e o consumo do cacau, a possibilidade de aumentar o consumo do cacau em seus usos tradicionais e eventualmente para novos usos, bem como os efeitos da aplicação do presente Acordo para os exportadores e os importadores de cacau, em especial naquilo que se refere aos membros sobre os assuntos a serem estudados. Para fomentar estes estudos, o Conselho pode cooperar com outras organizações internacionais.

ARTIGO 58

Exame Anual

Logo que possível, depois do fim de cada ano-quota, o Conselho examina o funcionamento do presente Acordo e a maneira pela qual os membros estejam respeitando os princípios do referido Acordo e favorecendo os objetivos do mesmo. Ele pode então dirigir aos membros recomendações referentes aos meios de aperfeiçoar o funcionamento do presente Acordo.

CAPÍTULO XIV — Dispensa de Obrigações em Circunstâncias Excepcionais

ARTIGO 59

Dispensa de Obrigações em Circunstâncias Excepcionais

1. O Conselho pode, mediante um voto especial, dispensar um membro de uma obrigação, em razão de circunstâncias excepcionais ou de emergência, num caso de força maior, ou de obrigações internacionais previstas na Carta das Nações Unidas com os territórios administrados sob regime de tutela.

2. Quando, por força do parágrafo 1.º, o Conselho concede uma dispensa, ele especifica quais as modalidades, sob quais condições e por quanto tempo o membro está dispensado da obrigação.

3. Não obstante as disposições precedentes do presente artigo, o Conselho não concede dispensa a um membro no que se refere:

a) à obrigação estabelecida no artigo 24 de pagar a sua contribuição ou às consequências decorrentes da falta do pagamento;

b) a quota de exportação ou outras limitações impostas às exportações, se esta quota ou estas limitações tiverem sido ultrapassadas;

c) à obrigação de pagar os encargos ou contribuições previstos no artigo 37.

CAPÍTULO XV — Consultas, Litígios e Reclamações

ARTIGO 60

Consultas

Todo membro considerará, com ânimo receptivo, as diligências que possam ser feitas por outro membro sobre a interpretação ou a aplicação do presente Acordo, e lhe proporcionará oportunidades adequadas de consultas. No decorrer de tais consultas, por solicitação de qualquer das partes e com o assentimento da outra, o Diretor Executivo determinará um processo adequado de conciliação. As despesas deste processo não podem ser cobertas pelo orçamento da Organização. Se este processo chegar a uma solução, será apresentado relatório ao Diretor Executivo. Se a solução não for possível, a questão poderá, a pedido de qualquer das partes, ser levada ao Conselho de acordo com o artigo 61.

ARTIGO 61

Litígios

1. Qualquer litígio referente à interpretação ou aplicação do presente Acordo que não possa ser resolvido pelos litigantes será, a pedido de qualquer uma das partes, submetido à decisão do Conselho.

2. Sempre que um litígio encaminhado ao Conselho, de acordo com o parágrafo 1.º, for objeto de um debate, a maioria dos membros, ou número de membros que disponham em conjunto de pelo menos um terço do número total de votos, poderá solicitar que o Conselho, antes de tomar uma decisão, obtenha o parecer de um grupo consultivo especial, constituído conforme indicado no parágrafo 3.º, sobre as questões em litígio.

3. a) A menos que o Conselho decida unanimemente em contrário, integram o grupo consultivo especial:

i) duas pessoas, designadas pelos membros exportadores, das quais uma com grande experiência em assuntos do tipo dos que estão em litígio e a outra um jurista qualificado e de grande experiência;

ii) duas pessoas com qualificações análogas, designadas pelos membros importadores;

iii) um presidente escolhido por unanimidade pelas quatro pessoas designadas segundo as alíneas (i) e (ii) ou, em caso de desacordo, pelo Presidente do Conselho;

b) Nacionais dos países cujos Governos são Partes contratantes podem integrar o grupo consultivo especial.

c) Os membros do grupo consultivo especial atuam a título pessoal e não recebem instruções de nenhum Governo.

d) As despesas do grupo consultivo especial são pagas pela Organização.

4. O parecer fundamentado do grupo consultivo especial é submetido ao Conselho, que põe fim ao litígio depois de ponderadas todas as informações pertinentes.

ARTIGO 62

Ação do Conselho em Caso de Reclamação

1. Toda reclamação contra um membro por não cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo, será, a pedido do membro que apresentar a reclamação, encaminhada ao Conselho, que a examinará e decidirá a respeito.

2. Qualquer decisão do Conselho no sentido de que um Membro violou as obrigações do presente Acordo é tomada por maioria distribuída simples e deve especificar a natureza dessa violação.

3. Todas as vezes que o Conselho decidir, em consequência ou não de uma reclamação, que um membro infringiu as obrigações decorrentes do presente Acordo, o Conselho, mediante um voto especial, e sem prejuízo das outras medidas previstas expressamente em outros artigos do presente Acordo, inclusive o artigo 72, poderá:

a) suspender os direitos de voto do referido membro no Conselho e no Comitê Executivo; e

b) se o julgar necessário, suspender outros direitos do referido membro, em particular sua elegibilidade para uma função no Conselho ou em qualquer de seus Comitês, ou o direito de exercer tal função, até que o membro cumpra suas obrigações.

4. Um membro cujos direitos de voto tenham sido suspensos de acordo com o parágrafo 3.º, continua obrigado a cumprir suas obrigações financeiras e outras obrigações previstas no presente Acordo.

CAPÍTULO XVI -- Disposições Finais

ARTIGO 63

Assinatura

O presente Acordo ficará aberto, na sede da Organização das Nações Unidas, de 15 de novembro de 1972 até 15 de janeiro de 1973 inclusive, à assinatura de qualquer Governo convidado à Conferência das Nações Unidas sobre o Cacau, 1972.

ARTIGO 64

Ratificação, Aceitação, Aprovação

1. O presente Acordo é sujeito à ratificação, aceitação ou aprovação pelos Governos signatários, de acordo com os seus respectivos processos constitucionais.

2. Salvo nos casos previstos no artigo 65, os instrumentos de ratificação, de aceitação ou de aprovação serão depositados junto ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, no mais tardar até 30 de abril de 1973.

3. Todo Governo signatário que não tenha depositado seu instrumento de ratificação, de aceitação ou de aprovação de acordo com o parágrafo 2.º, poderá obter do Conselho uma ou mais prorrogações desse prazo.

4. Todo Governo que depositar um instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação indicará, no momento do depósito, se ele é membro exportador ou membro importador.

ARTIGO 65

Notificação

1. Um Governo signatário pode notificar à autoridade depositária que ele se compromete a fazer o necessário para obter a ratificação, aceitação ou aprovação, de acordo com seu processo constitucional, a 30 de abril de 1973 ou antes desta data, ou, impreterivelmente, dentro dos dois meses que se seguem a esta data.

2. Todo Governo cujas condições de adesão tenham sido definidas pelo Conselho pode notificar à autoridade depositária que se compromete a fazer o necessário para

obter a adesão, de acordo com seu processo constitucional, tão rapidamente quanto possível e, impreterivelmente, dentro dos dois meses que seguirem à data de recepção de sua notificação pela autoridade depositária.

3. Um Governo que tenha feito uma notificação de acordo com o parágrafo 1.º ou o parágrafo 2.º, terá a qualidade de observador a partir da data de recepção de sua notificação, até que indique que aplicará o presente Acordo a título provisório, conforme o artigo 66, ou até a expiração do prazo mencionado na notificação que tenha feito conforme o parágrafo 1.º ou o parágrafo 2.º. Se o Governo não estiver em condições de ratificar, aceitar ou aprovar o presente Acordo ou de aderir a ele no prazo especificado, ou de fornecer a indicação prevista no artigo 66, o Conselho poderá, levando em conta as providências tomadas pelo Governo interessado de acordo com o parágrafo 1.º ou 2.º, prolongar a condição de observador do referido Governo por um novo prazo determinado.

ARTIGO 66

Indicação de Aplicação Provisória

1. Um Governo signatário que tenha feito uma notificação em aplicação do parágrafo 1.º do artigo 65 poderá também indicar em sua notificação, ou em qualquer momento subsequente, que aplicará o presente Acordo a título provisório, quer quando este entrar em vigor nos termos do artigo 67, quer, se o presente Acordo já estiver vigorando, numa data específica. A indicação por um Governo signatário de sua intenção de aplicar o presente Acordo, quando este entrar em vigor nos termos do artigo 67, será considerada, para os fins da entrada em vigor do presente Acordo a título provisório, equivalente em seus efeitos a um instrumento de ratificação, de aceitação ou de aprovação. Cada Governo que der esta indicação declarará, no momento em que fizer a notificação, se entra na Organização na qualidade de membro exportador ou de membro importador.

2. Quando o presente Acordo entrar em vigor, quer a título provisório quer definitivo, um Governo que fizer uma notificação de conformidade com o parágrafo 2.º do artigo 65 poderá também indicar em sua notificação, e a qualquer momento subsequente, que aplicará o presente Acordo a título provisório a partir de uma data específica. Cada Governo que der esta indicação declarará, no momento em que fizer a notificação, se entra na Organização na qualidade de membro exportador ou de membro importador.

3. Um Governo que tenha indicado, de acordo com o parágrafo 1.º ou o parágrafo 2.º, que aplicará o presente Acordo a título provisório, quer quando este entrar em vigor, quer a uma data específica, será desde então, membro da Organização a título provisório, até deposite seu instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, ou até a expiração do prazo determinado na notificação mencionada no artigo 65. Todavia, se o Conselho reconhecer que o Governo interessado não depositou seu instrumento, em razão de dificuldades encontradas para levar a termo seu processo constitucional, poderá prorrogar a condição de membro a título provisório do referido Governo por um novo prazo determinado.

ARTIGO 67

Entrada em Vigor

1. O presente Acordo entrará definitivamente em vigor em 30 de abril de 1973, ou a uma data qualquer nos dois meses que se seguirem, se, nesta data, Governos que representem pelo menos cinco países exportadores e reúnam 80% pelo menos das quotas básicas, tais como indicadas no Anexo A, e Governos que representem países importadores e reúnam 70% pelo menos das importações totais, tais como indicadas no Anexo D, tiverem depositado

seus instrumentos de ratificação, de aceitação ou de aprovação junto do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. O Acordo entrará também em vigor a título definitivo a qualquer momento posterior à sua entrada em vigor a título provisório, quando as percentagens exigidas forem preenchidas, em consequência do depósito de instrumentos de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão.

2. O presente Acordo entrará em vigor a título provisório a 30 de abril de 1973, ou numa data qualquer nos dois meses que se seguirem, se, naquela data, Governos que representem cinco países exportadores e reúnam pelo menos 80% das quotas básicas, tais como indicadas no Anexo A, e Governos que representem países importadores e reúnam pelo menos 70% das importações totais, tais como indicadas no Anexo D, tiverem depositado seus instrumentos de ratificação, de aceitação ou de aprovação junto ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas ou tiverem indicado que aplicarão o presente Acordo a título provisório. Durante o período em que o Acordo estiver em vigor a título provisório, os Governos que tenham depositado um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, bem como os Governos que tenham indicado que aplicarão o Acordo a título provisório serão membros do presente Acordo a título provisório.

3. Se as condições de entrada em vigor previstas no parágrafo 1.º ou no parágrafo 2.º não forem preenchidas no prazo prescrito, o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas convidará, na mais próxima data que ele julgar possível depois de 30 de junho de 1973, os Governos que tiverem depositado instrumentos de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, ou que tiverem indicado, de acordo com o artigo 66, sua disposição de aplicar o presente Acordo a título provisório, a se reunir para decidir se colocarão o presente Acordo em vigor entre si, a título provisório ou definitivo, em sua totalidade ou em parte. Se nenhuma decisão for tomada nesta reunião, o Secretário-Geral poderá convocar ulteriormente outras reuniões semelhantes, se o julgar conveniente. O Secretário-Geral convidará os Governos dos países que lhe tiverem dirigido uma notificação nos termos do artigo 65 a assistir a todas essas reuniões na qualidade de observadores. A adesão far-se-á de acordo com o artigo 68. Durante todo o período em que o presente Acordo vigorar a título provisório, conforme o presente parágrafo, os Governos que tiverem depositado um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, bem como os Governos que tiverem indicado que aplicarão o Acordo a título provisório, serão membros do presente Acordo a título provisório. Enquanto o presente Acordo estiver em vigor a título provisório nos termos do presente parágrafo, os Governos participantes tomarão as medidas necessárias para examinar a situação e decidir se o Acordo deve entrar em vigor entre si a título definitivo, continuar a título provisório ou cessar de vigor.

4. O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas convocará a primeira sessão do Conselho, que se realizará logo que possível mas não depois de 90 dias a contar da entrada em vigor provisória ou definitiva do Acordo.

ARTIGO 68

Adesão

1. O Governo de qualquer Estado Membro da Organização das Nações Unidas, membro de suas agências especializadas ou membro da Agência Internacional de Energia Atômica, poderá aderir ao presente Acordo nas condições que o Conselho determinar.

2. Se o Governo em questão for um Governo de país exportador e não constar da lista do Anexo A nem do Anexo C, o Conselho atribuir-lhe-á como for apropriado,

uma quota básica que será considerada incluída no Anexo A. Se este país constar da lista do anexo A, a quota básica especificada no referido anexo constituirá a quota básica do país em questão.

3. A adesão efetua-se pelo depósito de um instrumento de adesão junto ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

4. Todo Governo que depositar um instrumento de adesão indicará no momento do depósito, se ele adere à Organização na qualidade de membro exportador ou de membro importador.

ARTIGO 69

Reservas

Nenhuma das disposições do presente Acordo pode ser objeto de reservas.

ARTIGO 70

Aplicação Territorial

1. Qualquer Governo pode, por ocasião da assinatura ou do depósito de seu instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, ou a qualquer momento subsequente, declarar, mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, que o presente Acordo se aplica a quaisquer territórios por cujas relações internacionais, em última instância, aquele Governo é responsável, e o presente Acordo passará a se aplicar aos territórios mencionados na referida notificação a contar da data desta última ou da data na qual o presente Acordo entrar em vigor para o referido Governo, se esta data for posterior à notificação.

2. Toda Parte Contratante que desejar exercer, em relação a quaisquer territórios por cujas relações internacionais, em última instância, ela é responsável, os direitos que lhe confere o artigo 3.º, poderá fazê-lo, dirigindo ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma notificação neste sentido, quer por ocasião do depósito do instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, quer a qualquer momento subsequente. Se o território que se tornar membro a título individual for um membro exportador e não constar da lista do anexo A nem do Anexo C, o Conselho atribuir-lhe-á, como apropriado, uma quota básica que será considerada incluída no Anexo A. Se este território constar da lista do anexo A, a quota básica especificada no referido anexo constituirá a quota básica do referido território.

3. Toda Parte Contratante que tenha feito declaração nos termos do parágrafo 1.º pode, a qualquer momento subsequente mediante notificação ao Secretário-Geral das Nações Unidas, declarar que o Acordo deixa de se aplicar ao território indicado na notificação; a partir da data dessa notificação, o Acordo deixará de se aplicar a tal território.

4. Se um território, ao qual seja aplicado o presente Acordo em virtude do parágrafo 1.º tornar-se independente, o Governo desse território poderá, dentro de noventa dias a contar da data da independência, declarar, mediante notificação ao Secretário-Geral das Nações Unidas, que assumir os direitos e obrigações de uma Parte Contratante do presente Acordo. A partir da data da notificação, esse governo se tornará Parte Contratante do Acordo. Se a referida Parte for um membro exportador e não constar do Anexo A nem do Anexo C, o Conselho atribuir-lhe-á conforme for apropriado, uma quota básica que será considerada incluída no Anexo A. Se a Parte em questão constar da lista do Anexo A, a quota básica especificada no referido Anexo constituirá a quota básica da referida Parte.

ARTIGO 71

Retirada Voluntária

A qualquer momento depois da entrada em vigor do presente Acordo, qualquer membro poderá retirar-se do

presente Acordo, mediante notificação, por escrito, de sua retirada ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. A retirada tornar-se-á efetiva 90 dias após o recebimento da notificação pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

ARTIGO 72

Exclusão

Se o Conselho concluir, de acordo com o disposto no parágrafo 3.º do artigo 62, que um Membro deixou de cumprir as obrigações que lhe impõe o presente Acordo, e decidir além disso, que essa infração prejudica seriamente o funcionamento do Acordo, ele poderá excluir o referido membro da Organização Internacional do Cacau, mediante um voto especial. O Conselho notificará imediatamente esta exclusão ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. Noventa dias após a data da decisão do Conselho, o referido membro deixará de pertencer à Organização Internacional do Cacau e, se for Parte Contratante, deixará de ser parte do presente Acordo.

ARTIGO 73

Acerto de Contas com Membros que se Retirem ou Sejam Excluídos

1. Em caso de retirada ou de exclusão de um membro, o Conselho faz o acerto de contas do referido membro. A Organização retém as importâncias já pagas pelo Membro em apreço, que fica obrigado, por outro lado, a pagar quaisquer importâncias que deva à Organização na data em que a retirada ou exclusão se torne efetiva; todavia, se se tratar de uma Parte Contratante que não possa aceitar uma emenda e, conseqüentemente, deixe de participar do presente Acordo, por força do disposto no parágrafo 2.º do Artigo 75, o Conselho poderá fazer qualquer acerto de contas que considere equitativo.

2. Um membro que se tenha retirado do presente Acordo, que dele tenha sido excluído ou que de qualquer outra maneira dele tenha deixado de participar não terá direito a qualquer parte do produto da liquidação ou de outros haveres da Organização; também não lhe pode ser imputada nenhuma participação no déficit eventual da Organização quando cessar de vigor o presente Acordo.

ARTIGO 74

Vigência e Término

1. O presente Acordo permanecerá em vigor até o fim do terceiro ano-quota completo que se seguirá à sua entrada, em vigor, a menos que seja prorrogado, por força dos parágrafos 3.º ou 4.º ou decidido seu término antes desse prazo, de acordo com o parágrafo 5.º

2. O Conselho, antes do fim do terceiro ano-quota mencionado no parágrafo 7.º, poderá mediante um voto especial, decidir que o presente Acordo será objeto de novas negociações.

3. Se, antes do fim do terceiro ano-quota completo mencionado no parágrafo 1.º, as negociações para um novo acordo, destinado a substituir o presente Acordo, não tiverem chegado a uma conclusão, o Conselho poderá, mediante um voto especial, prorrogar o presente Acordo por um outro ano-quota. O Conselho notificará esta prorrogação ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

4. Se, antes do fim do terceiro ano-quota completo mencionado no parágrafo 1.º, um novo acordo, destinado a substituir o presente Acordo, for negociado e for assinado por um número de Governos suficiente para que entre em vigor depois de ratificado, aceito ou aprovado, mas este novo acordo não estiver ainda vigorando a título provisório ou definitivo, a vigência do presente Acordo será prorrogada até a entrada em vigor, a título provisório ou

definitivo, do novo acordo, ficando entendido que a prorrogação não ultrapassará um ano. O Conselho notificará esta prorrogação ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

5. O Conselho poderá a qualquer momento, mediante um voto especial, decidir por termo ao presente Acordo. Neste caso o Acordo cessará de vigor na data fixada pelo Conselho, ficando entendido que as obrigações assumidas pelos membros por força do artigo 37 subsistirão até que os compromissos financeiros relativos ao estoque regulador tenham sido cumpridos, ou, senão, até o fim do terceiro ano-quota que se segue a entrada em vigor do presente Acordo. O Conselho notificará esta decisão ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

6. Não obstante a cessação da vigência do presente Acordo, o Conselho continuará a existir pelo tempo que for necessário para liquidar a Organização, acertar as suas contas e dispor de seus haveres; durante esse período, o Conselho terá os poderes e as funções que para isso sejam necessários.

ARTIGO 75

Emendas

1. O Conselho poderá, mediante um voto especial, recomendar às Partes Contratantes uma emenda ao Acordo. O Conselho poderá fixar uma data a partir da qual cada Parte Contratante notificará ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas que aceita a emenda. A emenda tornar-se-á efetiva 100 dias depois que o Secretário-Geral tenha recebido notificações de aceitação de Partes Contratantes que representem pelo menos 75% dos membros exportadores e pelo menos 85% dos votos dos membros exportadores, e de Partes Contratantes que representem pelo menos 75% dos membros importadores e pelo menos 85% dos votos dos membros importadores, ou a uma data ulterior que o Conselho possa ter fixado mediante um voto especial. O Conselho poderá fixar um prazo para que cada Parte Contratante notifique ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas sua aceitação da emenda; se a emenda não entrar em vigor na data da expiração deste prazo, será considerada abandonada. O Conselho fornecerá ao Secretário-Geral as informações necessárias para que seja determinado se o número das notificações de aceitação recebidas é suficiente para que a emenda se torne efetiva.

2. Qualquer membro em cujo nome não tenha sido feita notificação de aceitação de uma emenda até a data de sua entrada em vigor, deixará, a partir desta data, de participar do presente acordo, a menos que o referido membro prove ao Conselho, por ocasião da primeira reunião que se realizar depois da entrada em vigor da emenda, não ter podido aceitar a emenda em tempo, devido às dificuldades encontradas para concluir seu processo constitucional, e que o Conselho decida prorrogar para o membro em apreço o prazo de aceitação até que as referidas dificuldades tenham sido superadas. Este membro não estará sujeito às disposições da emenda até que tenha notificado a aceitação da mesma.

ARTIGO 76

Notificações pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas

O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas notificará todos os Estados Membros da Organização das Nações Unidas, membros de suas agências especializadas ou membros da Agência Internacional de Energia Atômica qualquer assinatura, qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, qualquer notificação feita de acordo com o artigo 65 e qualquer intenção expressa de acordo com o artigo 66, e as datas nas quais o presente Acordo entra em vigor a título provisório ou definitivo. O Secretário-Geral notificará a todas as Partes Contratantes qualquer notificação feita

de acordo com o artigo 70, qualquer notificação de retirada, qualquer exclusão, cessação da vigência do presente Acordo, qualquer prorrogação do presente Acordo, a data na qual uma emenda se torna efetiva ou é considerada abandonada, e qualquer cessação de participação no presente Acordo nos termos do parágrafo 2.º do artigo 75.

ARTIGO 77

Textos Autênticos do presente Acordo

Os textos do presente Acordo em espanhol, francês, inglês e russo fazem igualmente fé. Os originais serão

depositados nos arquivos da Organização das Nações Unidas e o Secretário Geral da Organização das Nações Unidas, como autoridade depositária, enviará uma cópia autenticada a cada Governo signatário ou cada Governo que a ele venha a aderir, e ao Diretor Executivo da Organização Internacional do Cacau.

Em Fé do Que os abaixo-assinados, devidamente credenciados para este fim por seus Governos, assinaram o presente Acordo nas datas que figuram ao lado das suas respectivas assinaturas.

ANEXO A

Quotas Básicas Mencionadas no parágrafo 1.º do artigo 30

Pais exportador	Produção (em mil toneladas)	Quotas básicas (em porcentagem)
Gana	580,9	36,7
Nigéria	307,8	19,5
Costa do Marfim	224,0	14,2
Brasil	200,6	12,7
Camarões	126,0	8,0
República Dominicana	47,0	3,0
Guiné Equatorial	38,7	2,4
Togo	28,0	1,8
México	27,0	1,7
TOTAL	1.580,0	100,0

Nota: Quotas calculadas para o primeiro ano-quota em função da cifra mais elevada de produção anual durante os anos decorridos desde o ano cacaueiro 1964/65, inclusive.

ANEXO B

Países que produzem menos de 10.000 toneladas de cacau de massa, mencionados no parágrafo 1.º do artigo 30

Países	Em mil toneladas métricas	
	1969/70	1970/71
Zaire	4,9	5,6
Gabão	4,7	5,0
Filipinas	4,3	3,6
Serra Leoa	4,0	5,1
Haiti	4,0	3,7
Malásia	2,3	2,5
Peru	2,0	2,0
Libéria	1,9	1,8
Congo	1,3	2,0
Bolívia	1,3	1,4
Cuba	1,0	1,0
Nicarágua	0,6	0,6
Novas Hébridas	0,6	0,7
Guatemala	0,5	0,5
República Unida da Tanzânia	0,4	0,4
Uganda	0,4	0,5
Angola	0,3	0,3
Honduras	0,3	0,3

Fonte: FAO Cocoa Statistics, *Monthly Bulletin*, julho 1972 (excetuados os dados de Uganda, que foram fornecidos pela delegação daquele país à Conferência das Nações Unidas sobre Cacau, 1972).

ANEXO C

Produtores de cacau fino ou de aroma

1. Países exportadores que produzem exclusivamente cacau fino ou de aroma:

Dominicana
Equador
Granada
Indonésia
Jamaica
Madagascar
Panamá
Santa Lúcia
São Vicente
Samoa Ocidental
Sri Lanka
Suriname
Trindade e Tobago
Venezuela

2. Países exportadores que produzem, porém não exclusivamente, cacau fino ou de aroma:

Porcentagem da produção representada
por cacau fino ou de aroma.

Costa Rica	25
São Tomé e Príncipe	50
Austrália (Papua — Nova Guiné)	75

ANEXO D

Importações de cacau calculadas para
os fins do artigo 10
(em mil toneladas)

Países importadores convidados à Conferência das Nações Unidas sobre o cacau, 1972

Estados Unidos da América	352,9
República Federal da Alemanha	166,0
Países Baixos	140,7
Reino Unido	133,2
União das Repúblicas Socialistas Soviéticas	126,5
França	68,8
Japão	48,0
Itália	44,4
Canadá	41,3
Espanha	32,2
Bélgica	31,9
Suíça	28,0
Polónia	19,6
Tchecoslováquia	17,2
Austria	15,9
Irlanda	14,4
Iugoslávia	12,5
Suécia	11,6
Argentina	10,8
Hungria	10,7
Colômbia	9,5
Bulgária	9,1
Noruega	7,9
Dinamarca	7,4
África do Sul	7,2
Romênia	6,3
Finlândia	5,2

Nova Zelândia	4,8
Filipinas	4,7
Peru	1,8
Chile	1,7
Índia	0,8
Argélia	0,7
Uruguai	0,6
Tunísia	0,5
Malásia	0,2
Honduras	0,1
TOTAL:	1.395,1

Fonte: FAO Cocoa Statistics, Monthly Bulletin, julho 1972.

1 Média de três anos (1969-1971) — ou média dos últimos três anos para os quais existem estatísticas disponíveis — das importações líquidas de amêndoas de cacau mais as importações brutas de produtos derivados do cacau, convertidas em equivalente de amêndoas mediante os fatores de conversão enumeradas no § 2.º do art. 32.

ANEXO E

Países exportadores aos quais se aplica
o parágrafo 2.º do artigo 36

Brasil
República Dominicana

Países Signatários do Acordo Internacional do Cacau

Argélia
Austrália
Austria
Bélgica
Brasil
Bulgária
Camarões
Canadá
Chile
Colômbia
Costa do Marfim
Cuba
Dinamarca
Equador
Espanha
Finlândia
França
Gana
Guatemala
Honduras
Hungria
Irlanda
Itália
Jamaica
Japão
Luxemburgo
Nigéria
Noruega
Países Baixos
Portugal
Romênia
Reino Unido
República Federal da Alemanha
Samoa Ocidental
Suécia
Suíça
Togo
Trindade e Tobago
União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
Venezuela
Yugoslávia

O Acordo Internacional do Cacau foi igualmente assinado em nome do Conselho das Comunidades Europeias.

Retificações

Na Publicação do Texto do Tratado que acompanha o

DECRETO LEGISLATIVO
N.º 23, DE 1973

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.

No DCN de 1.º de junho de 1973, na página 1665, 1.ª coluna, no Anexo B, item III, n.º 10,

Onde se lê:

"10., a sedem localizadas ..."

Leia-se.

"10., a serem localizadas ..."

Na 2.ª Coluna, no Anexo C, item I, n.º 1.5,

Onde se lê:

"1.5, gastos de administração ..."

Leia-se:

"15., gastos de administrações ..."

No item II, no n.º II.2.,

Onde se lê:

"II.2. ... de um cronogram ..."

Leia-se:

"II.2. ... de um cronograma ..."

SUMÁRIO

1 — ATA DA 64.ª SESSÃO, EM 11 DE JUNHO DE 1973

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagem do Sr. Presidente da República

— *DE AGRADECIMENTO DE COMUNICAÇÃO REFERENTE À ESCOLHA DE NOME INDICADO PARA CARGO CUJO PROVIMENTO DEPENDE DE PRÉVIA AUTORIZAÇÃO DO SENADO:*

— N.º 129/73 (n.º 185/73, na origem), referente à escolha do Sr. Joaquim de Almeida Serra para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República da Coreia.

— N.º 129/73 (n.º 185/73, na origem) referente à escolha do Sr. Manuel Maria Fernández Alcázar para exercer o cargo de Embaixador do Brasil junto à República de El Salvador.

— *RESTITUINDO AUTÓGRAFOS DE PROJETOS DE LEI SANCIONADOS:*

— N.º 130/73 (n.º 180/73, na origem), referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 21/73 (n.º 1.165-B/73, na Casa de origem), que concede pensão especial ao professor José Caldeira de Moura. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.888, de 7 de junho de 1973).

— N.º 131/73 (n.º 182/73, na origem), referente ao Projeto de Lei n.º 5/73-CN, que estatui normas reguladoras do trabalho rural e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.889, de 8 de junho de 1973).

— N.º 132/73 (n.º 183/73, na origem), referente ao Projeto de Lei (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.890, de 8 de junho de 1973).

— N.º 133/73 (n.º 184/73, na origem), referente ao Projeto de Lei n.º 7/73-CN (Complementar), que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. (Projeto que se transformou na Lei Complementar n.º 14, de 8 de junho de 1973).

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

Encaminhando à revisão do Senado autógrafo da seguinte matéria:

— Projeto de Decreto Legislativo n.º 24/73 (n.º 112-B/73, na Câmara), que aprova os textos do Acordo de Cooperação Técnica e do Acordo de Intercâmbio Cultural, firmados entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia, em Nairobi, a 2 de fevereiro de 1973.

1.2.3 — Pareceres

Referentes as seguintes matérias:

— Projetos de Lei do Senado n.ºs 15/71, 59/68 e 46/68, que dispõem sobre contribuição do INPS dos profissionais liberais.

— Projeto de Lei do Senado n.º 15/73, que altera disposições da Consolidação das Leis do Trabalho, a fim de tornar obrigatório em caso de recurso, o depósito de quantia equivalente ao valor total da condenação, sem limite máximo.

— Projeto de Lei do Senado n.º 37/72, que dispõe sobre o pagamento das verbas, dotações ou quotas devidas aos Estados e Municípios e retidas ou suspensas por irregularidade e dá outras providências. (Redação do vencido para segundo turno regimental).

— 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.

1.2.4 — Discursos do Expediente

SENADORES VASCONCELOS TORRES e AMARAL PEIXOTO, respectivamente, em nome da ARENA e do MDB — "Batalha Naval de Riachuelo".

O SR. PRESIDENTE — Associa-se, em nome da Mesa, às manifestações prestadas pelo Plenário no transcurso de mais um aniversário da Batalha Naval de Riachuelo.

1.2.5 — Leitura de projetos

— Projeto de Lei do Senado n.º 68/73, de autoria da Comissão Diretora, que fixa os valores de vencimentos dos cargos dos Grupos-Atividades de Apoio Legislativo, Serviços Auxiliares e Serviços de Transporte Oficial e Portaria, do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

— Projeto de Resolução n.º 30/73, apresentado pela Comissão Diretora, que dispõe sobre a estruturação do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

— Projeto de Resolução n.º 31/73, de autoria da Comissão Diretora, que dispõe sobre a constituição e estruturação do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

1.2.6 — Comunicações da Presidência

— Convocação de sessão conjunta do Congresso Nacional a realizar-se hoje, às 19 horas, destinada à leitura de Mensagens Presidenciais.

— Arquivamento dos Projetos de Lei do Senado números 68 e 70, de 1972, considerados rejeitados, em virtude de terem recebido parecer contrário, quanto ao mérito, das comissões a que foram distribuídos.

1.2.7 — Pronunciamento do Líder da Maioria

SENADOR PETRÔNIO PORTELLA — Discurso do Senhor Presidente da República, proferido na sexta-feira última, na oportunidade em que sancionou projetos de lei de importância fundamental à vida do País.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973 (número 1.110-B/73, na Casa de origem), que autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRAS, a movimentar a Reserva Global de Reversão para o fim que especifica e dá outras providências. **Aprovado**, em emendas. A Comissão de Redação.

— Projeto de Lei do Senado n.º 66, de 1972, de autoria do Senador Emival Caiado, que amplia a jurisdição da Junta de Conciliação e Julgamento da 3.ª Região do Trabalho. **Aprovado**, em 2.º turno. A Câmara dos Deputados.

— Projeto de Lei do Senado n.º 42, de 1973, de autoria do Senador Ney Braga, que dá nova redação ao § 2.º do art. 477 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943. **Aprovado**, em 2.º turno. A Comissão de Redação.

ATA DA 64.ª SESSÃO EM 11 DE JUNHO DE 1973

3.ª Sessão Legislativa Ordinária, da 7.ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS. FILINTO MÜLLER E PAULO TÔRRES

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

Adalberto Sena — Geraldo Mesquita — Flávio Britto — José Lindoso — Cattete Pinheiro — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — José Sarney — Fausto Castelo-Branco — Petrônio Portella — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Dinarte Mariz — Wilson Campos — Lourival Baptista — Ruy Santos — Carlos Lindenberg — Paulo Tôrres — Vasconcelos Torres — Benjamin Farah — Gustavo Capanema — Benedito Ferreira — Osires Teixeira — Fernando Corrêa — Filinto Müller — Ney Braga — Celso Ramos — Guido Mondin — Tarso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller)

— A lista de presença acusa o comparecimento de 30 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

O Sr. 1.º-Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte:

EXPEDIENTE MENSAGENS

DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA
De agradecimento de comunicação referente à escolha de nome indicado para cargo cujo provimento depende de prévia autorização do Senado Federal:

N.º 128/73 (n.º 179/73, na origem), de 7 do corrente, referente à escolha do Senhor Joaquim de Almeida Serra para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República da Coreia.

N.º 129/73 (n.º 185/73, na origem), de 8 do corrente, referente à escolha do Senhor Manuel Maria Fernández Alcázar para exercer o cargo de Embaixador do Brasil junto à República de El Salvador.

Restituindo autógrafos de Projetos de Lei sancionados:

N.º 130/73 (n.º 180/73, na origem), de 7 de junho de 1973, referente ao Projeto de Lei da Câmara n.º 21/73 (n.º 1.165-B/73, na Casa de origem), que concede pensão especial ao professor José Caldeira de Moura. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.888, de 7 de junho de 1973).

N.º 131/73 (n.º 182/73, na origem), de 8 de junho de 1973, referente ao Projeto de Lei n.º 5/73 CN, que estatui normas reguladoras do trabalho rural, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.889, de 8 de junho de 1973).

N.º 132/73 (n.º 183/73, na origem), de 8 de junho de 1973, referente ao

1.4 — MATÉRIA APRECIADA APÓS A ORDEM DO DIA

Redação final das Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 17/73, constante do item 1 da pauta. **Aprovada**, nos termos do Requerimento n.º 85/73. A Câmara dos Deputados.

1.5 — DISCURSOS PROFERIDOS APÓS A ORDEM DO DIA

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA — Carta recebida do Sr. Nestor Jost, Presidente do Banco do Brasil, referente ao apelo formulado por S. Ex.ª no sentido da criação de Agência daquele Banco no Município de Boquim-SE.

SENADOR NEY BRAGA — Importância econômico-social do aproveitamento hidrelétrico de Itaipu do rio Paraná.

SENADOR JOSÉ LINDOSO — Necessidade de sincronização das medidas de desenvolvimento da Amazônia.

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

2 — RETIFICAÇÕES

Ata da 62.ª Sessão, realizada em 7-6-73.

3 — MESA DIRETORA

4 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

5 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Projeto de Lei n.º 6/73 CN, que altera a legislação da previdência social, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei n.º 5.890, de 8 de junho de 1973).

N.º 133/73 (n.º 184/73, na origem), de 8 de junho de 1973, referente ao Projeto de Lei n.º 7/73 CN (Complementar), que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. (Projeto que se transformou na Lei Complementar n.º 14, de 8 de junho de 1973).

OFÍCIO

Do Sr. 1.º-Secretário da Câmara dos Deputados, encaminhando à revisão do Senado autógrafo do seguinte projeto:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 24 de 1973

(N.º 112-B/73, na Câmara dos Deputados)

Aprova os textos do Acordo de Cooperação Técnica e do Acordo de Intercâmbio Cultural, firmados entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia, em Nairobi, a 2 de fevereiro de 1973.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Ficam aprovados os textos do Acordo de Cooperação Técnica e do Acordo de Intercâmbio Cultural, firmados entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia, em Nairobi, a 2 de fevereiro de 1973.

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

MENSAGEM

N.º 66, de 1973

(DO PODER EXECUTIVO)

Ex.^{mas} Srs. 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 V. Ex.^{as} acompanhados de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos do Acordo de Cooperação Técnica e do Acordo de Intercâmbio Cultural, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia, em Nairobi, a 2 de fevereiro de 1973.

Brasília, em 30 de março de 1973. —
Emílio G. Médici.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DC/ DOInt/ DAI/ SRC/ DAI/ 113 640 (B46) (A51), DE 22 DE MARÇO DE 1973, DO MINISTÉRIO DAS RELA- ÇÕES EXTERIORES.

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

Sr. Presidente,

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, assinei em Nairobi, em 2 de fevereiro do corrente ano, o Acordo de Intercâmbio Cultural e o Acordo de Cooperação Técnica entre o Brasil e a República do Quênia.

2. Os acordos visam a criar instrumentos legais capazes de disciplinar e orientar a cooperação entre o Brasil e a República do Quênia nos domínios culturais e de cooperação técnica.

3. O acordo Cultural objetiva fomentar o intercâmbio intelectual e cultural entre os dois países e prevê, para tanto a mútua concessão de bolsas de estudos, o intercâmbio de professores e de conferencistas, o exame das condições de reconhecimento da equivalência de diplomas e títulos universitários expedidos nos dois países. Dispõe, ainda, sobre a realização de exposições artísticas e de representações teatrais, e sobre a cooperação no campo cinematográfico.

4. O Acordo de Cooperação Técnica tem por finalidade criar condições que permitam o acesso às experiências e conhecimentos específicos adquiridos pelos dois países nos campos industriais, agrícola, científico e de administração pública e prevê a possibilidade de se elaborarem programas de cooperação técnica.

5. Encareço a Vossa Excelência a conveniência de o Governo brasileiro ratificar os presentes acordos, sendo para tanto necessária a prévia aprovação do Congresso Nacional, conforme os termos do Artigo 44, Inciso I, da Constituição Federal.

6. Tenho, pois, a honra de submeter o anexo projeto de Mensagem ao Congresso para que Vossa Ex.^a, se assim houver por bem, encaminhe os anexos textos de acordo à aprovação do Poder Legislativo.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Ex.^a, Sr. Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — **Mário Gibson Barboza.**

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO QUÊNIA

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia,

Desejosos de promover o conhecimento mútuo;

Considerando que condições deverão ser criadas para possibilitar o acesso às experiências e conhecimentos adquiridos pelas Partes Contratantes, nos campos industrial, agrícola, científico e de administração pública;

Convencidos de que esse intercâmbio de experiências poderá ser de rendimento e aplicação imediatos, tendo em vista a semelhança das condições ecológicas tropicais e de se tratarem de países em vias de desenvolvimento;

Desejosos, ainda, de acelerar a formação e aperfeiçoamento de seus quadros técnicos;

Convieram no seguinte:

Artigo I

Serão organizadas visitas de funcionários de alto nível, encarregados da formulação e execução dos planos e programas de desenvolvimento de seu país, para conhecer as condições e facilidades existentes na outra Parte, nos campos agrícola, industrial, científico, de administração pública e da metodologia de formação e aperfeiçoamento de quadros técnicos.

Artigo II

Com base nos conhecimentos adquiridos durante essas visitas, poderão ser elaborados, nos casos que forem julgados de interesse, programas de cooperação técnica através de:

- a) envio de técnicos, individualmente ou em grupos;
- b) troca de informações sobre assunto de interesse comum;

c) envio de equipamento indispensável à realização de um projeto específico; e

d) treinamento e aperfeiçoamento profissional em todos os campos mencionados.

Artigo III

Os programas e projetos de treinamento e aperfeiçoamento profissional poderão ser realizados, quer através do recebimento de bolsistas, quer através do envio de professores ou pessoal técnico qualificado.

Artigo IV

As Partes Contratantes procurarão, na medida do possível, vincular os programas e projetos, mencionados no Artigo II, a programas e projetos já em execução.

Artigo V

Cada Parte poderá designar, para a execução de programas ou projetos específicos, entidades públicas e privadas.

Artigo VI

Os técnicos e professores, designados por uma das Partes, fornecerão aos técnicos e professores da outra Parte todas as informações úteis sobre técnicas, práticas e métodos aplicados no seu respectivo campo, bem como os princípios sobre os quais se assentam esses métodos.

Artigo VII

A Parte Contratante que receber técnicos e professores tomará as medidas necessárias para que esses possam desempenhar a contento sua missão.

Artigo VIII

Na preparação de um programa de cooperação técnica, ou de um projeto específico, as Partes Contratantes definirão, de comum acordo, o modo de seu financiamento.

Artigo IX

1. Cada uma das Partes Contratantes aplicará aos técnicos, professores e estagiários da outra Parte, bem como às suas famílias e pertencentes, as disposições que vigoram para o pessoal das Nações Unidas em seu território, no que se refere a privilégios e imunidades.

2. O mesmo princípio se aplica à entrada no país de equipamento doado pela outra Parte Contratante, destinado a um projeto específico.

Artigo X

Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra da conclusão das formalidades necessárias à entrada em vigor do presente Acordo, o qual entrará em vigor na data da última dessas notificações.

Artigo XI

1. O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratante e seus efeitos cessarão seis meses após a data da notificação.

2. A denúncia deste Acordo não afetará os programas e projetos em fase de execução, salvo quando as Partes convierem de maneira diversa.

3. O presente Acordo é redigido em dois exemplares igualmente autênticos, nos idiomas português e inglês.

EM FÉ DO QUE, os abaixo-assinados, devidamente autorizados pelos respectivos Governos firmaram e selaram o presente Acordo.

FEITO em Nairobi, aos 2 dias do mês de fevereiro de 1973.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil. — **Mario Gibson Barboza.**

Pelo Governo da República do Quênia. — **Njoroge Mungai.**

ACORDO DE INTERCÂMBIO CULTURAL ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO QUÊNIA

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Quênia

Fiéis aos altos ideais da Carta das Nações Unidas;

Desejosos de reforçar e de estreitar as relações culturais entre seus países, de modo a realizarem uma cooperação integral e mutuamente vantajosa nos domínios literário, artístico, científico, técnico e universitário;

Convieram no seguinte:

Artigo I

As Partes Contratantes comprometem-se a estimular e a desenvolver as relações entre os dois países nos planos científico, técnico, universitário, esportivo e, particularmente, no campo artístico e cultural, de modo a contribuir para o melhor conhecimento das respectivas culturas.

Artigo II

Cada Parte Contratante compromete-se a facilitar a criação, de acordo com a respectiva legislação, de centros e associações destinados à difusão de valores culturais da outra Parte.

Artigo III

As Partes Contratantes empenharão os melhores esforços para promover o intercâmbio de conferencistas, professores universitários, pesquisadores, especialistas, técnicos e outras pessoas que exerçam suas atividades nos campos da educação, da ciência e da cultura.

Artigo IV

Cada Parte Contratante estudará a possibilidade de conceder anualmente bolsas-de-estudo de pós-graduação a estudantes, profissionais liberais, técnicos, cientistas ou artistas, enviados por um país ao outro.

Artigo V

As Partes Contratantes comprometem-se a proceder ao exame das condições nas quais será reconhecida, para fins universitários, a equivalência entre os diplomas e títulos universitários expedidos nos dois países.

Artigo VI

As Partes Contratantes encorajarão a cooperação no domínio cinematográfico, através do intercâmbio de filmes culturais e a organização de festivais de cinema.

Artigo VII

Cada Parte Contratante compromete-se a facilitar a organização no seu território de exportações artísticas e científicas e de conferências, concertos e representações teatrais, assim como de competições esportivas.

Artigo VIII

As Partes Contratantes concederão, sob reserva da segurança nacional e de acordo com suas respectivas legislações, todas as facilidades para a entrada, nos respectivos territórios, de livros, jornais, revistas, publicações musicais, reproduções artísticas, discos, fitas magnetofônicas e filmes, destinados a estabelecimentos de caráter educativo ou cultural.

Artigo IX

As Partes Contratantes encorajarão o intercâmbio de programas culturais e artísticos em suas emissoras de rádio e de televisão.

Artigo X

Cada Parte Contratante facilitará aos nacionais da outra Parte o acesso a seus monumentos, instituições científicas, centros de pesquisas, bibliotecas, arquivos públicos e outras instituições culturais, respeitada a legislação interna de cada país.

Artigo XI

Sempre que houver necessidade, as Partes Contratantes consultar-se-ão sobre a oportunidade de organizar no Brasil ou no Quênia uma reunião de uma Comissão Cultural Mista brasileiro-queniana, encarregada de velar pela aplicação do presente Acordo.

Artigo XII

Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra da conclusão das

formalidades necessárias à entrada em vigor na data da última notificação.

Artigo XIII

1. O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes, mediante notificação por escrito à outra Parte Contratante e seus efeitos cessarão seis meses após a data da notificação.

2. O presente Acordo é redigido em dois exemplares, igualmente autênticos, nos idiomas português e inglês.

Em testemunho do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, firmaram o presente Acordo e nele apuseram seus respectivos Selos.

Feito em Nairobi, aos 2 dias do mês de fevereiro de mil novecentos e setenta e três.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil — **Mario Gibson Barboza.**

Pelo Governo da República do Quênia — **Njoroge Mungai**

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

PARECERES**PARECER N.º 192, de 1973**

Da Comissão de Legislação Social sobre os Projetos de Lei do Senado n.º 15/71, 59/68 e 46/68, que dispõem sobre contribuição do INPS dos profissionais liberais.

Relator: Sr. Accioly Filho

Com a retirada, a pedido do seu ilustre autor, do PLS 104/71, de iniciativa do Senador Cattete Pinheiro, voltaram os projetos de lei 15/71, 59/68 e 46/68, ao exame desta Comissão.

Os Projetos tramitam em conjunto, por versarem sobre matéria similar, a saber: a relativa à contribuição ao INPS pelos profissionais liberais como trabalhadores autônomos.

Com a aprovação pelo Congresso Nacional do Projeto de Lei 6/73 (CN), estão prejudicadas todas essas Proposições nos termos do art. 372, b, do Regimento Interno. Aquele Projeto dispôs sobre a elevação dos salários de contribuição dos segurados autônomos, regulando exaustivamente a matéria.

Sala das Comissões, em 7 de junho de 1973. — **Franco Montoro**, Presidente — **Accioly Filho**, Relator — **Renato Franco** — **Heitor Dias** — **Guido Mondin** — **Ney Braga**.

PARECERES

N.ºs 193 e 194, de 1973

Sobre o Projeto de lei do Senado n.º 15, de 1973, que altera disposições da Consolidação das Leis do Trabalho, a fim de tornar obrigatório em caso de recurso, o depósito de quantia equivalente ao valor total da condenação, sem limite máximo.

PARECER N.º 193, de 1973

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Sr. Heitor Dias

De autoria do ilustre Senador Nelson Carneiro, objetiva o projeto de lei em exame eliminar do artigo 899 da Consolidação das Leis do Trabalho, o limite máximo de dez salários-mínimos para a interposição de recursos das sentenças condenatórias de primeira instância.

Alega o autor, em defesa da proposição, que:

"Nos processos de grande valor, o preceito da obrigatoriedade de depósito, em seus termos atuais, torna-se insuficiente aos fins colimados, uma vez ser mais interessante ao empregador o depósito, irrisório em relação ao quantum total da condenação, que procrastina o processo".

Se, de um lado, é verdadeira tal assertiva, de outro, convém notar que, por força do § 3.º do mesmo artigo, aumentar-se-á a dimensão do risco da irrecuperabilidade do depósito, na hipótese do recurso versar matéria de "pré-julgado" de Tribunal Superior quando a parte vencedora, em primeira instância, pode levantá-lo antes do julgamento do Tribunal ad quem. Tal fato, embora incomum, é suscetível de acontecer, pois a Justiça, em constante evolução, buscando o seu aperfeiçoamento, tem, ocasionalmente, reformado sua "súmulas" e "pré-julgados".

De qualquer forma, a eliminação do teto de dez salários-mínimos, restringirá os recursos meramente protelatórios, ensejando, assim, maior desafogo nos Tribunais de 2.ª instância.

Vale notar, ainda, que o espírito do projeto se harmoniza perfeitamente com a ordenação jurídica do texto consolidado, ao proporcionar ao trabalhador, economicamente mais fraco, maiores garantias quanto aos direitos postulados e reconhecidos pela Justiça.

Quanto ao aspecto jurídico-constitucional, não vemos óbices que se anteponham à tramitação normal do projeto, uma vez que a matéria se enquadra na área de competência legislativa do Congresso Nacional.

Sala das Comissões, em 11 de abril de 1973. — Accioly Filho, Presidente em exercício — Heitor Dias, Relator — Wilson Gonçalves — Helvidio Nunes — José Sarney — Franco Montoro — Carlos Lindenberg — José Augusto — Mattos Leão — Gustavo Campanema.

PARECER N.º 194, de 1973

Da Comissão de Legislação Social

Relator: Sr. Guido Mondin

Com a justificativa de que o "depósito judicial, para fins de recursos trabalhistas, é insuficiente para garantia dos valores das condenações a serem executadas em processos mais vultosos", o eminente Senador Nelson Carneiro vem submeter à apreciação do Senado o presente projeto de lei que extingue o teto de dez salários-mínimos como valor máximo de depósito para ingresso na via recursal.

O artigo 899 e parágrafos da Consolidação das Leis do Trabalho, cuja modificação é objetivada no projeto, ao determinar o depósito obrigatório do valor da condenação, visa não só à garantia de instância como também tranquilizar o trabalhador quanto à viabilidade de recebimento da importância reclamada. Não terá, assim, necessidade, como nos juízos cíveis, de proceder à execução da sentença quando transitada em julgado. Vitorioso, por simples despacho do juiz, terá levantada em seu favor a importância depositada.

Se, por este aspecto, o dispositivo traz indubitáveis vantagens ao trabalhador e proporciona maior rapidez nos trâmites judiciais, de outro, limitando em dez salários-mínimos o valor máximo de depósito, qualquer que seja o montante da causa, estimula o oferecimento constante de recursos pela parte vencida, mesmo nas questões em que a jurisprudência lhe é iterativamente contrária.

Assim, o projeto, eliminado aquele teto máximo, permitirá maior eficácia ao dispositivo, nitidamente, de proteção ao economicamente mais fraco, desestimulando a prática de recursos meramente protelatórios, com

inegáveis benefícios para o descongestionamento dos Tribunais de 2.ª instância.

Com estas considerações, nosso parecer é pela aprovação do projeto.

Sala das Comissões, em 7 de junho de 1973. — Franco Montoro Presidente — Guido Mondin, Relator — Accioly Filho — Heitor Dias — Renato Franco — Ney Braga.

PARECER N.º 195, de 1973

Comissão de Redação

Redação do vencido, para o segundo turno regimental, do Projeto de Lei do Senado n.º 37, de 1972.

Relator: Sr. Cattete Pinheiro

A Comissão apresenta a redação do vencido, para o segundo turno regimental, do Projeto de Lei do Senado n.º 37, de 1972, que dispõe sobre o pagamento das verbas, dotações ou quotas devidas aos Estados e Municípios e retidas ou suspensas por irregularidade, e dá outras providências.

Sala das Comissões, em 11 de junho de 1973. — Antônio Carlos, Presidente — Cattete Pinheiro, Relator — Lourival Baptista — José Lindoso.

ANEXO AO PARECER

N.º 195, de 1973

Redação do vencido, para o segundo turno regimental, do Projeto de Lei do Senado n.º 37, de 1972, que dispõe sobre o pagamento das verbas, dotações ou quotas, devidas aos Estados e Municípios e retidas ou suspensas por irregularidade, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O pagamento das verbas, dotações ou quotas, devidas aos Estados e Municípios a qualquer título, retidas ou suspensas em virtude da apuração de irregularidade, na execução ou no seu destino, será efetuado pelo órgão competente da administração direta ou indireta da União, após a comprovação de que foram adotadas providências para a apuração do fato e de terem sido tomadas, contra o responsável, as medidas previstas em lei.

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

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

PARECER N.º 196, de 1973

da Comissão de Transportes, Comunicações e obras Públicas sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973 (n.º 1.114-B/73 na origem), que "aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências" na parte do texto da lei e conceituação geral do sistema Nacional de Viação.

Relator Geral: Sr. Virgílio Távora

SÚMULA DO PARECER**I — Antecedentes****II — O Projeto original do Executivo****III — Apresentação das Modificações Introduzidas no PNV quando de sua votação na Câmara dos Deputados****IV — Apreciação do Projeto de Lei n.º 26/73:****1 — Introito****2 — Texto da Lei — Conceituação Geral do SNV****3 — Sistemas de Transporte****4 — Conclusão:****Voto do Relator.****Anexos:****Mapa dos Sistemas:**

Rodoviário

Ferrovário

Hidroviário (c/Portos)

Aeroviário.

I — ANTECEDENTES

De longe, vem a preocupação dos dirigentes brasileiros com nossa rede viária e com a absoluta necessidade de sua implantação, bem como pelo funcionamento dos meios de transportes que a mobilizariam.

Retornando ao passado, encontramos o Plano Morais em 1869, em que a base da trama viária era a fluvial ("Navegação Interior do Brasil") e os de Queiroz — 1874, Rebouças 1874, Bicalho 1881, com ênfase na ferrovia, Bulhões em 1884 — "Plano Geral de Viação" e o de Calogeras 1926 em que a rodovia é considerada de acordo com sua já despontante importância e o nascente transporte aéreo é, profeticamente apreciado.

Em 1934 tivemos ainda do Governo Provisório, o Primeiro Plano Geral de Viação Nacional, através do Decreto número 24.497 de 29 de junho daquele ano.

Sua particularidade: o primeiro a ser aprovado por um ato oficial. Nele porém a rodovia ainda não tem a preeminência que modernamente lhe é reconhecida, considerado o sistema ferroviário como o básico, o que de certa forma é óbvio, por pequeno nosso parque automobilístico de então.

É dever de justiça reconhecer que este diploma constitui um marco básico em nossa História dos Transportes.

Com suas falhas e imperfeições, sem dúvida, serviu de base ao que daquela época até os idos de 1956, vinte e dois anos após, foi feito no setor, época em que aproveitando-se a oportunidade da elaboração de uma lei referente à alteração do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (Lei n.º 2.975/56), foram aprovadas em anexo à mesma, duas Relações Descritivas que constituíram a infra-estrutura dos Planos Rodoviários e Ferrovários até 1964.

Explica-se: de acordo com o inciso X do artigo 5.º da Constituição Federal de 1946, cabendo à União cuidar da matéria, desde junho de 1948 (Mensagem n.º 242 de 9-6-1948), tramitou o projeto do Plano Nacional de Via-

ção na Câmara dos Deputados, sendo encaminhado ao Senado Federal sete anos após, em 1955, donde retornaria àquela Casa, em janeiro de 1963.

Relatado inicialmente pelo deputado Edson Passos, com a morte deste grande homem público, coube a tarefa ao insigne engenheiro, deputado Vasco Filho, de apreciar o substitutivo do Senado que não chegou a ser votado por falta de quorum, ou seja: 92 deputados contra e apenas 49 a favor. Grande passo neste interim — 1962 — foi dado com a criação, muito combatida à época, no Ministério de Viação e Obras Públicas, do Conselho Nacional de Transportes, da qual orgulhamos ser responsáveis e cuja atuação permitiu, primeira vez, um exame global dos problemas do setor.

Apesar dos esforços do relator e do então deputado Juarez Távora, não foi possível, a não ser em maio de 1964, já em período revolucionário portanto, à Comissão de Transportes da Câmara Baixa, elaborar um novo projeto de "Plano Nacional de Viação", base em grande parte da Mensagem n.º 486 de 10-10-64 do Poder Executivo, acompanhada do Projeto 2.348,64, que veio se transformar após aprovação congressional, na Lei n.º 4.592, do mesmo ano, consubstanciando o atual Plano Nacional de Viação.

Por coincidência feliz, o então titular da Pasta de Viação e Obras Públicas era o mesmo que quando deputado, tanto lidara com a matéria junto a Vasco Filho. Assim, pode-se sem sombra de suspeição dizer que para a época constituiu o documento passo avantajadíssimo no bom encaminhamento do problema.

Permitimo-nos uma transcrição embora um pouco longa de trechos da **Exposição de Motivos** que então serviu de apoio à Mensagem em questão: — É um resumo muito feliz do atual Plano, de sua filosofia e de suas metas, que nos permitirá uma comparação mais fácil com o projeto ora em exame.

"Como valiosa contribuição dessa Comissão (Transportes) da Câmara dos Deputados, foi remetido a pedido do Ministro de Viação e Obras Públicas, por seu presidente, um excelente subsídio, calcado nos referidos Projetos de Lei, o qual, devidamente apreciado pelos Conselhos Setoriais, Diretoria de Aeronáutica Civil e Conselho Nacional de Transportes, constitui o anteprojeto de lei ora submetido à consideração de Vossa Excelência".

"Com a interiorização da Capital Federal e expansão consequente do triângulo do Poder — Rio — Belo Horizonte — São Paulo — para Brasília, novas necessidades de ligações surgiram, tendo em vista a conexão do Centro do Poder Político do País não só aos demais centros do Poder Nacional, como às regiões fronteiriças de maior sensibilidade estratégica.

Atendendo a todas essas implicações e tomando-se como base o subsídio parlamentar acima referido, diretrizes ministeriais foram baixadas fixando a orientação a ser obedecida na Revisão do Plano, a cargo da Diretoria de Aeronáutica Civil e dos órgãos colegiados setoriais do MVOP com representação do Ministério da Aeronáutica, EMFA, EME, Marinha, Ministério do Trabalho, Ministério da Fazenda, além de outras entidades. Nessa ordem de idéias foram firmadas as seguintes determinantes básicas:

— O Plano a ser elaborado deverá atender às necessidades sócio-econômicas e político-estratégicas estimadas, para os próximos 25 anos.

— As vias e terminais constantes do Plano, deverão ter caráter eminentemente nacional, antes que sentido regional ou local, cujos interesses particulares, deverão ser atendidos pelos próprios Estados ou Municípios, mediante a organização de planos complementares a serem aprovados pelo Conselho Nacional de Transportes.

- A continuidade e vitalização dos troncos longitudinais rodoferroviários e marítimo, bem como das terminais portuárias e aeroviárias, na faixa profunda de 500 Km do litoral, apresenta-se como imperativo inadiável dentro das realidades nacionais.
- A ligação do Centro do Poder Político Nacional — Brasília — com os demais Centros do Poder Nacional principalmente as capitais, considera-se também de importância prioritária.
- O escoamento dos produtos industriais, minerais, agrícolas e pastoris, relevantes para a economia nacional, deverá ser facilitado através de acessos fáceis aos centros produtores, e ligações eficientes — permanentes e a baixo custo — com os grandes centros de consumo e terminais marítimos e fluviais, em sistemas financeiramente equilibrados.
- As solicitações estratégicas militares, definidas pelo Estado-Maior das Forças Armadas, inclusive o acesso adequado às fronteiras terrestres e marítimas em pontos de maior sensibilidade, deverão ser devidamente considerados e atendidos.
- A articulação do sistema de viação nacional com os sistemas panamericanos e internacional, deverá ser prevista e efetivamente realizada.

Dentro desta orientação, procurou-se no Plano de Viação Nacional constituir o arcabouço de nosso sistema de transporte:

— Do Ponto de vista sócio-econômico

a) por uma linha tronco marítima, prolongada através do caudal amazônico até o extremo NW — Tabatinga — interligando os centros sócio-econômicos da faixa litorânea e os núcleos ribeirinhos daquele caudal;

b) por linhas tronco rodo e ferroviárias, entre o extremo Sul e o Nordeste, traçadas ao longo do planalto, e dentro da faixa de 500 Km a partir da costa — a mais densamente povoada e de maior significação econômica — de maneira a eliminar os atuais istmos de circulação interior;

c) por um sistema complementar rodoferroviário, com vias superpostas ou alternadas, entre o núcleo central (Rio—São Paulo—Belo Horizonte — e Brasília) e a região Centro-Oeste atingindo ainda:

- Goiânia e Cuiabá;
- a região amazônica em diversos pontos;
- as fronteiras terrestres.

d) por linhas interiores terrestres (ou, futuramente, onde convier, por canais navegáveis), interligando núcleos interiores situados em vales ou bacias diversas, ou extensivamente prolongadas até os pontos principais das fronteiras Norte e Centro-Oeste.

e) uma rede de terminais aquaviárias, ferroviárias, aéreas e rodoviárias, capazes de atender e conjugar os diferentes sistemas e dar continuidade às ligações entre os principais centros demográficos e econômicos do País;

f) a rodovia e a aerovia, e também, por vezes, a via fluvial, constituirão as vias pioneiras e complementarão, conforme as circunstâncias, os demais sistemas de transportes destinados a atender à circulação sócio-econômica.

— Do ponto de vista político-estratégico

a) os troncos principais — marítimo, ferroviário e rodoviário — já mencionados no item anterior e as aerovias, servidos por terminais adequadas, tornam-se indispensáveis à segurança nacional, como elementos essenciais à existência de um sistema de transportes múltiplos eficientes e de alto rendimento estratégico;

b) esses troncos longitudinais devem ser interceptados em toda a sua extensão e, nomeadamente na altura do centro de gravidade político-econômico (região centro meridional) por transversais ou diagonais terrestres ou fluviais, ligando-os às zonas Sul, Centro-Oeste e Nordeste, de maior sensibilidade estratégica;

c) uma rede eficiente de aeroportos reforçará as ligações entre o Centro Meridional e as regiões NE, CO e S, apoiando-se no quadrilátero Belo Horizonte — São Paulo — Rio — Brasília;

d) outras ligações secundárias, permanentes de caráter político-estratégico, poderão desenvolver-se em sistemas radiais aéreos, rodoviários e fluviais, ligando núcleos interiores ou fronteiriços aos centros governamentais em cujas órbitas gravitem.

Assim, orientado, o Conselho Nacional de Transportes valendo-se da esclarecida e diligente cooperação dos Conselhos Rodoviário, Portuário, Ferroviário e da Diretoria de Aeronáutica Civil, pode realizar trabalho de alto valor, consubstanciado no anteprojeto ora submetido à apreciação de Vossa Excelência, e constituído de um Texto, seis Cartas Setoriais e cinco Relações Descritas de Vias e Terminais de Transportes.

Especificamente, no que se refere à infra-estrutura de cada um dos sistemas de transportes, o Anteprojeto apresentado pode ser assim resumido:

— No Setor Rodoviário, objetivou-se conformar o Plano atual às exigências de uma economia em constante diversificação e interiorização, conseqüente do surgimento cada vez mais intenso de núcleos sociais e às solicitações decorrentes de interesses político-estratégicos, visando à segurança nacional.

— Procurou-se, nessa ordem de idéias, integrar o Plano Rodoviário dentro da conceituação admitida para a rodovia nacional, por um conjunto de eixos e ligações que, sem prejuízo da articulação necessária com as vias e terminais dos demais sistemas de transportes, forme um sistema autônomo contínuo capaz de permitir a interligação entre os núcleos sócio-econômicos sediados nas diferentes regiões geográficas nas condições mais favoráveis à formação e fortalecimento das correntes de tráfego.

Dele se excluíram, assim, as ligações de características regionais, que deverão constar das redes estaduais, complementando o sistema nacional como estabelece a orientação básica da política rodoviária, preceituada e posta em vigor pelo Decreto-lei n.º 8.463, de 27-12-45, visando a harmonizar todos os interesses nas esferas federais, estaduais e municipais. Também foi levada na devida conta a mudança da Capital Federal para Brasília, determinando, como é natural, o aparecimento de novo centro de irradiação rodoviária destinado a assegurar ligações permanentes e diretas entre a sede do Governo e as capitais dos Estados, ou pontos periféricos de importância política ou sócio-econômica mais acentuados.

No que se refere às diferentes regiões geo-econômicas, o Plano revisto, dando continuidade aos anteriores e atendendo às necessidades conjunturais ou previsíveis no próximo quarto de século, mantém ou estabelece novos segmentos rodoviários de acordo não só com os fluxos atuais de tráfego entre zonas de produção e centros de consumo e sua projeção futura, como ainda tendo em vista aten-

der ao desenvolvimento de outras zonas dotadas de valor econômico potencial indiscutível.

— Em resumo, compreende o plano ora apresentado:

a) algumas rodovias de penetração de caráter pioneiro, que visam à integração econômica de parcelas consideráveis de nosso "Hinterland", cuja ocupação, com o estabelecimento de núcleos de provimento, dependerá da existência de vias de transporte terrestre.

b) 12 Rodovias Longitudinais e 18 Transversais — formando uma malha mais ou menos densa cobrindo a extensão mais povoada do território nacional, em particular na faixa de 500 Km do litoral ao Sul e o Leste, o Norte e o Nordeste e os portos da orla atlântica com o Centro e o Oeste.

c) 8 radiais partindo de Brasília, 16 diagonais e 41 ligações e acessos, interceptam a malha acima referida e se destinam a propiciar encurtamento de tráfego entre pontos singulares na faixa ecumenizada ou mesmo assegurar a ligação para as regiões do Oeste e do Norte mais despovoadas.

As Ligações e Acessos permitem a ligação a estabelecimentos federais importantes, às principais terminais, a pontos turísticos notáveis pela sua beleza natural, ou às estâncias hidrominerais mais conhecidas.

d) Em resumo, deve-se ressaltar que cada Estado está atravessado pelo menos por 1 (um) longitudinal e 1 (um) transversal.

— A devida atenção foi dada, ainda, às estradas integrantes do sistema pan-americano e a vinculações do sistema rodoviário nacional com as redes rodoviárias dos países limítrofes, não só como decorrência da política de solidariedade continental e de estímulo ao mercado comum latino-americano, mas, também, no intuito de valorizar as zonas de fronteira, cujas populações devem ser postas em contato com os centros mais desenvolvidos do País e deles receber os benéficos influxos.

Cumpram ressaltar que todas as ligações pan-americanas, indicadas pelos Congressos Pan-Americanos de Estradas de Rodagem, foram consideradas na revisão do Plano.

— A fim de dar ao Plano caráter objetivo e harmônico no quadro nacional foi ele estudado segundo a orientação geral, tendo em vista atender ao desenvolvimento da rede nacional nos próximos 25 anos, consoante as necessidades do País nos campos econômicos, político, social e militar.

Abrange, assim, a rede rodoviária programada a extensão de 81.919 km de rodovias federais; esse total representa o acréscimo de cerca de 45.000 km em relação à rede do Plano Rodoviário Nacional, aprovada pelo Decreto n.º 15.095, de 20-3-1944.

Em verdade, as más condições técnicas, de extensão apreciável da rede atual, com a intensificação do tráfego, tornarão talvez necessária a execução de obras de melhoramentos de traçado, em grande extensão das rodovias existentes, o que corresponderá muitas vezes à construção de novas estradas. Finalmente, estima-se que no período de implantação de Plano, a extensão pavimentada da rede se eleva à cerca de 68.000 km incluindo-se as rodovias atualmente pavimentadas, o que representaria a média anual de 2.3000 km pouco superior a que está prevista para ser executada no próximo triênio. Aos custos atuais, a execução do Plano, compreendendo a construção de 42.500 km o melhoramento de 7.000 km e a pavimentação de 56.000 km exigirá investimentos da ordem de 3,9

trilhões de cruzeiros, perfeitamente compatível com os recursos proporcionados pelo Fundo Rodoviário Nacional, cuja receita, da quota que cabe especificamente ao D.N.E.R., deve elevar-se, este ano, a Cr\$ 200.000.000.000,00 com aumento vegetativo anual em média, de 5%.

— No setor ferroviário, a revisão do Plano Ferroviário Nacional seguiu o mesmo critério geral, isto é, teve em vista a seleção dos empreendimentos julgados não só convenientes e de interesse do País, nos próximos 25 anos, como ainda possíveis de serem concluídos integralmente neste período de tempo. Nessa revisão, objetivou-se, do ponto de vista político-administrativo, proporcionar a ligação de Brasília com os principais Centros de Poder Nacional através do sistema ferroviário existente ou de novas linhas, permitindo assim que a Capital do País venha a ter conexão com quase todas as capitais dos Estados da Federação, excetuando-se Manaus, Belém, Cuiabá, Florianópolis e Rio Branco, por razões geográficas e econômicas facilmente compreensíveis.

Procurou-se, ainda, dentro das realidades nacionais ampliar a rede ferroviária apenas na extensão necessária destinada a atender quer às demandas previsíveis do ponto de vista sócio-econômico — principalmente no que se refere ao transporte de massas das regiões produtoras em direção aos Centros de Consumo ou exportação, quer às solicitações de natureza estratégica. A presente situação do sistema ferroviário brasileiro, motivada por uma política salarial demagógica em conexão com a obsolescência de algumas vias, inadequação do equipamento, rigidez tarifária, tem constituído motivo para que apressadamente se condene como superado esse sistema de transporte de nossa circulação de superfície. A economia mundial dos transportes, entretanto, não confirma tais conceitos sendo de notar que em todos os países industriais, principalmente naqueles de extensa base física, vem se observando, no deslocamento de massas a longas distâncias, o impacto cada vez maior dos sistemas ferroviários, em detrimento dos transportes leves interurbanos reservados, principalmente, para as médias e pequenas distâncias.

Não poderia, assim, deixar de se recomendar em um Plano, para os próximos 25 anos, a integração e expansão do sistema ferroviário nacional e sobretudo crescer, nas zonas desenvolvidas, ao S do paralelo de Brasília, não só a capacidade existente, pela construção de novas linhas de produtividade e rentabilidade garantidas — caso do TS no segmento S. São Paulo e Porto Alegre — como ainda promover, pela introdução de novas técnicas operacionais, melhoramento da infra-estrutura e reequipamento conveniente à oferta de serviço rápido, de boa qualidade, nas condições exigidas pela demanda provável. Só assim será possível dar ao transporte ferroviário efetiva economicidade e eliminar as distorções operacionais hoje notadas, que agravam, sensivelmente, o custo da sua exploração. De outro lado, a inadequação dos traçados existentes será corrigida, quer com a acelerada retirada dos ramais antieconômicos, servindo a regiões irrecuperáveis para cargas ferroviárias, quer com a remodelação da infra-estrutura da maioria das redes existentes, construídas para atender a uma economia primária de exportação e permitir, assim, pela exploração de linhas de pequena resistência à tração, devidamente equipadas, a compatibilidade econômica dos transportes ferroviários. Cumpram antes de eliminar ou estagnar esse tipo de transporte — hoje, por causas conhecidas

e possíveis de serem removidas a médio prazo, tão oneroso ao País — proporcionar-lhe condições normais de exploração e deste modo adequá-lo no interesse público, não só as solicitações de nosso mercado interno, cada vez mais amplo e diversificado, como ainda às necessidades permanentes da estratégia nacional.

— Prevê o Plano Ferroviário a existência de 3 (três) Troncos radiais principais, 19 (dezenove) Troncos longitudinais e transversais, 53 (cinquenta e três) Ligações, 2 (duas) Ligações isoladas e diversos ramais não computados.

— Paralelamente a esse plano de extensão deverão ser realizados programas intensivos de melhoramentos da infra-estrutura existente, inclusive a unificação em 1,60 m de bitolas ao Sul de Brasília de modo a permitir a articulação e exploração do sistema ferroviário nacional nas melhores condições econômicas possíveis permitindo-lhe melhor produtividade e senão auto-suficiência pelo menos situação financeira mais equilibrada.

— A extensão total de linhas ferroviárias incluídas no Plano será de 35.634 quilômetros dos quais 28.548 já estão em tráfego, 2.501 em construção e serão assim construídos integralmente 4.485 quilômetros.

A estimativa para realizar a expansão ferroviária prevista é da ordem de MCr% 3.800.000,00/64, das quais aproximadamente de MCr% 2,5 destinados à unificação de bitolas, em 1,60 m, de todas as vias situadas no sul do paralelo de Brasília.

— O setor portuário de importância fundamental na articulação dos sistemas marítimos, fluviais e terrestres, constitui, em termos de continuidade do transporte em uma época de acelerado avanço tecnológico, e de exigências cada vez mais acentuadas de mercado, elemento da mais alta valia para o desenvolvimento econômico das regiões servidas. O plano ora considerado buscou apresentar um conjunto reduzido de portos em face da nossa extensão litorânea ou das entradas fluviais, mas capaz de atender ao intercâmbio comercial, quer exterior, quer interior e ainda as eventuais necessidades ditadas por razões de ordem estratégica militar.

6.3.1 — Foram, assim, incluídos no plano setorial ora proposto 34 portos marítimos e 78 portos fluviais, todos a serem devidamente estruturados, — em termos de demanda previsível de carga e do dimensionamento dos navios, — capacitando-os assim a atender às solicitações econômicas de suas zonas de influência, em escala compatível com a classificação que lhes foi emprestada, calcada na natureza e volume da tonelagem a realizar: 1.ª classe quando superior a 5 milhões; 2.ª classe entre 1 a 5 milhões; 3.ª classe entre 100 mil e 1 milhão; e portos especiais destinados a graneis quando estes constituam 90% (noventa por cento) ou mais da carga considerada.

— Visou o Plano assim no setor, além da previsão de expansão adequada às terminais existentes, permitir novas facilidades portuárias e corrigir a anomalia já constatada de extensões costeiras desprovidas de terminais marítimos eficientes como acontece aos segmentos litorâneos entre Belém e Natal, Salvador e Vitória. A orientação básica a obedecer, seja na construção de novos terminais, seja na expansão do melhoramento das existentes,

fixada pelo órgão setorial competente deverá visar à consecução dos seguintes objetivos:

- a) melhorar as condições naturais de acordo com as necessidades da navegação marítima;
- b) ampliar as facilidades e instalações portuárias, proporcionalmente à demanda da navegação e comércio marítimo e fluvial;
- c) acrescer a segurança, a regularidade e produtividade dos serviços portuários para garantir a navegação e o comércio melhores condições de operação e economicidade, consoante as solicitações da demanda.

Finalmente, estima-se que a execução dos Planos quadrienais, para a realização completa dos empreendimentos previstos — construção, melhoramentos e ampliações e reequipamentos importará em cerca de 800 milhões de cruzeiros em 25 anos.

— No que se refere à navegação interior, a seleção das vias foi contingenciada principalmente pelo imperativo geográfico, tornando, por vezes, como acontece na região amazônica, senão exclusiva, pelo menos mais consentânea com o interesse sócio-econômico ou mesmo político-estratégico, a utilização da rede fluvial. As 8 bacias fluviais — Amazônica, Nordeste, S. Francisco, Leste, Sudeste, Uruguai, Paraná, Paraguai, permitindo uma rede navegável de 31.527 km ainda exigem estudos acurados para seu aproveitamento integral, principalmente com objetivo de aproveitamento múltiplo, economicamente justificável, ou melhoramento e eficiência de sua utilização. Não só isso, mas, ainda a revisão da legislação de exploração, a adoção de embarcações mais adequadas ao transporte, e outras medidas destinadas a dar maior economicidade ao sistema, constituem providências indispensáveis e imediatas se quisermos, de fato, dar maior expressão ao aproveitamento da rede fluvial, dentro das limitações oferecidas, quer pela direção ex-cêntrica de suas vias como carregadora de massas destinadas aos principais centros de indústria pesada, quer pelo aspecto colonial das regiões atravessadas, com exceção de alguns pontos de maior significação sócio-econômica.

As inversões estimadas para realização do Plano ora apresentado no que concerne às Vias Navegáveis e Navegadas, ascendem à ordem de 200 bilhões de cruzeiros em 1934.

— No que se refere ao setor aeroviário, julgou-se mais consentâneo incluir somente as terminais, já que as aerovias, por sua própria natureza, divergem fundamentalmente das demais vias de transporte, por não se revestirem de caráter permanentemente estável. Realmente, a demanda de tráfego, com suas naturais alternativas, a evolução do equipamento ou sua utilização econômica, constituem, dentre outros, fatores que imprimem constantes modificações no estabelecimento das aerovias. A autoridade administrativa deverá, pois, caber a fixação das rotas aéreas e suas alterações quando as conveniências do tráfego assim o exigirem.

Assim, no plano proposto foram apenas fixados os aeródromos, discriminados por "classes" a que deverão atingir após a sua expansão ou construção, compreendendo, adicionalmente, as instalações auxiliares, colocadas em sua área de influência ou ao longo das rotas, visando à segurança permanente do tráfego aéreo.

As aerovias constituem parte integrante dos sistemas, e portanto deverão ser custeadas por recursos destinados à execução dos programas anuais do setor. A seleção de terminais foi feita em função das condições previsíveis de desenvolvimento

sócio-político das regiões servidas, ou ainda por imposições de caráter estratégico-militar.

Nessas condições, o Plano compreende 49 aeródromos de 1.^a classe e 341 de 2.^a consoante os padrões técnicos fixados por ato administrativo, não se achando especificadas as instalações destinadas à proteção do voo, mas essenciais às rotas aéreas, como se mencionou acima, quando situadas fora dos raios de ação dos mesmos.

Estima-se que investimentos da ordem de 750 bilhões de cruzeiros serão necessários para a realização integral do Plano Aeroviário proposto, no tempo considerado e consoante os padrões técnicos atualmente fixados de acordo com o Código Brasileiro do Ar.

O interesse público exige uma completa reformulação de política nacional de transportes — implantação de vias e exploração de meios — de maneira a dotar o País de um sistema múltiplo com produtividade e rentabilidade garantidas. As dificuldades atuais, derivadas de distorções crônicas, promovendo o incremento preferencial, economicamente injustificado, de determinados sistemas e agravando a deterioração de outros, como vem acontecendo com o ferroviário e o marítimo, precisam e devem ser superadas ao menor prazo possível."

II O PROJETO ORIGINAL DO EXECUTIVO

Inicialmente é interessante assinalar que a atividade governamental de Planejamento — o que para muitos talvez constitua surpresa — em seus três estágios (ocasional, empírico e científico) teve início exatamente no Setor de Viação, com os primeiros planos já citados que podem ser considerados ocasionais ou aleatórios, seguindo-se-lhes o vigente (1964) como integrado na fase empírica, representando o projeto em discussão, já uma tentativa para enquadramento na fase científica.

Neste passo há que considerar que todos os Planos até 1964 não obedecem aquelas características conceituais que informam estes documentos, quais sejam:

- 1 — Metas Físicas.
- 2 — Princípios e Normas Fundamentais a informar o Plano.
- 3 — Prazos combinados e previstos.
- 4 — Recursos Financeiros necessários.

Com efeito todos os Planos de Viação (inclusive o de 1964) tem a rigor possuído apenas a 1.^a característica a par de normas administrativas visando sua implementação.

Verdade é que houve em 1964 uma tentativa de introduzir a condição prazo (25 anos). Tendo em vista a impossibilidade de realizar tão ampla tarefa a prazo fixado e a obrigatoriedade de sua implementação se dar por etapas, a ideia foi abandonada.

Por isso o artigo 3.^o do P.N.V. estatue que ele será inserido no contexto dos PND, com recursos previstos nos Planos e Orçamentos Plurianuais.

A rigor não é ele um Plano Governamental e sim Nacional não jungido a períodos Presidenciais, por isso sem quantificação de gastos e prazos.

Plano pressupõe algo que não existe e que, por uma ação determinada, se propõe realizar. No caso em tela há uma rede viária, boa ou má, maior ou menor a qual tem que ser considerada.

Sua conceituação mais exata seria a de SISTEMA FEDERAL DE TRANSPORTES.

O novo Plano, quanto a palavra NACIONAL, selou-a nos princípios e normas que o regem, mas quanto as Metas Físicas dada a impossibilidade de estende-las a rede estadual e Municipal — continuará ainda, como nos anteriores na conceituação de Federal.

Chegamos a um divisor:

O novo Plano traz em seu bojo Princípios e Normas fundamentais que o informa, obedecem a mais uma característica daqueles acima arrolados.

Estes princípios estão intimamente ligados ao fator econômico, o que não se logrou no de 1964 que alcançou quando muito fatores geográficos e administrativos.

Um figurino teórico puro obrigaria a deixar de lado a trama viária existente e proceder ao traçado de outra.

Na prática, dentro de uma malha existente se procura aplicar critérios econômicos no que diz respeito a prioridade de execução, embora fosse reconhecida a necessidade de novos Planos Diretores baseados em racionalidade técnico-econômica.

Quanto ao termo Viação é ele mantido pela necessidade de obedecer à terminologia Constitucional, já que a palavra mais adequada seria Transportes, que contém uma ideia mais abrangente de estrutura operacional além de viária, ao passo que a primeira, se atém apenas a esta.

O Plano ora em exame constitui-se como que uma transição para os futuros planos globais de transportes onde seria dado maior enfoque ao setor operacional.

Estes Planos globais de Transporte seriam baseados em conceituações de classificação funcional diferindo da clássica que se refere mais as áreas de competência político administrativa da via.

O parecer do Conselheiro Josef Barot do Conselho Nacional de Transportes ao anteprojeto do PNV é uma reafirmação do que o traz exposto.

Dele transcrevemos:

"O Plano Nacional de Viação, tem-se apresentado como peça de formulação da Política de Transporte em largos traços, mas definindo apenas a localização de elementos de infra-estrutura viária — vias e terminais — que deveriam a médio e longo prazo ser incorporados à rede existente e permitir a circulação dos meios de transportes em todo o território nacional.

Tem-se constituído, assim, em elemento importante para a implantação de vias e de terminais, fornecendo uma base empírica para o escalonamento de investimentos e execução de alguns programas prioritários.

O Plano Nacional de Viação como instrumento de planejamento, vem permanecendo, assim, restrito apenas à uma fixação de metas físicas e de algumas disposições de ordem administrativa e de âmbito apenas federal. A Revisão atual do Plano Nacional de Viação permitirá uma transição para a formulação de um sistema de caráter nacional, visando atender as necessidades sócio-econômicas e político-estratégicas, permitindo a integração das metas viárias às diretrizes e princípios que disciplinam a operação do sistema de transporte nas suas diferentes modalidades.

O Plano Nacional de Viação, como tem sido tradicionalmente concebido, não possui, portanto, algumas das características básicas de um Plano. Estas características seriam: a) princípios e normas fundamentais relativos à execução da política de transportes; b) metas físicas associadas a cronogramas de execução bem definidos, com distribuição de recursos ao longo do tempo; c) previsão orçamentária e de outras fontes de recursos para execução dos projetos. Além do mais o atual PNV caracteriza-se, a rigor, como um sistema físico do qual situam-se, não apenas as metas físicas viárias a atingir, como também as vias e instalações já existentes.

Em linhas gerais, um Plano Nacional de Transportes deve visar dentro de determinados períodos governamentais, como objetivos internos ao Setor, o pleno e racional aproveitamento dos recursos disponíveis, propondo medidas concretas de aumento da eficiência tanto na destinação dos recursos para investimentos, como na prestação dos serviços. Deve procurar, portanto, tornar as atividades de transportes na medida do possível rentáveis. Por outro lado, o Plano deve atender, também, objetivos externos ao Setor de Transportes, definidos pela política de desenvolvimento global da economia e pelos diversos programas de expansão setorial. Nessa interação, deve-se buscar porém uma compatibilização das metas de eficiência, modernização tecnológica, integração e coordenação e de rentabilidade do Sistema de Transportes com aqueles objetivos mais amplos de desenvolvimento econômico.

Não apresentando, por conseguinte, características de Plano, o Plano Nacional de Viação terá que ser desdobrado, para efeitos de execução, nas programações setoriais dos Orçamentos Plurianuais de Investimentos (OPI) e dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), regulados pelos Atos Complementares n.ºs 46/69 e 76/69. No Anteprojeto apresentado pelo Ministério dos Transportes procurou-se superar os inconvenientes citados, através da ligação e compatibilização do Plano Nacional de Viação a esses dois instrumentos. Foram introduzidas, ainda, no texto do Anteprojeto, princípios e normas básicas de economia dos transportes com o objetivo de manter a desejada uniformidade dos planejamentos governamentais.

A atual Revisão do Plano Nacional de Viação, portanto, o situa como uma transição de um instrumento anterior, caracterizado por fixar somente metas físicas viárias e algumas disposições de ordem administrativa, para um instrumento mais amplo de Planejamento, onde se procura conceituar a integração das diferentes modalidades de Transportes e a coordenação dos diferentes níveis administrativos quais sejam, União, Estados e Municípios. Constitui-se, portanto, em importante elemento para a futura concepção de um Sistema Nacional de Transportes. Este sistema, aprimorado em sua conceituação pelas futuras revisões do Plano Nacional de Viação, permitirá a seleção e execução de programas e projetos prioritários através dos OPIS e PNDs, integrando estão num Plano Nacional de Transportes. O Sistema deverá assim tornar-se a base para uma perspectiva de longo prazo sobre a qual serão utilizados os instrumentos de Planejamento do médio e curto prazos.

Portanto, apesar de mantido o nome de Plano Nacional de Viação, por imposição do texto constitucional, na verdade o que se busca com a atual Revisão, é a transição para a definição de um Sistema e de um Plano, nacionais, de Transportes, na medida em que lhe seriam incorporadas e desenvolvidas as diretrizes, definições e princípios básicos de transportes.

Entre os conceitos apresentados na atual Revisão do Plano Nacional de Viação, podem-se destacar os seguintes: a) integração e coordenação entre as diversas modalidades de transportes; b) coordenação do planejamento nos diferentes níveis de execução: Federal, Estadual e Municipal; c) preconização de estabelecimento de critérios e prioridades com referência à elaboração e aplicação de Planos Diretores, Estudos de viabilidade técnico-econômico e Projetos de Engenharia final; d) ênfase não somente às prioridades de investimentos como também aos problemas de operação dos Serviços de Transporte, visando a sua eficiência e modernização tecnológica.

Em grau de menor detalhe, a revisão em foco apresenta a racionalização de muitos detalhes, assim como a correção necessária da legislação existente, quando conflitante."

Se muito grande, sem paralelo mesmo, é o acervo de obras básicas de infra-estrutura realizadas pela atual Administração da Pasta dos Transportes, com o Ministro Mário David Andreazza a frente, de modo a garantir-lhe lugar destacado na História do Desenvolvimento Brasileiro, não menor, a nosso ver, se apresenta sua contribuição dada à fixação de uma verdadeira Política Nacional de Transportes, objetivo fundamental do Conselho Nacional de Transportes, através das diferentes gestões do MVOP de 1962 a 1967 e só agora caminhando para sua realização definitiva, sem embargo das dificuldades oferecidas para a compatibilização da nomenclatura imposta pela Carta Magna e a verdadeira conceituação de "Plano".

Como se vê para suprir as deficiências de conceituação de Plano, o novo P.N.V. apela para o enfoque sistêmico

no qual ficam definidos cada qual no seu papel, por setor, a infra-estrutura viária e a estrutura operacional, conforme disposto no texto próprio dos anexos que a seguir transcrevemos:

1. CONCEITUAÇÃO GERAL. Sistema Nacional de Viação

Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no Art. 8.º, inciso XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no Art. 3.º do Presente Decreto-lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (Art. 2.º), bem como o conjunto particular das infra-estruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas deste Decreto-Lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições do item 1.2 a seguir:

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 aos modos de transportes citados, inclusive suas instalações acessórias e complementares;

b) **estrutura operacional** compreendendo o conjunto de meios e atividades, estatais, diretamente exercidas em cada modo 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 das atividades e meios, estatais, de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo rodoviário de transportes 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.

2.1.2. As rodovias do Plano Nacional de Viação, devem satisfazer a uma ou mais das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a uma ou Mais Capitais de Estados ou Territórios ou ainda a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;

b) ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos:

- 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 bases militares;
- a estâncias hidrominerais (e outros pontos de atração turística) notoriamente conhecidas e exploradas;

— aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação;

e) permitir conexões de caráter internacional.

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 que atuam diretamente no modo ferroviário de transportes, 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 adiante.

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 internacional;

b) ligar entre si pólos econômicos ou núcleos importantes, assim como linhas ferroviárias e terminais de transporte.

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

4.1 Conceituação

4.1.0 O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto dos portos marítimos, fluviais e lacustres do País, e compreende:

a) **infra-estrutura portuária**, que abrange a rede de portos existentes no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;

b) **estrutura operacional**, abrangendo o conjunto das atividades e meios, estatais, de operação portuária inclusive administração e fiscalização, que possibilitam o uso adequado dos portos.

4.1.1 Somente são considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação descritiva da seção 4.2.

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL

5.1 Conceituação

5.1.0 O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais) do interior do País, 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.

6. SISTEMA AEROVIÁRIO NACIONAL

6.1 Conceituação

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 constituirão a rede de proteção ao voo, definida pelo Ministério da Aeronáutica em consonância com a Rede de Aeródromos constante 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 transportes, e que possibilitam o uso adequado da navegação aérea.

Algumas considerações mais se fazem necessário sobre a parte conceitual do PNV e para tal vamos nos socorrer de trabalho de um dos técnicos do GEIPOT que trabalhou o Projeto ou seja, o engenheiro Sture Westerlund, transcrita, no que pertinente, neste trabalho.

PNV**Parte Conceitual**

A parte essencialmente conceitual do PNV proposto é constituída pelos Artigos 2.º e 3.º (e seus itens) assim como pelo enfoque sistêmico do Anexo àquele Plano.

Cabe inicialmente esclarecer como vemos que, à falta de uma maior definição, até o presente momento observada, do que se entenderia pela expressão "Plano Nacional de Viação", contida na Constituição Federal (Art. 8.º item XI), e tendo em vista a incompatibilidade conceitual observada entre o conteúdo real de tais planos e o entendimento técnico que hoje se tem dos termos daquela expressão, providenciou-se sugerir definição oficial para o texto constitucional, conforme item 1.1 do anexo do PNV proposto.

Tal definição, que passaria a conceituar o PNV como geral (i.e., abrangendo os três níveis de governo: federal — estadual — municipal) quanto a princípios e normas básicas de transportes, e apenas "federal" (com exceção de algumas ferrovias) quanto às metas físicas, caracterizaria então o citado Plano como um instrumento (ou "linha básica de ação") importante da política de transportes, entendida esta como "o conjunto de medidas e normas técnico-administrativas que orientem a expansão e exploração, de maneira coordenada, dos sistemas de viação do país, de modo a atender, com eficiência e oportunidade, aos interesses do desenvolvimento e segurança nacionais" (Programa de Ação Imediata, 1964/1966).

Em outras palavras, mas talvez com maior precisão, preceitua agora o art. 2.º do PNV proposto:

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

Tem-se então, como elenco imediato o substantivo do PNV, os "sistemas modais de transporte", e, globalmente,

o "Sistema Nacional de Viação", conceituados e definidos no citado Anexo.

A idéia e o termo de "Sistema", embora sem caracterização estatuida, tem sido mencionados em inúmeros documentos e estudos oficiais ou oficiosos, desde os Decretos n.ºs 524 e 862, respectivamente de 16 e 26 de junho de 1890 (o primeiro dos quais já se refere taxativamente, em sua ementa, ao... "estabelecimento de um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União à Capital Federal"), passando pelo disposto na Reforma Administrativa, a qual pode ser invocada, por analogia e abrangência (art. 30 do Decreto-lei n.º 200/67, conforme alterado pelo Decreto-lei n.º 900/69) e finalmente culminando nos estudos procedidos na elaboração do PND — Plano Nacional de Desenvolvimento (Bibliografia n.º 9, adiante citada).

A seguir, dá-se um Resumo das Fontes oficiais dos principais conceitos emitidos no PNV proposto:

Bibliografia Documentária

1. "Programa de Ação Imediata — Triênio 1964/1966 Ministério da Viação e Obras Públicas, Documento CE n.º 1, 1965.
2. "O Novo Plano Nacional de Viação" Ministério da Viação e Obras Públicas, Documento CE n.º 2, 1965 (Inclusive Diretrizes e Exposição de Motivos).
3. "Programa de Ação Econômica do Governo" — Ministério do Planejamento e Coordenação Econômica, 1964/1966, 2.ª edição.
4. "Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social" Ministério do Planejamento e Coordenação Econômica, Infra-Estrutura. Volumes 2 e 3, Transportes, Comunicações.
5. "Diretrizes do Governo. Programa Estratégico de Desenvolvimento. Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, julho de 1967.
6. "Programa Estratégico de Desenvolvimento 1968-1970, Área Estratégica III. Infra-Estrutura Econômica, Volume III. Transportes.
7. "Metas e Bases para Ação do Governo" Presidência da República. 2 Volumes, setembro de 1970.
8. "I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social" — Período 1972-1974, Documento Reservado distribuído a nível de Ministérios em agosto de 1971.
9. "I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico Social — 1972/74" — Síntese aprovada pela Lei n.º 5.727 de 4 de novembro de 1971, com republicação no DO de 17-12-71.
10. Decreto-lei n.º 512 de 21 de março de 1969 "Regula a Política Nacional de Viação Rodoviária, fixa diretrizes para a reorganização do DNER e dá outras providências".
11. Decreto-lei n.º 832 de 8 de setembro de 1969 "Regula a Política Nacional de Viação Ferroviária, fixa atribuições para o DNEF e dá outras providências".
12. Decreto-lei n.º 200 de 25 de fevereiro de 1967 "Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências".

Discriminação dos Assuntos Conceituais

Dispositivos do PNV proposto	FONTES OFICIAIS (totais ou parciais)	
	Bibliografia n.º	Remissão Principal
Art. 2.º — “O objetivo essencial...”	1	Primeira parte, item 3 — Política de Transporte principalmente até 3.2 inclusive, págs. 32 e 33.
	2	Diretriz para o PNV — Introdução — pág. 9 — até item 3 inclusive.
	3	Cap. XVII — item D) Transportes Subitem 18.13, 2.º parágrafo, pág. 174 (quanto a custos).
	5	Parte II Cap. II — pág. 65/66
	6	Cap. I — Objetivos — pág. 11
	10	Art. 1.º
	11	Art. 1.º
Art. 3.º — “O Plano Nacional de Viação...”		
a) “a concepção de um sistema...”	1	Primeira parte — item 3 Política de Transportes. Subitem 3.1 — pág. 32.
	2	Diretriz para o PNV — Introdução pág. 9 — 3.º parágrafo.
	5	Parte II — Cap. II — págs. 65/71 — os 2 primeiros parágrafos.
	6	Cap. II item 11.1.4 — subitem a)
	8	Parte IV — pág. 31.
b) “Os planos diretores...”	5	Parte II — Cap. II — Diretrizes Gerais — Investimentos — pág. 66.
	6	Cap. I — item II.1 — Política de Investimentos — págs. 11/12 e item II.1.4 — letra c), pág. 26.
	8	Parte IV — pág. 24
c) “dar-se-á ênfase...”	5	Parte I — Cap. II. Diretrizes da Política Económica — pág. 18 2.º parágrafo.
	8	Parte IV — pág. 29.
d) “a política tarifária...”	1	Primeira Parte, item 3 subitem 3.3.3 letra c), pág. 35.
	3	Cap. XVII — item D) Transportes subitem 18.13.
	4	Parte I — item 11.2.2 — págs. 28/29.
	5	Parte II — Cap. II — Política Tarifária — pág. 67.
	6	Cap. I — item 1.2 — Política de Tarifas — págs. 12/13.
	8	Parte IV — pág. 33, último parágrafo do item IV.
e) “em consequência...”	1	Primeira Parte — item 3 — Política de Transportes — Subitem 3.3.3 letra c).
	4	Parte I — item II.2.1 — pág. 28.
	5	Parte II — Cap. II — Liberdade de opção dos usuários — pág. 67.
	6	Cap. I, item 1.2 — Política de Tarifas, págs. 12/13.
f) “a execução das Obras...”	5	Parte II — Cap. II — Investimentos pág. 66.
	6	Cap. I — item II.1 — Política de Investimentos — págs. 11/12 e item II.1.4 — letra c) — pág. 26.
	7	Volume complementar ao Vol. de “Síntese” — Parte 3 — Subitem 1.2 — Transportes, pág. 160.
	8	Parte IV — último parágrafo, pág. 29, e 1.º parágrafo, pág. 30.
g) “a aquisição de equipamentos...”	—	Princípio novo, considerado como extensão e corolário do princípio anterior.
h) “a adoção de...”	7	Volume Síntese — Parte 2, item I — pág. 51.
	8	Parte IV — pág. 32.
	9	Parte II — Capítulo II, até item V inclusive, mesmo que para dispositivos “b” e “f” e mais:
i) “tanto os investimentos...”	2	Diretriz para o PNV, penúltimo parágrafo do item 3. “Bases Gerais”.
j) “os recursos gerados...”	5	Parte II — Cap. II — Investimentos — págs. 66/67.
	6	Parte I — Cap. I — pág. 12 (último parágrafo do item I.1)
l) “Os investimentos em transportes destinados...”	5	Parte II — Cap. II — Investimentos, pág. 67 até subtítulos “Política Tarifária”.
m) “os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos...”	8	Parte IV — pág. 31, último parágrafo do item IX.
Conceituação Sistemática do Anexo.		
Todos em geral		Obs. A forma de classificação e definição é nova, porém a idéia básica de sistema é mencionada em toda a bibliografia citada. Ver também explicação introdutória ao presente quadro.

Vista a Parte Conceitual do Plano passemos ao exame das Metas Físicas fazendo uma rápida comparação entre as constantes no PNV atual (Lei n.º 4.592/64) e as nele propostas (Projeto n.º 26/73).

Abreviando-a, já longa, exposição apresentaremos Resumo feito pelo GEIPCT:

Resumo

	PNV — Lei n.º 4.592/64 (Situação em 31-12-69)		PNV — Proposto	
	Extensões (Km)	N.º de Rodovias	Extensões (Km)	N.º de Rodovias
1.1 Setor Rodoviário				
Radiais	13.270	8	10.010	7
Longitudinais	29.320	17	30.390	12
Transversais	23.915	24	27.325	19
Diagonais	24.490	27	23.775	27
Ligações	12.520	57	12.818	60
TOTAL	103.515	133	104.318	125
— Superposições	4.194	—	3.607	—
TOTAL LÍQUIDO	99.321	—	100.711	—
1.2. Setor Ferroviário				
Radiais	7.821	4	6.004	4
Longitudinais	—	—	9.646	5
Transversais	17.836	19	7.845	8
Diagonais	—	—	2.042	3
Ligações	10.056	54	7.557	39
Linhas Isoladas	396	3	—	—
TOTAL	36.109	80	33.094	59
— Superposição	966	—	1.980	—
TOTAL LÍQUIDO	35.146	—	31.114	—

Obs.: A comparação dos dados acima, entre os dois Planos, somente deve ser feita, a rigor, pelos Totais Líquidos, porquanto, com a nova nomenclatura adotada para as ferrovias (à semelhança das rodovias), diferentes trechos ferroviários, do PNV de 1964 foram agrupados, em vários casos, em uma só ferrovia, no PNV proposto, a fim de atender o critério geométrico predominante nesta última nomenclatura. Essa maior racionalização explica a diminuição, em cerca de 25%, no número de ferrovias existentes no PNV de 1964, embora a extensão total da rede tenha aumentado no PNV proposto, em cerca de 2.400 Km, devido à inclusão de vários trechos ferroviários novos (ver mapas), constantes do estudo do Conselho Ferroviário Nacional e do volume "O Novo Plano Nacional de Viação", Documento CE n.º 2, 1965, Ministério de Viação e Obras Públicas, ambos em anexo ao Proc. n.º 20.518/68 — MT, que encaminha o PNV proposto.

1.3. Setor Portuário

Números de Portos (Marítimos, Fluviais e Lacustres)

CONSTANTES DO PNV DA LEI N.º 4.592/64	:	105
RETIRADOS	:	27
ACRESCIDOS	:	13
TOTAL CONSTANTE DO PNV PROPOSTO	:	91

1.4. Setor Fluvial

Extensão e número de vias navegáveis:

BACIA	PNV — Extensão (Km)	Lei n.º 4.592/64 N.º de Vias Navegáveis	PNV Extensão (Km)	Proposto N.º de Vias Navegáveis
Amazônica	24.283	12	21.618	18
Paraná	4.333	7	4.632	9
Sudeste	1.518	10	1.359	10
S. Francisco	2.476	4	4.176	8
Paraguai	1.785	3	2.793	4
Uruguai	940	2	1.200	2
Nordeste	4.834	6	3.046	6
TOTAL	40.169	44	38.824	57

Obs.: Embora tenha aumentado o n.º de vias navegáveis considerados no PNV, num levantamento mais acurado de todos os rios indicou que os trechos realmente navegáveis eram de menor extensão total (—3%) que a inicialmente calculada.

1.5 Setor Aeroviário
Número de Aeródromos

ESTADO	PNV — Lei N.º 4.592/64	PNV Proposto
Rondônia	9	9
Acre	10	10
Amazonas	32	35
Roraima	10	12
Pará	31	34
Amapá	4	4
Maranhão	19	21
Piauí	9	9
Ceará	8	8
Rio Grande do Norte	4	4
Paraíba	4	4
Pernambuco	8	8
Alagoas	3	3
Território de Fernan- do de Noronha ...	1	1
Sergipe	1	1
Bahia	29	26
Minas Gerais	37	33
Espírito Santo	6	5
Rio de Janeiro	6	6
Guanabara	3	5
São Paulo	26	25
Paraná	26	21
Santa Catarina	15	14
Rio Grande do Sul ..	29	30
Mato Grosso	37	36
Goiás	32	34
Distrito Federal	1	1
TOTAL	400	399

III — APRESENTAÇÃO DAS MODIFICAÇÕES INTRODUTAS NO PNV QUANDO DE SUA VOTAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

I — O Projeto original quando de sua votação na Câmara sofreu modificação **que não de fundo**.

Havendo o Senado que se pronunciar não sobre ele, mas sobre a Redação Final aprovada por aquela Casa traduzida pelo Projeto n.º 26/73 (Projeto de Lei n.º 1.143-B/1973 — CD), uma apresentação sucinta das alterações havidas, de muito auxiliará o trabalho de análise deste último documento. Para maiores detalhes um Quadro comparativo completo foi organizado e transcrito a seguir do resumo ora feito.

Assim abordaremos sucessivamente o Texto da Lei e o Anexo e neste a Conceituação Geral e os diversos Sistemas Nacionais (Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário).

A — TEXTO DA LEI

Sofreu apenas duas modificações:

(1) Art. 1.º

6 — Sistema Aeroviário Nacional

6.3 — “relação descritiva das aerovias”

— foi introduzido este item.

(2) Art. 20

§ 2.º — “Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração”.

— este parágrafo foi acrescentado.

B — ANEXO

1 — CONCEITUAÇÃO GERAL

Sem alteração: O Projeto original não sofreu modificação.

2 — SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL

2.1 — Conceituação

Sem alteração.

2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Plano Plano Nacional de Viação

Foram feitas na Câmara, as seguintes alterações no Projeto Original:

Radiais

BR-010 — Reintroduzida integralmente

BR-030 — Alteração textual: introduzidos os pontos intermediários — Montalvânia — Carlinhanha.

BR-040 — Idem: Juiz de Fora.

Longitudinais

BR-101 — Extendido seu traçado para o Sul: São José do Norte—Rio Grande.

BR-110 — Alteração textual: colocado o ponto intermediário: Cruzeiro—Nordeste.

BR-120 — Reintroduzida integralmente, por um lapso não seguiu a enumeração dos pontos de passagem, o critério N—S.

BR-135 — Alteração textual: incluído ponto intermediário — Codisburgo.

BR-153 — Retirado o trecho Belém—Guamá, iniciando-se em Porto Franco.

Obs.: com aprovação de outras emendas, para não haver conflito de designações, uma retificação de ordem técnica precisa ser feita: ao invés de Porto Franco, Marabá e fazer a inversão da enunciação do traçado.

BR-154 — Nova rodovia. Por suas características, talvez melhor colocada seria entre “Ligações”.

Transversais

BR-222 — Teve sua diretriz prolongada até a BR-158.

BR-226 — Idem até Porto Franco — Estreito Araguaína.

BR-232 — Um lapso fez aparecer o nome Parana-mirim.

BR-235 — Alteração textual: introduzido o ponto intermediário — Alto Parnaíba.

BR-251 — Acrescida a diretriz com o trecho Ilhéus — Pontal—Buerarama—Camacan.

BR-259 — Alteração textual: introduzido o ponto intermediário — Cerro.

BR-283 — Reintroduzida integralmente.

BR-285 — Acrescida a diretriz com o prolongamento de Vacaria para Bom Jesus — Timbé — Jacinto Machado — Araranguá.

Diagonais

BR-330 — Reincluída com alteração textual: Bom Jesus—Seabra—Ubaitaba e a diretriz prolongada até Balsas.

BR-349 — Foi prolongada até Aracaju. Cuidamos haver equívoco pois o trecho Estância — Aracaju, já pertence a BR-101.

BR-352 — Reincluída in totum. Não foram porém, retiradas as ligações 457 e 490 constantes do Projeto do Executivo.

BR-354 — Alteração textual: introduzidos dois pontos intermediários Lavras — Cruzilha.

BR-356 — Alteração textual: introduzido um ponto de passagem São José Belmonte.

BR-373 — Idem, idem: Francisco Beltrão.

BR-377 — Idem, idem: Santa Bárbara.

BR-381 — A diretriz foi estendida de Governador Valadares até São Mateus.

Ligações

BR-407 — Traçado ampliado no tronco Norte: Piri-piri — São Miguel do Tapuio — Picos e modificado no Sul a partir de Petrolina: Rui Barbosa — Iramaia — Contenda — Susuarana — (BR-030 — Anajé — (BR-116).

BR-408 — Reincluída.

BR-414 — Diretriz estendida de Niquelândia a Porangatu.

BR-415 — Idem até Vitória da Conquista.

BR-417 — Inclusão nova: a Transmarajoara.

BR-420 — Reintroduzida.

BR-423 — Correspondendo a antiga 234, a Câmara recompôs-lhe o traçado estendendo-a até Paulo Afonso.

BR-424 — Estendido o traçado de Garanhuns a Arcoverde.

BR-452 — Alteração textual: introduzido ponte de passagem — Tupaciguara.

BR-467 — Idem, idem Toledo.

BR-470 — O traçado extendido para o Norte: Itajai — Navegantes e para o Sul: Lagoa Vermelha — Nova Prata — Monte Negro — BR-386.

BR-478 — Reincluída com a mesma diretriz.

BR-480 — O traçado extendido do Entroncamento c/BR-280 até Pato Branco.

BR-482 — Idem, idem FERVEDOURO — Viçosa — Piranga — Conselheiro Lafaiete (BR-040 e BR-383).

BR-486 — Reincluída com pequeno equívoco de nome: ao invés de "Vital Ramos", é "Vidal Ramos."

BR-494 — Traçado extendido de São João Del Rei — Divinópolis — Entroncamento Br-262.

BR-497 — Idem, idem de Campina Verde a Uberlândia.

Além dessas rodovias, incluídas mais nove ligações:

1 — Entroncamento c/BR-230 — Santana dos Garrotes — Princesa Isabel — Entroncamento c/Br-232.

2 — Vila de Rondonia (BR-364) — Costa Marques (Rio Guaporé)

3 — Entroncamento c/BR-158 — Palmeira das Missões — Três Passos — Fronteira com Argentina.

4 — Ituiutaba — Prata — Uberaba — Entroncamento com BR-146.

5 — Ituiutaba — Curinhata — Iturama.

6 — Itajai — Blumenau — Curitiba — Lagoa Vermelha — Nova Prata — Monte Negro — BR-386. Trata-se de uma repetição, pois este é o traçado da BR-407, já constante do PNV.

7 — Barreiras — Santana — Bom Jesus da Lapa — Caetitê.

8 — Patrocínio Perdizes — Br-262.

9 — Entroncamento c/BR-376 — Apucarana — Ivaiporã — Pitanga — Guarapuava — União da Vitória — Porto União.

Em resumo:

Houve 51 (cinquenta e uma) alterações na Relação Descritiva:

10 Inclusões de rodovias novas

10 Reinclusões de rodovias que constam do PNV em vigor (Lei 4.592/64):

— 7 Reclusões integrais

— 3 Reinclusões com modificação diretriz.

31 Alterações Textuais do Traçado:

— 20 Apresentam Prolongamento de Diretriz

— 11 Incluem novos Pontos de Passagem.

3 — SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL

3.1 — Conceituação

Sem alteração

3.2 — Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias:

Foram feitas na Câmara as seguintes alterações:

Ligações:

EF 410 — Reincluída a antiga L-5 — Areia Branca — Mossoró — Sousa.

EF 463 — Restabelecida em parte a antiga T6 — Ipatinga — Ponte Nova — Ligação Furtado — Campos — Bicas — Três Rios.

É de se assinalar que o trecho Ligação Furtado — Campos — Três Rios consta do Programa da RFFSA de Erradicação de Trechos Antieconômicos. O Projeto original limitava-se ao Trecho Ipatinga — Ponte Nova — Ligação Furtado pelas razões acima.

1.S/N — Reincluída a antiga L-34 Itajai — Blumenau — Ponte Alta — Vale do Rio do Peixe.

2.S/N — Incluída a ligação Governador Valadares — Diamantina. Poderá ter a numeração EF 455.

3.S/N — Introduzida a Estrada futura de escoamento de minério das Serras dos Carajás, caso a solução adotada para tal seja a Ferroviária:

Baia de São Marcos — Carajás.

Por sua posição dever-se-ia situar entre as Transversais e não entre as Ligações, tomando a designação de EF 315.

4 — SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

4.1 — Conceituação

Houve a introdução de condições suplementares, que uma vez preenchidas por um Porto, fa-lo-lam incluído no

Trata-se do Item 4.1.1:

REDAÇÃO
Projeto Original

"Somente são considerados no Plano Nacional de Viação os Portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva da Seção 4.2 adiante."

4.2 — Relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação:

Foram incluídos na Câmara os seguintes portos:
Coari e Codajás — Amazonas

Baixio do Espadarte — Pará

Terminal SUAPE — Pernambuco

Campos — Estado do Rio

5 — SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL

O Projeto original não sofreu alterações na Câmara.

Plano Nacional de Viação, a margem dos constantes da relação descritiva que acompanha o Projeto.

REDAÇÃO
Aprovada pela Câmara

"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:

- a) Situam-se como Ponto Comum de rodovia ou ferrovia e Rio navegável.
- b) Situam-se nos extremos navegáveis dos cursos de água.
- c) Situam-se como Ponto Comum de ferrovia ou rodovia Lagos ou Lagoas navegáveis.
- d) Situam-se em lagos ou lagoas e propiciem os incrementos do transporte hidroviário.

6 — SISTEMA AEROVIÁRIO:

6.1 — Conceituação

Sem alteração.

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação

Foram incluídos na Câmara os seguintes aeródromos:

Barretos — São Paulo

Blumenau e Crisciúma — Santa Catarina; e
excluído

Itajaí — Santa Catarina.

Quadro comparativo entre o texto original e a Redação Final aprovada na Câmara dos Deputados, ao Projeto de lei da Câmara nº 26, de 1973 (nº 1.143-B/73, na origem), que aprova o Plano Nacional de viação e dá outras providências.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Art. 1.º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 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.

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

Art. 1º - Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o Art. 8º, 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.

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

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

§ 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 a presente Lei.

Art. 2.º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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 n.º 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar n.º 76, de 21 de outubro de 1969, e Lei Complementar n.º 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;

§ 2º - 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.

§ 3º - 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. 2º - O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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. 3º - 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, modificado 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;

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

c) dar-se-á ênfase inicialmente a uma melhor utilização de capacidade dos sistemas existentes, ainda não obsoletos, material e tecnologicamente, para nas etapas seguintes providenciarem-se 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 infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se, apenas, as necessidades imperiosas ligadas à segu-

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 infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se, apenas, as necessida-

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

rança 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 infra-estrutura 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 e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando a 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. 4º As rodovias ou trechos de rodovias, já construídas e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado pela presente Lei, passam automaticamente para a jurisdição da unidade da Federação em que se localizem.

Art. 5º 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.

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 infra-estrutura 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. 4º - 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. 5º - 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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Art. 4.º 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. 7.º 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, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art. 8. Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n.º 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. 9.º 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 180 dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes, assistido pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e demais órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes, estabelecerá a sistemática de planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação, para suas novas formas obedecidos os princípios e normas fundamentais enumerados no artigo 3.º.

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, e 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.

Art. 6º - 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. 7º - 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, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art. 8º - 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. 9º - 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, obedecidos 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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

§ 2.º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21 do Decreto-lei n.º 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.

§ 3.º 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 180 (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 180 (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.

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

§ 2.º 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.

§ 3.º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, no consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

§ 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 aprovarão 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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Art. 13. O "caput" do artigo 12, e seu parágrafo 4.º 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 artigo 5.º 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".

"§ 4.º 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 4.º do artigo 14 do Decreto-lei número 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14.

I — No máximo 10% (dez por cento) em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

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

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 consoantes".

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Art. 15. Fica alterado o artigo 21 do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, com a substituição da expressão "Plano Rodoviário Nacional" por "Plano Nacional de Viação".

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

"§ 1.º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalha-

dos de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular".

"§ 2.º 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 artigo 4.º do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4.º

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. 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 DNPR, 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".

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Art. 18. O artigo 1.º do Decreto-lei n.º 1.164, de 1 de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei n.º 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"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 100 (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-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km.

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

"Art. 19 - 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-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

- 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-Jacaracanga-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: Guamã-Carolina, 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-Benjamin Constant-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Envira (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-Caracará-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".

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-Jacaracanga-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: Guamã-Carolina, 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-Benjamin Constant-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Envira (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-Caracará-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".

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Art. 19. Enquanto não for estabelecida a nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta Lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei n.º 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 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.

Parágrafo único. Dentro de 120 dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes, assistido pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e demais órgãos competentes vinculados ao Ministério dos Transportes, apresentará projeto dispondo sobre classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres que constituem o Sistema Portuário Nacional.

Art. 241. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei n.º 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 n.º 32, de 18 de novembro de 1966).

Art. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei n.º 4.540, de 10 de dezembro de 1964, a Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964, a Lei n.º 4.906, de 17 de dezembro de 1965, o Decreto-lei n.º 143, de 2 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei n.º 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília em de de 1973.

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.

§ 19 - 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.

§ 20 - 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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

A N E X O AO PNV

3. CONCEITUAÇÃO GERAL. Sistema Nacional de Viação

3.1 - Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no art. 89, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no art. 39 da presente Lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 20), 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.

3.2 - 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 das 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, descritas neste anexo.

A N E X O AO PNV

1. CONCEITUAÇÃO GERAL. Sistema Nacional de Viação.

1.1 Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no art. 89, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no art. 39 desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 20), 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 das 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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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 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 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;

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, as 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;

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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 estações hidrominerais, 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 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 Rodagem.

2.2.2 - Relação descritiva.

Conforme quadro a seguir.

d) Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudoeste;

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 estações 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.

Conforme quadro a seguir.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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					
020	Brasília-Poços-Barreiras-Picos-Fortaleza	DF-GO-PA-PI-CE	1.552	-	-
030	Brasília-Brumado-Ubaitaba-Campinho	DF-GO-MG-BA	1.111	020	83
040	Brasília-Três Marias-Belo Horizonte-Barbacena-Três Rios-Rio de Janeiro (Praça Mauá)	DF-GO-MG-RJ-CE	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-Guiabá-Cáceres-Fronteira c/Bolívia	DF-GO-MT	1.286	-	-
080	Brasília-Uruaçu-Cachimbo-Jacaracanga-Canuã-Manaus	DF-GO-MT-PA-AM	2.227	-	-
RODOVIAS LONGITUDINAIS					
101	Natal-João Pessoa-Recife-Macacó-Aracaju-Feira de Santana-Itabuna-São Mateus-Vitória-Campos-Rio de Janeiro-Mangaratiba-Angra dos Reis-Caraguatatuba-Santos-Iguape-Antonina-Joinville-Itajaí-Florianópolis-Tubarão-Osório	RN-PB-PE-AL-SE-BA-ES-RJ-GB-SP-FR-SC-RS	4.085	050	12
104	Macau-Lajes-Santa Cruz-Campina Grande-Caruaru-Macacó	RN-PB-PE-AL	631	-	-
110	Areia Branca-Mossoró-Augusto Severo-Patós-Monteiro-Petrolândia-Paulo Afonso-Ribeira do Pombal-Alagoinhas-Entroncamento c/BR-324	RN-PB-RN-PB-PE-PB-PE-AL-BA	1.065	-	-
116	Fortaleza-Russas-Jaguaripe-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-Jaguara	CE-PB-CE-PE-BA-MG-RJ-GB-RJ-SP-FR-SC-RS	4.458	-	-
122	Chorózinho (BR-116)-Solonópolis-Iguatu-Parnamirim-Petrolina-Juazeiro-Itacaré-Barra do Mendes-Macacó-Guanambi-Urandi-Montes Claros	CE-PE-BA-MG	1.667	-	-
135	São Luís-Peritoró-Pastos Bons-Bertolínia-Bom Jesus-Barreiras-Correntina-Montalvânia-Januária-Montes Claros-Curvelo-Belo Horizonte	MA-PI-BA-MG	2.303	020 040	40 63
146	Patós de Minas-Araxá-Poços de Caldas-Bragança Paulista	MG-SP	611	-	-
153	Belém-Guamá-Pôrto Franco-Estrela-Araguaína-Gurupí-Ceres-Goiânia-Itumbiara-Prata-Frutal-São José do Rio Preto-Ourinhos-Irati-União da Vitória-Pôrto União-Erechim-Passo Fundo-Coleado-Cachoeira do Sul-Bagé-Aceguá	PA-MA-GO-MG-SP-FR-SC-RS	4.380	060	44
156	Macapá-Calçoene-Oiapoque-Fronteira c/Guiana Francesa	AP	584	-	-
158	Altamira-São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças-Aragarças-Jataí-Paranaíba-Três Lagoas-Panorama-Dracena-Presidente Venceslau-Pôrto Marcondes-Paranavai-Campo Mourão-Laranjeiras do Sul-Campo Erê-Iraí-Cruz Alta-Santa Maria-Rosário do Sul-Santana do Livramento	PA-MT-GO-MT-SP-FR-SC-RS	3.670	080	115
163	São Miguel d'Oeste-Barracão-Guafrá-Pôrto Morumbi-Dourados-Rio Brillante-Campo Grande-Rondonópolis-Guiabá-Pôrto Artur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Obidos-Tirols-Fronteira c/Suriname	SC-FR-MT-PA	3.966	060	67
174	Cáceres-Mato Grosso-Vilhena-Canuã-Manaus-Caracará-Bela Vista-Fronteira c/Venezuela	MT-RO-AM-BR	2.860	080	188

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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	DF-GO-BA-PI-CE	1.111	020	83
030	Brasília-Montalvânia-Carinhanha (porto fluvial do S. Francisco)-Brumado-Ubatuba-Campinho	DF-GO-MG-BA	1.172	-	-
040	Brasília-Três Marias-Belo Horizonte-Barbacena-Juiz de Fora-Três Rios-Rio de Janeiro (praça Mauá)	DF-GO-MG-RJ-GB	1.051	040	106
050	Brasília-Cristalina-Uberlândia-Uberaba-Ribeirão Preto-Campinas-São Paulo-Santos	DF-GO-MG-SP	1.281	-	-
060	Brasília-Anápolis-Goiânia-Rio Verde-Jataí-Campo Grande-Fronteira c/Paraguai	DF-GO-MT	1.286	-	-
070	Brasília-Jaraguá-Aragarças-Cuiabá-Cáceres-Fronteira c/Bolívia	DF-GO-MT	2.227	-	-
080	Brasília-Uruaçu-Cachimbo-Jacareacanga-Canumã-Manaus.	DF-GO-MT-PA-AM			
RODOVIAS LONGITUDINAIS					
101	Natal-João Pessoa-Recife-Maceió-Aracaju-Feira de Santana-Itabuna-São Mateus-Vitória-Campos-Niterói-Rio Mangaratiba-Angra dos Reis-Caraquetatuba-Santos-Iguape-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-PA	4.085	050	12
104	Macau-Lajes-Santa Cruz-Campina Grande-Caruaru-Maceió	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-Pussas-Jaquaribe-Salgueiro-Canudos-Feira de Santana-Vitória da Conquista-Teófilo Otoni-Muriae-Leopoldina-Além Paraíba-Teresopolis-Entr. c/BR-493-Entr. c/BR-040-Rio de Janeiro-Barra Mansa-Lorena-São Paulo-Registro-Curitiba-Lages-Pôrto Alegre-Pelotas-Jaquarã	CE-PB-CE-PB-BA-MG-RJ-GB-RJ-SP-PR-SC-RS	4.468	-	-
120	Pôrto-Bom Jardim-Volta Grande-Providência-Leopoldina-Cataguazes-Ubá-Ponte Nova-São Domingos do Prata-Nova Era-Itaboraí-Guanhães-Capelinha-Araçuaí	RJ-MG	897	-	-
122	Chorózinho (BR-116)-Solonópolis-Iguatú-Juazeiro do Norte-Petrolina-Juazeiro-Orandi-Montes Claros	CE-PE-BA-MG	1.667	-	-
135	São Luís-Peritoró-Pastos Bons-Bertolândia-Bom Jesus-Correntes-Barreiras-Correntina-Montalvânia-Jenúria-Montes Claros-Curvelo-Cordisburgo-Belo Horizonte	MA-PI-BA-MG	2.303	020 040	40 63
146	Patos de Minas-Araxá-Poços de Caldas-Bragança Paulista	MG-SP	611	-	-
153	Pôrto Franco-Estrelita-Araquá-Gurupi-Ceres-Goiânia-Itumbiara-Prata-Prata-São José do Rio Preto-Curinhos-Iratí-União da Vitória-Pôrto União-Erechim-Passos-Fundo-Soledade-Cachoeira do Sul-Bagé-Acequá	PA-MA-GO-MG-SP-PR-SC-RS	4.380	060	46
154	Itumbiara-Ituiutaba-Campina Verde-Nhandeara-BR-153.	GO-MG-SP			
156	Macapá-Calçoene-Oiapoque-Fronteira c/Guiana Francesa	AP	684	-	-
158	Altamira-São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças-Aragarças-Jataí-Paranaíba-Três Lagoas-Panorama-Dracena-Presidente Venceslau-Porto Marcondes-Paranaíba-Campo Mourão-Laranjeiras do Sul-Campo Bela-Iraí-Cruz Alta-Santa Maria-Rosário do Sul-Santa Maria do Livramento	PA-MT-GO-MT-SP-PR-SC-RS	3.670	080	115
163	São Miguel D'Oeste-Barracão-Guaíra-Porto Morumbi-Dourados-Rio Brilhante-Campo Grande-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Arthur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Obidos-Tiririca-Fronteira c/Suriname	SC-PR-MT-PA	3.966	060	67
174	Cáceres-Mato Grosso-Vilhena-Canumã-Manaus-Caracará-Boa Vista-Fronteira c/Venezuela	MT-RO-AM-RR	2.860	080	188
	Entr. c/BR-376-Apucarana-Ivaigora-Pitanga-Guarapuva-União da Vitória-Porto União				

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

NR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	MM
RODOVIAS TRANSVERSAIS					
210	Macapá-Saracará-Içana-Fronteira c/Colômbia	AP-AM	2.323	-	-
222	Portaleza-Piripiri-Eruti-Itapecuru-Mirim-Santa I- nês-Açailândia-Marábá	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40
226	Natal-Santa Cruz-Currais Novos-Pau dos Ferros-Jagua- ribe-Crateús-Teresina-Presidente Dutra-Grajaú-Pôrto Franco	RN-CE-PI-MA	1.567	-	-
230	Cabedelo-João Pessoa-Campina Grande-Patos-Cajazeiras -Lavras da Mangabeira-Picos-Floriano-Pastos Bons-Sal- sas-Carolina-Estrela-Jarabá-Jatobá-Altamira-Itai- tuba-Jacaracanga-Munaitá-Lábrea-Benjamin Constant.	PB-CE-PI-MA-PA-AM ...	4.918	101 110 135	8 17 52
232	Recife-Arcoverde-Salgueiro-Parnamirim	PE	565	101	8
235	Aracaju-Jeremoabo-Canudos-Juazeiro-Petrolina-Raman- so-Caracol-Bom Jesus-Araguacema-Cachimbo	SE-BA-PE-BA-PI-GO-PA	2.220	101	10
242	São Roque-Seabra-Ibotirama-Barreiras-Paraná-São Lix do Araguaia-Vale do Xingu-Pôrto Artur	BA-GO-MT	2.049	020 101	90 5
251	Camacan-Salinas-Montes Claros-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- Gouveia-Curvelo-Felixlândia (BR-040)	ES-MG	605	116	5
262	Vitória-Realiza-Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-Frutal- Icém-Três Lagoas-Campo Grande-Aquidauana-Pôrto Es- perança-Corumbá	ES-MG-SP-MT	2.253	101 153 158	13 49 28
265	Muriá-Barbacena-São João del Rei-Lavras-Boa Espe- rança-Carmo do Rio Claro-São Sebastião do Paraíso- Bebedouro-São José do Rio Preto	MG-SP	849	040	16
267	Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambu-Poços de Caldas-A- raraquara-Lins-Presidente Venceslau-Rio Brilhante- Pôrto Martinho	MG-SP-MT	1.835	040 060 116 163	23 14 7 44
272	São Paulo-Sorocaba-Irati-Campo Mourão-Guaíra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul -Cascavel-Foz de Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Pôrto União-São Lou- renço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SG	580	101	7
282	Florianópolis-Lajes-Joaquim-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
285	Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	RS	562	-	-
290	Osório-Pôrto Alegre-São Gabriel-Alegrete-Uruguaiana	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-Pôrto Valter-Cruzeiro do Sul-Benjamin Cong- tant-Içana-Fronteira c/Venezuela	AC-AM	1.500	-	-
316	Belém-Capanema-Peritoró-Teresina-Picos-Parnamirim- Cabrobó-Floresta-Petrolândia-Palmeira dos Índios-Ma- celó	PA-MA-PI-PE-AL	2.032	101 104 135 153 230	23 46 26 323 85
317	Lábrea-Boca do Acre-Rio Branco-Xapuri-Brasília-As- sis Brasil	AM-AC	879	-	-
319	Manaus-Careiro-Munaitá-Pôrto Velho	AM-RO	866	-	-

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
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-Florianópolis - Pastos Bons-Balsas-Carolina-Estrela-Marabá-Jatobá-Alta- mira-Itaituba-Jacareacanga-Humaitá-Lábrea-Benjamin Constant	PE-CE-PI-MA-PA-AM ...	4.918	101 110 135	8 17 52
232	Recife(Praça Rio Trunco-Aroverde-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-Pôrto 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-Realiza-Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-Frutal - Içem-Três Lagoas-Campo Grande-Aquidauana-Pôrto Espe- rança-Corumbá	ES-MG-SP-MT	2.253	101 153 158	15 49 28
265	Muriá-Barbacena-São João Del Rei-Lavras-Boa Esperança- Carmo do Rio Claro-São Sebastião do Paraíso-Boba- douro-São José do Rio Preto	MG-SP	849	040	16
267	Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambu-Pocos de Caldas-Arara- quara-Lins-Presidente Venceslau-Rio Brilhante-Pôrto Murtinho	MG-SP-MT	1.835	040 060 116 163	23 14 7 44
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goiá-Erê-Guaí- ra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaíba-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul- Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Pôrto União-São Lou- renço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lajes-Itajaíba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campo Novo (BR-113)-Concórdia-Concórdia-Seara-Cha- pecó-São Carlos-Palmito-Monai-Itapiranga (Argenti- na)				
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbó-Bom Jesus-Vacaria- Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	RS	562	-	-
290	Osório-Pôrto 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	Taumatubo-Pôrto Walter-Cruzeiro do Sul-Benjamin Constant-Içana-Fronteira c/Venezuela	AC-AM	1.500	-	-
316	Belém-Capanema-Peritoró-Teresina-Picos-Panamirim- Cabrobó-Floresta-Petrolândia-Palmeira dos Índios- Maceió	PA-MA-PI-PE-AL	2.032	101 104 135 153 230	32 46 36 125 95
317	Lábrea-Boca do Acre-Rio Branco-Xapuri-Brasília-Ag- nis Brasil	AM-AC	879	-	-
319	Manaus-Careiro-Humaitá-Pôrto Velho	AM-RO	866	-	-

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

NR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	km
324	Remanso-Jacobina-Feira de Santana-Salvador	BA	565	-	-
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	Estância-Olindina-Mundo Novo-Seabra-Bom Jesus da La- pa-Santa Maria da Vitória-Correntina-Posse (BR-020)	BA-GO	1.071	020 110 122 242	12 8 24 15
354	Cristalina-Patos de Minas-Formiga-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-Planalto-Entr. c/BR-232	PB-PE	230	-	-
363	Baía de Santo Antônio (Porto)-Alto da Bandeira	RN	9	-	-
364	Limeira-Matão-Frutal-Campina Verde-São Simão-Jataí- Rondonópolis-Cuiabá-Vilhena-Pôrto 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-U- berlândia-Itulubá-São Simão	MG	874	-	-
367	Santa Cruz Cabralia-Corôa Vermelha-Pôrto Seguro-Ara- çuaí-Diamantina-Gouveia	BA-MG	695	-	-
369	Oliveira-Campo Belo-Boa Esperança-Campos Gerais-Al- fenas-Serrania-Caconde-Pirassununga-Ourinhos-Londri- na-Jandaia do Sul-Campo Mourão-Cascavel	MG-SP-FR	1.161	153 267 272	10 32 45
373	Limeira-Itapetininga-Apiac-Ponta Grossa-Três Pinhei- ros-Barracão	SP-PR	898	163 272 277	5 10 99
374	Presidente Venceslau-Ourinhos-Avaré-Boituva-São Pau- lo	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-Cruz Alta-Santiago-Alegrete-Quaraí	RS	489	285 290	48 33
381	Governador Valadares-Ipatinga-Belo Horizonte-Betun- Pouso Alegre-Bragança Paulista-São Paulo	MG-SP	891	262	144
383	Conselheiro Lafaiete-São João Del Rei-Caxambu-Vidi- nha-Itajubá-Campos do Jordão-Pindamonhangaba-Ubatu- ba	MG-SP	543	267 354 356	9 23 10

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
324	Romanso-Jacobina-Feira de Santana-Salvador	BA	565	-	-
330	Balsas-Bom Jesus-Xique Xique-Seabra-Jequié-Ubaitaba				
342	Carinhanha-Espínosa-Salinas-Araquai-Teófilo Otoni- Linhães	BA-MG-ES	837	101	29
343	Luis Correia-Piripiri-Teresina-Floriano-Bertolândia.	PI	747	226 230 316	39 12 76
349	Aracaju-Entr. c/BR-101-Itapicuru-Olindina-Mundo No vo-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-Pará 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-Muriá-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-Jatá- 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 3 44
365	Montes Claros-Pirapora-Patos de Minas-Patrocínio- Uberlândia-Ituiutaba-São Simão	MG	874	-	-
367	Santa Cruz Cabralia-Corôa Vermelha-Porto Seguro- Ara quai-Diamantina-Gouveia	BA-MG	695	-	-
369	Oliveira-Campo Belo-Poa Esperança-Campos Gerais-Alfe nas-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-Apiai-Ponta Grossa-Três Pinhei ros-Francisco Beltrão-Barracão	SP-PR	898	163 272 277	5 10 99
374	Presidente Venceslau-Ourinhos-Avaré-Boituva-São Pau lo	SP	600	050 153 267 369	10 15 10 28
376	Dourados-Paranavaí-Maringá-Apucarana-Ponta Grossa- São Luis 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	43 33
381	São Mateus-Nova Venécia-Barra de São Francisco-Mante na-Central de Minas-Divino das Laranjeiras- Governa dor Valadares-Ipatinga-Belo Horizonte-Betim-Pouso A legre-Bragança Paulista-São Paulo	MG-SP	891	262	144
383	Conselheiro Lafaiete-São João Del Rei-Caxambu- Vidi nha-Itajubá-Campos do Jordão-Pindamonhangaba-Ubatuba	MG-SP	543	267 354 356	9 23 10

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

35	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	
386	São Miguel d'Oeste-Iraí-Carázinho-Soledade-Porto Alegre	SC-RS	84	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-Ponta Redonda-Entroncamento c/BR-116	ES-RJ-MG-RJ	420	040	12
LIGAÇÕES					
401	Boa Vista-Fronteira c/Guiana	RR	140	-	-
404	Piripiri-Oratuna-Novo Oriente-Catarina-Iguatu-Ioê ..	PI-CE	481	343	15
405	Mossoró-Entroncamento c/BR-116	RN-CE	97	-	-
407	Picos-Petrolina-Juazeiro-Capim Grosso-Milagres (BR-116)	PI-PE-BA	716	122 324	28
409	Feijó-Santa Rosa	AC	152	-	-
410	Ribeira do Pombal-Tucano	BA	32	-	-
411	Entroncamento c/BR-307-Envira	AM	256	-	-
412	Parinha-Sumá-Monteiro	PB	144	-	-
413	Entroncamento c/BR-307-Oaxias (Estirão do Equador) ..	AM	140	-	-
414	Niquelândia-Anápolis	GO	239	-	-
415	Ilhéus-Itabuna	BA	32	-	-
418	Caravelas-Nanuque-Carlos Chagas-Teófilo Otoni	BA-MG	289	342	29
419	Rio Verde de Mato Grosso-Aquidauana-Jardim	MT	304	267	14
421	Ariquemes-Alto Candeias-Guajará Mirim	RO	282	-	-
422	Jatobal-Tucuruí	PA	125	230	15
423	Caruaru-Garanhuns-Paulo Afonso	PE-AL	286	232	22
424	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	Bocaiuva (BR-135)-Governador Valadares	MG	315	259	15
452	Rio Verde-Itumbiara-Uberlândia-Araxá	GO-MG	500	153 365	6 32
453	Itaquí-Santiago-Santa Maria	RS	304	-	-
454	Porto Esperança-Porte 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-Iapó-Entr. BR-381	MG	137	381	6
459	Poços de Caldas-Lorena (BR-116)	MG-SP	253	383	7
460	Cambuquira-Lambari-São Lourenço	MG	76	267	7
463	Dourados-Ponta Porã	MT	123	-	-
465	Garganta-Vidua Graça (BR-116)-Santa Cruz (BR-101) ..	GB-RJ	39	-	-
467	Cascavel-Porto Mendes	PR	112	-	-
9	Porto Meira-Foz do Iguaçu-Parque Nacional	PR	30	-	-
470	Itajaí-Blumenau-Curitiba-Campos Novos-Lagoa Vermelha	SC-RS	435	-	-
471	Soledade-Santa Cruz do Sul-Emeruzilhada do Sul-Janguá-Pelotas-Chuí	RS	668	153 392	40 56
472	São Borja-Itaquí-Uruguaiana-Barra do Quaraí	RS	245	-	-
473	Açugá-Herval-Entroncamento c/BR-471	RS	200	-	-
474	Caratinga-Ponte Nova-Ubatã	MG	238	-	-
475	Lages-Tubarão	SC	211	-	-
476	Apiaí-Curitiba-Lapa-São Mateus-Porto União	SP-PR-SC	410	373	32
477	Canoinhas-Papanduva-Blumenau	SC	278	470	20
479	Januária-Arinos-Brasília	MG-GO	424	-	-
480	Entroncamento c/BR-280-São Lourenço do Oeste-Xanxerê-Chapeadão-Erechim	PR-SC-RS	235	282	15
482	Safrá (BR-101)-Cachoeiro de Itapemirim-Jerônimo Monteiro-Guaçu-Carangola-Fervedouro (BR-116)	ES-MG	185	-	-
483	Itumbiara-Paranaíba	GO-MT	304	364	10
484	Colatina-Iguaçu-Afonso Cláudio-Guaçu-São José do Galvão-São Jesus do Itabapoana-Itaperuna	ES-RJ	273	393	35
485	Entroncamento c/BR-116-Parque Nacional das Agulhas Negras-Vale dos Rios-Garganta do Registro (BR-354) ..	RJ-MG	35	-	-
487	Porto Felicidade (BR-163)-Pontal do Tigre-Campo Mourão-Ponta Grossa	MT-PR	615	158	22

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
385	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-Novo Oriente-Catarina-Iguatu-Icoá	PI-CE	481	343	15
405	Mossoró-Entr. c/BR-116	RN-CE	97	-	-
407	Piripiri-São Miguel do Tapulo-Picos-Petrolina-Juazeiro-Rui Barbosa-Iramáia-Contenda-Suquarara (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-Sumô-Monteiro	PB	144	-	-
413	Entr. c/BR-307-Caxias (Extensão do Equador)	AM	140	-	-
414	Porangatã-Niquelândia-Anápolis	GO	239	-	-
415	Tiêus-Itabuna-Vitória da Conquista	BA	32	-	-
417	Afoá-Anajás-Ponta de Pedras				
418	Caravelas-Nauque-Carlos Chagas-Teófilo Otoni	BA-MG	289	342	29
419	Rio Verde de Mato Grosso-Aquidauana-Jardim	MT	304	267	14
420	Pojucá-BR-116-Santo Amaro-São Roque-Nazaré-Lage-Mutipe-Jequirica-Ubaira-Santa Inês-Itaquara-Jaguapara-BR-116				
421	Ariquemes-Alto Candelas-Guajará Mirim	RO	282	-	-
422	Jatobá-Tucuruí	PA	325	230	15
423	Caruaru-Garanhuns-Paulo Afonso-Juazeiro	PE-AL	386	232	22
424	Arco Verde-Garanhuns-Macelió	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-Pacaguara-Uberlândia-Araxá	GO-MG	500	153 365	6 32
453	Itaqui-Santiago-Santa Maria	RS	304	-	-
454	Porto Esperança-Porte Coimbra (Fronteira c/Bolívia)	MT	52	-	-
456	Nhandara-São José do Rio Preto-Matão	SP	213	-	-
457	Cristalina-Goiânia	GO	175	-	-
458	Conselheiro Pena-Terumirim-Iapú-Entr. BR-381	MG	137	381	6
459	Poços de Caldas-Lorena (BR-116)	MG-SP	253	383	7
460	Cambuquira-Lambari-São Lourenço	MG	76	267	7
463	Dourados-Ponta Porã	MT	123	-	-
465	Garganta-Viúva Graça (BR-116)-Santa Cruz (BR-101)	GO-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	Açugá-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	372	38
477	Canoíhas-Papanduva-Blumenau	SC	178	430	20
478	Limeira-Sorocaba-Registro-Cananás				
479	Januária-Arinos-Brasília	MG-GO	424	-	-
480	Pato Branco-Entr. c/BR-280-São Lourenço do Oeste-Xanxerê-Chapecô-Frechim	PR-SC-RS	235	282	15
482	Safrá (BR-101)-Cachoeiro de Itapemirim-Jerônimo Monteiro-Guará-Carangola-Fervedouro (BR-116)-Viçosa-Piranga-Conselheiro Lafaiete (BR-040 e BR-383)	ES-MG	185	-	-
483	Itumbiara-Paranópolis	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-Vale dos Lirios-Garganta do Registro (BR-354)	RJ-MG	35	-	-
486	Itajaí-Brusque-Vital Ramos-Don Rêgo				
487	Porto Felicidade (BR-163)-Pontal do Tigre-Campo Mourão-Ponta Grossa	MT-PR	615	158	29

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

(conclusão)					
BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
488	Entroncamento c/BR-116-Santuário Nacional de Aparecida	SP	1	-	-
489	Prado-Entroncamento 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 Minas-Arceburgo-Guaxupé-Alfenas-Varginha-Entroncamento c/BR-381	MG	240	-	-
492	Norro do Oco (BR-101)-Cardoso Moreira (BR-356)-São Fidelia-Cordeiro-Nova Friburgo-Bonsucesso-Sobradinho (BR-393)-Posse (BR-040)-Pedro do Rio (BR-040)-Avelar-Massambará (BR-116)	RJ	367	356	18
493	Manilha (BR-101)-Magé-Entroncamento c/BR-040	RJ	63	-	-
494	São João Del-Rei-Volta Redonda-Angra dos Reis	MG-RJ	240	-	-
495	Teresópolis-Itaipava (BR-040)	RJ	40	-	-
496	Pirapora-Corinto	MG	130	-	-
497	Campina Verde-Porto Alencastro-Entroncamento c/BR-158	MG-MT	190	-	-
498	Monte Pascoal-Entroncamento c/BR-101	BA	12	-	-
499	BR-040-Cabangu	MT	15	-	-
TOTAL			104.318	-	3.607
TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO			100.711		

* A extensão superposta, quando ocorrer, conta apenas na rodovia de maior numeração.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
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-Altéras-Varginha-Entr. c/BR-391	MG	240	-	-
492	Norro 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- Massambara (BR-393)	RJ	367	356	18
493	Manilha (BR-101)-Nagê-Entr. c/BR-040	RJ	63	-	-
494	Entr. c/BR-262-Divinoópolis-São João Del Rei-Andrelân- dia-Volta Pedonda-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-Caeté				
	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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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 adiante.

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.

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 adiante.

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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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 "FV" (Estrada de Ferro) indica qualquer ferrovia do FV.

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.

Relação descritiva.

Conforme quadro a seguir:

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 FV.

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.

Relação descritiva.

Conforme quadro a seguir.

3.2.2

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

3.2.2 — RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

RF.	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 Pirai—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 Prêto—Campinas—Mayrink—Santos	DF—GO—MG—SP	1.416	045	367
FERROVIAS LONGITUDINAIS					
101	Natal — Entr. c/EF — 225 — Recife—Propriá—São Francisco (Alagoinhas)—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—Serra do Pirai—São Paulo ..	GB—RJ—SP	499	040	53
116	Fortaleza — Crato — Salgueiro—Petrobrás—Campo Formoso—Iaçu—Entr. c/EF — 025 — Monte Azul— Entr. c/EF — 040 — Belo Horizonte—Divinópolis— Lavras — Três Corações—Campinas—Itapeva—Gar- ganta de Bom Sucesso—Ponta Grossa—Lages—Ge- neral Luz—Pelotas—Basilio—Jaguarão (Policínio) ..	CE—PE—BA—MG—SP—PR — SC—RS	5.381	025 040 050	432 262 113
153	Marquês dos Reis—Ponta Grossa—Porto União—Pas- so Fundo—Santa Maria—Santana do Livramento ..	PR—SC—RS	1.791	—	—
FERROVIAS TRANSVERSAIS					
225	Cabedelo—João Pessoa—Entr. c/EF-101—Souza—Entr. c/EF-116—Teresina—São Luís	PB—CE—PI—MA	1.587	101	41
232	Recife—Entr. c/EF-101—Salgueiro	PE	608	101	8
262	Vitória—Nova Era—Sabará—Belo Horizonte—Garças de Minas	ES—MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos—Mayrink—Rubião Júnior—Bauru—Campo Grande—Corumbá—Fronteira c/Bolívia	SP—MT	1.830	050 116	155 71
270	Rubião Júnior—Ourinhos—Presidente Prudente— Ponta Porã	SP—MT	792	—	—
77	Paranaguá—Curitiba—Eng.º Bley—Guarapuava—Foz do Iguaçu	PR	834	—	—
290	Porto Alegre—Santa Maria—Entr. c/EF-153—Uru- guaiana—Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande—Pelotas—São Sebastião—Basilio—San- tana do Livramento (Armour)	RS	475	116	72
FERROVIAS DIAGONAIS					
364	Presidente Vargas—Araraquara—Campinas—São Paulo— Santos	SP	824	—	—
366	Panorama—Bauru—Itirapina	SP	535	—	—
369	Ourinhos—Apucarana—Guaira—Porto Mendes	SP—PR	683	—	—
LIGAÇÕES					
401	Serra do Navio—Porto Santana	AP	194	—	—
404	Luís Correia—Entr. c/EF-225	PI	310	—	—
405	Fortaleza—Sobral—Crato	CE	440	—	—
420	Entr. c/EF-101—Maceió (Jaraguá)	AL	75	—	—
430	Entr. c/EF-116—São Francisco (Alagoinhas)	BA	317	—	—
445	Campinho—Ubaitaba—Jequié—Entr. c/EF-025	BA	364	—	—

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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 lagoínhas)-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-Divinoópolis-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	Paranaíba-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
FERROVIAS DIAGONAIS					
364	Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-San- tos	SP	824	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Pôrto Mendes	SP-PR	603	-	-
LIGAÇÕES					
401	Serra do Navio-Pôrto Santana	AP	101	-	-
404	Luís Correia-Entr. c/EF-225	PI	310	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Crateús	CE	442	-	-
410	Entr. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-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 (Alogoinhas)	BA	317	-	-
445	Campinho-Ubatuba-Jequié-Entr. c/EF-025	BA	364	-	-

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
452	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
457	São Pedro (Ibiá)-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)-Pá- brica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Ponte Nova-Ligação	MG	313	-	-
464	Aureliano Mourão-Antônio 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-Jundiap a-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	Porto 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	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
TOTAL			33.094		1.980
TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO			31.114		

A extensão superposta, quando ocorre, con-
ta apenas na ferrovia de maior numeração.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

452	Goiânia-Rençador	GO	225	-	-
457	São Pedro (Ibiã)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entr. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entr. c/EF-262-Nelo Vale-Joaquim Mug- tinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GS	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-Evangalina-Ribomir- Prêto-Pontal-Entr. c/EF-465	SP	261	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP ..	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT ..	304	-	-
470	Três Corações-Sociedade 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 (Cosíguia) ..	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entr. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangalista do Souza ..	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entr. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Ma- guel Paulista-Curupica-Guarulhos-Bairro do Limão-En- troncamento c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105	12
480	Mayrink-Entr. c/EF-479-Jundiapéba-São Sebastião ...	SP	230	105	42
				364	7
				479	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 Müller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-... Talus	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	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
	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)				
TOTAL			33.184		2.138
TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO			31.046		

* A extensão superposta, quando ocorre, con-
ta apenas na ferrovia de maior numeração.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

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:

- a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
- b) 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 da seção 4.2 adiante.

4.2 - Relação descritiva dos portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

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	EIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ

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:

- a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
- b) 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:

- a) situem-se como ponto comum de rodovia ou ferrovia e rio navegável;
- b) situem-se nos extremos navegáveis dos cursos d'água;
- c) situem-se como ponto comum de ferrovia ou rodovia, lago ou lagoas navegáveis;
- d) situem-se em lagoas 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	EIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

8	HUMAITÁ	AM	RIO MADEIRA
9	TABATINGA	AM	RIO AMAZONAS
10	OBIDOS	PA	RIO AMAZONAS
11	SANTARÉM	PA	RIO TAPAJÓS
12	BREVES	PA	RIO DE BREVES
13	BELEM	PA	RIO GUAMÁ
14	ITAITUBA	PA	RIO TAPAJÓS
15	PORTO VITÓRIA	PA	RIO XINGU
16	ALTAMIRA	PA	RIO XINGU
17	TUCURUI	PA	RIO TOCANTINS
18	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
19	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	RIO ARAGUAIA
20	MACAPÁ	AP	RIO AMAZONAS
21	SÃO LUIS-ITAUQUE	MA	BAIA DE SÃO MARCOS
22	CAROLINA	MA	RIO TOCANTINS
23	IMPERATRIZ	MA	RIO TOCANTINS
24	BARRA DO CORDA	MA	RIO NEARIM
25	CAXIAS	MA	RIO ITAPICURU
26	PINDARÉ-MIRIM	MA	RIO PINDARÉ
27	ALTO PARNAÍBA	MA	RIO PARNAÍBA
28	LUIS CORREIA	PI	RIO IGARAÇU
29	TERESINA	PI	RIO PARNAÍBA
30	PARNAÍBA	PI	RIO PARNAÍBA
31	FLORIANO	PI	RIO PARNAÍBA
32	FORTALEZA	CE	ENSEADA DE MUCURIPE
33	TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA (TERMISA)	RN	OCEANO ATLÂNTICO, LI- TORAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
34	MACAÚ	RN	RIO AÇU
35	NATAL	RN	RIO POTENGE
36	CABEDELO	PB	RIO PARAÍBA
37	BOQUEIRÃO	PE	ESTUÁRIO DOS RIOS CA- PARARIPE E BERNARDES
38	RETROLINA	PE	RIO SÃO FRANCISCO
39	MACAÍ	AL	ENSEADA DE JARAGUÁ

8	HUMAITÁ	AM	RIO MADEIRA
9	TABATINGA	AM	RIO AMAZONAS
10	COARI	AM	RIO SOLIMÕES
11	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
12	OBIDOS	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	PORTO VITÓRIA	PA	RIO XINGU
18	ALTAMIRA	PA	RIO XINGU
19	TUCURUI	PA	RIO TOCANTINS
20	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
21	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	RIO ARAGUAIA
22	BAIXIO DO ESPADARTE	PA	OCEANO ATLÂNTICO, LI- TORAL DO ESTADO DO PARÁ
23	MACAPÁ	AP	RIO AMAZONAS
24	SÃO LUIS-ITAUQUE	MA	BAIA 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 PARNAÍBA	MA	RIO PARNAÍBA
31	LUIS CORREIA	PI	RIO IGARAÇU
32	TERESINA	PI	RIO PARNAÍBA
33	PARNAÍBA	PI	RIO PARNAÍBA
34	FLORIANO	PI	RIO PARNAÍBA
35	FORTALEZA	CE	ENSEADA DE MUCURIPE
36	TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA (TERMISA)	RN	OCEANO ATLÂNTICO, LI- TORAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
37	MACAÚ	RN	RIO AÇU
38	NATAL	RN	RIO POTENGE
39	CABEDELO	PB	RIO PARAÍBA

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

40	PENEDO	AL	RIO SÃO FRANCISCO	40	RECIFE	PE	ESTUÁRIO DOS RIOS CA PIBARIBE E BEBERIBE
41	ARACAJU	SE	RIO SERGIPE	41	PETROLINA	PE	RIO SÃO FRANCISCO
42	PROPRIÁ	SE	RIO SÃO FRANCISCO	42	TERMINAL DE SUAPE	PE	OCEANO ATLÂNTICO, LI TORAL DO ESTADO DE PERNAMBUCO
43	SALVADOR - ARATU	BA	BAÍA DE TODOS OS SAN TOS	43	MACEIÓ	AL	ENSEADA DE JARAGUÁ
44	CAMPINHO	BA	BAÍA DE MARAÚ	44	PENEDO	AL	RIO SÃO FRANCISCO
45	ILHÉUS - MALHADO	BA	PONTE DO MALHADO	45	ARACAJU	SE	RIO SERGIPE
46	JUAZEIRO	BA	RIO SÃO FRANCISCO	46	PROPRIÁ	SE	RIO SÃO FRANCISCO
47	BARREIRAS	BA	RIO GRANDE	47	SALVADOR - ARATU	BA	BAÍA DE TODOS OS SAN TOS
48	VITÓRIA-TUBARÃO	ES	RIO SANTA MARIA	48	CAMPINHO	BA	BAÍA DE MARAÚ
49	FORNO	RJ	ENSEADA DOS ANJOS	49	ILHÉUS - MALHADO	BA	PONTE DO MALHADO
50	NITERÓI	RJ	BAÍA DA GUANABARA	50	JUAZEIRO	BA	RIO SÃO FRANCISCO
51	SEPETIBA	RJ	BAÍA DE SEPETIBA	51	BARREIRAS	BA	RIO GRANDE
52	ANGRA DOS REIS	RJ	BAÍA DA ILHA GRANDE	52	VITÓRIA - TUBARÃO	ES	RIO SANTA MARIA
53	RIO DE JANEIRO	GR	BAÍA DA GUANABARA	53	FORNO	RJ	ENSEADA DOS ANJOS
54	SÃO SEBASTIÃO	SP	CANAL DE SÃO SEBAS TIÃO	54	NITERÓI	RJ	BAÍA DA GUANABARA
55	SANTOS	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS	55	SEPETIBA	RJ	BAÍA DE SEPETIBA
56	PRESIDENTE EPITÁCIO	PR	RIO PARANÁ	56	ANGRA DOS REIS	RJ	BAÍA DA ILHA GRANDE
57	ANTONINA	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ	57	CAMPOS	RJ	RIO DO PARAÍBA DO SUL
58	PARANAGUÁ	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ	58	RIO DE JANEIRO	GR	BAÍA DA GUANABARA
59	FOZ DO IGUAÇU	PR	RIO IGUAÇU	59	SÃO SEBASTIÃO	SP	CANAL DE SÃO SEBAS TIÃO
60	PÓRTO MENDES	PR	RIO PARANÁ	60	SANTOS	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
61	GUAIARA	PR	RIO PARANÁ	61	PRESIDENTE EPITÁCIO	SP	RIO PARANÁ
62	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	RIO SÃO FRANCISCO DO SUL	62	ANTONINA	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
63	ITAJAI	SC	RIO ITAJAI-AÇU	63	PARANAGUÁ	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
64	IMBITUBA	SC	ENSEADA DE IMBITUBA	64	FOZ DO IGUAÇU	PR	RIO IGUAÇU
65	LAGUNA	SC	LAGOA DE SANTO ANTONIO	65	PÓRTO MENDES	PR	RIO PARANÁ
66	PÓRTO ALEGRE	RS	RIO GUAIARA	66	GUAIARA	PR	RIO PARANÁ
67	PELOTAS	RS	CANAL DE SÃO GONÇALVES	67	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	RIO SÃO FRANCISCO DO SUL
68	RIO GRANDE	RS	LAGOA DOS RATOS	68	ITAJAI	SC	RIO ITAJAI-AÇU
69	RIO SARDÓ	RS	RIO JACUÍ	69	IMBITUBA	SC	ENSEADA DE IMBITUBA

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

70	CACHOEIRA	RS	RIO JACUI
71	SÃO JERÔNIMO	RS	RIO JACUI
72	MARIANTE	RS	RIO TAQUARI
73	ESTRÉLA	RS	RIO TAQUARI
74	SÃO BORJA	RS	RIO URUGUAI
75	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	LAGOA MIRIM
76	RIO BRANCO	AC	RIO ACRE
77	CRUZEIRO DO SUL	AC	RIO JURUÁ
78	BOA VISTA	RR	RIO BRANCO
79	CARACARAÍ	RR	RIO BRANCO
80	PÓRTO VELHO	RO	RIO MADEIRA
81	GUAJARÁ-MIRIM	RO	RIO MAMORÉ
82	MATO GROSSO	MT	RIO GUAPORÉ
83	PÓRTO MURTINHO	MT	RIO PARAGUAI
84	MANGA	MT	RIO PARAGUAI
85	CORUMBÁ	MT	RIO PARAGUAI
86	CÁCERES	MT	RIO PARAGUAI
87	CUIABÁ	MT	RIO CUIABÁ
88	MIRACEMA DO NORTE	GO	RIO TOCANTINS
89	PÓRTO NACIONAL	GO	RIO TOCANTINS
90	ARAGARÇAS	GO	RIO ARAGUAIA
91	PIRAPORA	MG	RIO SÃO FRANCISCO

70	LAGUNA	SC	LAGOA DE SANTO ANTONIO
71	PÓRTO ALEGRE	RS	RIO GUAÍBA
72	PELOTAS	RS	CANAL DE SÃO GONÇALO
73	RIO GRANDE	RS	LAGOA DOS FATOS
74	RIO PARDO	RS	RIO JACUI
75	CACHOEIRA	RS	RIO JACUI
76	SÃO JERÔNIMO	RS	RIO JACUI
77	MARIANTE	RS	RIO TAQUARI
78	ESTRÉLA	RS	RIO TAQUARI
79	SÃO BORJA	RS	RIO URUGUAI
80	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	LAGOA MIRIM
81	RIO BRANCO	AC	RIO ACRE
82	CRUZEIRO DO SUL	AC	RIO JURUÁ
83	BOA VISTA	RR	RIO BRANCO
84	CARACARAÍ	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	CUIABÁ	MT	RIO CUIABÁ
93	MIRACEMA DO NORTE	GO	RIO TOCANTINS
94	PÓRTO NACIONAL	GO	RIO TOCANTINS
95	ARAGARÇAS	GO	RIO ARAGUAIA
96	PIRAPORA	MG	RIO SÃO FRANCISCO

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

5. - SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL5.1 - 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.

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir:

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 (Hidrovias).

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO5.2.1 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO, APROXIMADA (km)
<u>BACIA AMAZÔNICA</u>		
Amazonas	Foz/Benjamin Constant	3.108
Negro	Manaus/Cucui	1.210
Branco	Foz/Confluência Uraricuera/Tacutu	577
Juruá	Foz/Cruzeiro do Sul	3.489
Tarauacá	Foz/Tarauacá	660
Embira	Foz/Feijó	194
Javari	Foz/Boca do Javari-Mirim	510
Japurá	Foz/Vila Bitencourt	721
Içá	Foz/Ipiranga	368
Purus	Foz/Sena Madureira (no Rio Iaco)	2.846
Acre	Foz/Brasília	796
Madeira	Foz/Confluência Mamoré/Beni	1.546
Guaporé	Foz/Cidade de Mato Grosso	1.180
Tapajós	Santarém/Itaituba	359
Xingu	Porto Moz/Altamira (Belo Monte)	298
Tocantins	Belém/Peixe	1.731
Araguaia	Foz/Balisa	1.800
Mamoré	Foz/Confluência com Guaporé	225

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL5.1 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 (Hidrovias).

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO5.2.1 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO, APROXIMADA (km)
<u>BACIA AMAZÔNICA</u>		
Amazonas	Foz/Benjamin Constant	3.108
Negro	Manaus/Cucui	1.210
Branco	Foz/Confluência Uraricuera/Tacutu	577
Juruá	Foz/Cruzeiro do Sul	3.489
Tarauacá	Foz/Tarauacá	660
Embira	Foz/Feijó	194
Javari	Foz/Boca do Javari-Mirim	510
Japurá	Foz/Vila Bitencourt	721
Içá	Foz/Ipiranga	368
Purus	Foz/Sena Madureira (no Rio Iaco)	2.846
Acre	Foz/Brasília	796
Madeira	Foz/Confluência Mamoré/Beni	1.546
Guaporé	Foz/Cidade de Mato Grosso	1.180
Tapajós	Santarém/Itaituba	359
Xingu	Porto Moz/Altamira (Belo Monte)	298
Tocantins	Belém/Peixe	1.731
Araguaia	Foz/Balisa	1.800
Mamoré	Foz/Confluência com Guaporé	225

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

<u>BACIA DO NORDESTE</u>		
Nearim	Foz/Barra do Corda	470
Grajaú	Foz/Grajaú	500
Pindaré	Foz/Pindaré-Mirim	110
Itapicuru	Foz/Colinas	565
Parnaíba	Foz/Santa Filomena	1.176
Balsas	Foz/Balsas	225

<u>BACIA DO SÃO FRANCISCO</u>		
São Francisco	Foz/Marechal Floriano	208
	Cachoeira Itaparica/Pto. Real (Iguatema)	2.207
Paracatu	Foz/Burití	284
Velhas	Foz/Sabará	659
Paraopeba	Foz/Florestal	240
Grande	Foz/Barreiras	358
Preto	Foz/Ibipetuba	125
Corrente	Foz/Santa Maria da Vitória	95

<u>BACIA DO LESTE</u>		
Doca	Foz/Ipatinga	410
Paraíba do Sul	Foz/Jacareí	670

<u>BACIA DO SUDESTE</u>		
Ribeira do Iguape	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

Canais Lacustres e Lagoa Mirim	Pelotas/Santa Vitória do Palmar	180
Lagoa dos Patos	Porto Alegre/Rio Grande	230

<u>BACIA DO PARAGUAI</u>		
Paraguai	Foz do Apa/Cáceres	1.323
Cuiabá-São Lourenço	Foz/Rosário do Oeste	785
Taquari	Foz/Coxim	430
Miranda	Foz/Miranda	255

<u>BACIA DO NORDESTE</u>		
Nearim	Foz/Barra do Corda	470
Grajaú	Foz/Grajaú	500
Pindaré	Foz/Pindaré-Mirim	110
Itapicuru	Foz/Colinas	565
Parnaíba	Foz/Santa Filomena	1.176
Balsas	Foz/Balsas	225

<u>BACIA DO SÃO FRANCISCO</u>		
São Francisco	Foz/Marechal Floriano	208
	Cachoeira Itaparica/Pto. Real (Iguatema)	2.207
Paracatu	Foz/Burití	284
Velhas	Foz/Sabará	659
Paraopeba	Foz/Florestal	240
Grande	Foz/Barreiras	358
Preto	Foz/Ibipetuba	125
Corrente	Foz/Santa Maria da Vitória	95

<u>BACIA DO LESTE</u>		
Doca	Foz/Ipatinga	410
Paraíba do Sul	Foz/Jacareí	670

<u>BACIA DO SUDESTE</u>		
Ribeira do Iguape	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
Jaguarião	Foz/Jaguarião	32
Camaquã	Foz/São José do Patrocínio	120
Canais Lacustres e Lagoa Mirim	Pelotas/Santa Vitória do Palmar	180
Lagoa dos Patos	Porto Alegre/Rio Grande	230

<u>BACIA DO PARAGUAI</u>		
Paraguai	Foz do Apa/Cáceres	1.323
Cuiabá-São Lourenço	Foz/Rosário do Oeste	785
Taquari	Foz/Coxim	430
Miranda	Foz/Miranda	255

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

<u>BACIA DO PARANÁ</u>		
Paraná	Foz/Iguaçu/Confluência	808
Paranapanema	Paranaíba/Grande	421
Tietê	Foz/Salto Grande	1.010
Pardo	Foz/Mogi das Cruzes	170
Ivinheima	Foz/Pto. da Barra	270
Brilhante	Foz/Confluência Brilhante	67
Inhanduí	Foz/Pto. Brilhante	79
Paranaíba	Foz/Pto. Tupi	787
Iguaçu	Foz/Escada Grande	1.020
	Foz/Curitiba	
<u>BACIA DO URUGUAI</u>		
Uruguai	Barra do Quaraí/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-Guaporé	Foz do Jaurú-Cidade de Mato Grosso
Paraná-Paraguai	Rio Paraná-Coxim
Paranaíba-São Francisco	Escada Grande-Buriti (Rio Paracatu)
Tietê-Paranaíba do Sul	Mogi das Cruzes-Jacareí
Taquari-Araguaia	Coxim-Balissa
Ibicuí-Jacuí	Vacacaí-Ibicuí
Canal do Varadouro	Baía de Paranaguá-Baía de Cananéia
Canal São Maria	Rio Sergipe-Rio Vaza Barris
Canal Tartaruga-Jenipapocu e Arari	Na Ilha de Marajó

<u>BACIA DO PARANÁ</u>		
Paraná	Foz/Iguaçu/Confluência	808
Paranapanema	Paranaíba/Grande	421
Tietê	Foz/Salto Grande	1.010
Pardo	Foz/Mogi das Cruzes	170
Ivinheima	Foz/Pto. da Barra	270
Brilhante	Foz/Confluência Brilhante	67
Inhanduí	Foz/Pto. Brilhante	79
Paranaíba	Foz/Pto. Tupi	787
Iguaçu	Foz/Escada Grande	1.020
	Foz/Curitiba	
<u>BACIA DO URUGUAI</u>		
Uruguai	Barra do Quaraí/Iraí	840
Ibicuí	Foz/Confluência do Santa Maria	360
TOTAL GERAL		

5.2.2 - INTERLIGAÇÃO DE BACIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

INTERLIGAÇÃO	TRECHO A SER TORNADO NAVEGÁVEL
Paraguai-Guaporé	Foz do Jaurú-Cidade de Mato Grosso
Paraná-Paraguai	Rio Paraná-Coxim
Paranaíba-São Francisco	Escada Grande-Buriti (Rio Paracatu)
Tietê-Paranaíba do Sul	Mogi das Cruzes-Jacareí
Taquari-Araguaia	Coxim-Balissa
Ibicuí-Jacuí	Vacacaí-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

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

6. - SISTEMA AEROMARÍTIMO NACIONAL6.1 - Conceituação6.1.0 - O Sistema Aeromárítimo 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 aeromárítimo de transporte, e que possibilitem o uso adequado da navegação aérea.

6.1.1 - A Rede de Aeródromos considerada no Plano Nacional de Viação é aquela constante da relação que consta da seção 6.2 adiante.

6.2 - A relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro anexo.

6. - SISTEMA AEROMARÍTIMO NACIONAL6.1 - Conceituação6.1.0 - O Sistema Aeromárítimo 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 aeromárítimo de transporte, e que possibilitem 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.

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

6.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DOS AERÓDROMOS DO PLANO NACIONAL DE
VIAÇÃO.

(continua)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rondônia	Abunã Ariquemes Guaajara-Mirim Pedras Negras Pimenta Bueno Porto Velho Príncipe da Beira Rondônia Vilhena
Acre	Brasileia Cruzeiro do Sul Feijó Rio Branco Santa Rosa Sena Madureira Taruacá Taumaturgo Vila Japim Xapuri
Amazonas	Barcelos Boa Esperança Boca do Acre Borba Cauaburis Carauari Coari Codajás

6.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DOS AERÓDROMOS DO PLANO NACIONAL DE
VIAÇÃO.

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rondônia	Abunã Ariquemes Guaajara-Mirim Pedras Negras Pimenta Bueno Porto Velho Príncipe da Beira Rondônia Vilhena
Acre	Brasileia Cruzeiro do Sul Feijó Rio Branco Santa Rosa Sena Madureira Taruacá Taumaturgo Vila Japim Xapuri
Amazonas	Barcelos Boa Esperança Boca do Acre Borba Cauaburis Carauari Coari Codajás

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Cucui
 Cuiari
 Demeri
 Eirunepé
 Estirão do Equador
 Ponte Boa
 Guajaratuba
 Humaitá
 Iauaretê
 Ipiranga
 Itacoatiara
 Lábrea
 Manaus (novo aeroporto)
 Manaus (Ponta Pelada)
 Manicoré
 Maués
 Maués
 Parí-Cachoeira
 Parintins
 Santo Antônio do Itá
 São Gabriel da Cachoeira (ex-Uaupés)
 Tabatinga
 Tapuruquara
 Tefé
 Toledo
 Vila Bittencourt

Roraima

Boa Vista
 Bonfim
 Caracará

Roraima

Ilha do Aruanã
 Marco BV8
 Normandia
 Parima
 Puxa-Faca
 Surucucu
 Surumu
 Tapequem
 Waterloo

Cucui
 Cuiari

Demeri
 Eirunepé
 Estirão do Equador
 Ponte Boa
 Guajaratuba
 Humaitá
 Iauaretê
 Ipiranga
 Itacoatiara
 Lábrea
 Manaus (novo aeroporto)
 Manaus (Ponta Pelada)
 Manicoré
 Moura
 Maués
 Palmeiras
 Parí-Cachoeira
 Parintins
 Santo Antônio do Itá
 São Gabriel da Cachoeira (ex-Uaupés)
 Tabatinga
 Tapuruquara
 Tefé
 Toledo
 Vila Bittencourt

Amazonas

Roraima

Boa Vista
 Bonfim
 Caracará
 Ilha do Aruanã
 Marco BV8
 Normandia
 Parima
 Puxa-Faca
 Surucucu
 Surumu
 Tapequem
 Waterloo

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Pará

Abacetuba
Alenquer
Altamira
Belém (Val de Cães)
Belém (Júlio Cesar)
Bragança
Cachimbo
Cametã
Carajás
Chaves
Creputiã
Conceição do Araguaia
Cururu
Gorotira
Gurupá
Itaituba
Jacaréacanga
Mapurá
Marabá
Monte Alegre
Nilo Peanha
Óbidos
Oriximiná
Paga-Conta
Portel
Piracauá

Pará

Abacetuba
Alenquer
Altamira
Belém (Val-de-Cães)
Belém (Júlio Cesar)
Bragança
Cachimbo
Cametã
Carajás
Chaves
Creputiã
Conceição do Araguaia
Cururu
Gorotire
Gurupá
Itaituba
Jacaréacanga
Mapurá
Marabá
Monte Alegre
Nilo Peanha
Óbidos
Oriximiná
Paga-Conta

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Pará	Porto de Moz Santarém São Felix Soledade Tiriró Tomé-Açu Tucuruí Salinópolis	Pará	Portel Piracauá Porto de Moz Santarém São Felix Soledade Tiriró Tomé-Açu Tucuruí Salinópolis
Amapá	Amapá Jari Macapá Oiapoque	Amapá	Amapá Jari Macapá Oiapoque
Maranhão	Alto Parnaíba Bacabal Balsas Barra do Corda Barreirinhas Benedito Leite Brejo Carolina Carutapera Caxias Chapadinha Cocoal Codó Coroatã Cururupu Estreito Grajau Imperatriz Loreto Pinheiro São Luis	Maranhão	Alto Parnaíba Bacabal Balsas Barra do Corda Barreirinhas Benedito Leite Brejo Carolina Carutapera Caxias Chapadinha Cocoal Codó Coroatã Cururupu Estreito Grajau Imperatriz Loreto Pinhei São Luis

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Piauí	Bom Jesus Correntes Floriano Gilbuês Parnaíba Picos Piripiri São Raimundo Nonato Teresina
Ceará	Aracati Camocim Crato Fortaleza Iguatu Juazeiro do Norte (Cariri) Quixadá Sobral
Rio Grande do Norte	Currais Novos Macaú Mossoró Natal
Paraíba	Cajazeiras Campina Grande João Pessoa Patos

Piauí	Bom Jesus Correntes Floriano Gilbuês Parnaíba Picos Piripiri São Raimundo Nonato Teresina
Ceará	Aracati Camocim Crato Fortaleza Iguatu Juazeiro do Norte (Cariri) Quixadá Sobral
Rio Grande do Norte	Currais Novos Macaú Mossoró Natal
Paraíba	Cajazeiras Campina Grande João Pessoa Patos

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Pernambuco	Arcoverde Caruaru Curicuri Garanhuns Petrolina Recife Salgueiro Serra Talhada
Alagoas	Maceió Palmeira dos Índios Penedo
Fernando de Noronha	Fernando de Noronha
Sergipe	Aracaju Barra

Pernambuco	Arcoverde Caruaru Curicuri Garanhuns Petrolina Recife Salgueiro Serra Talhada
Alagoas	Maceió Palmeira dos Índios Penedo
Fernando de Noronha	Fernando de Noronha
Sergipe	Aracaju

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Bahia

Barreiras
Bon Jesus da Lapa
Caetité
Canavieiras
Caravelas
Carinhanha
Cipó
Cocos
Esplanada
Feira de Santana
Ilhéus
Itaberaba
Itapetinga
Jacobina
Jequié
Morro do Chapéu
Paulo Afonso
Poções
Porto Seguro
Prado
Remanso
Salvador

Senhor do Bonfim
Vitória da Conquista
Xique-Xique

Bahia

Barra
Barreiras
Bon Jesus da Lapa
Caetité
Canavieiras
Caravelas
Carinhanha
Cipó
Cocos
Esplanada
Feira de Santana
Ilhéus
Itaberaba
Itapetinga
Jacobina
Jequié
Morro do Chapéu
Paulo Afonso
Poções
Porto Seguro
Prado
Remanso
Salvador
Senhor do Bonfim
Vitória da Conquista
Xique-Xique

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Minas Gerais

Araxá
 Araxá
 Barbacena
 Belo Horizonte (Pampulha)
 Capelinha
 Caratinga
 Diamantina
 Divinópolis
 Frutal
 FURNAS
 Governador Valadares
 Itambacuri
 Ituiutaba
 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
 Três Marias
 Uberaba
 Uberlândia
 Varginha

Araxá
 Araxá
 Barbacena
 Belo Horizonte (Pampulha)
 Capelinha
 Caratinga
 Diamantina
 Divinópolis
 Frutal
 FURNAS
 Governador Valadares
 Itambacuri
 Ituiutaba
 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
 Três Marias
 Uberaba
 Uberlândia
 Varginha

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Espírito Santo ..	Baixo Guandu	Espírito Santo ..	Baixo Guandu
	Guarapari		Guarapari
	Linhares		Linhares
	São Mateus		São Mateus
	Vitória		Vitória
Rio de Janeiro ..	Campos	Rio de Janeiro ..	Campos
	Itaperuna		Itaperuna
	Macaé		Macaé
	Marambaia		Marambaia
	Resende		Resende
	Saquarema		Saquarema
Guanabara	Rio de Janeiro (Campo dos Afonsos)	Guanabara	Rio de Janeiro (Campo dos Afonsos)
	Rio de Janeiro (Galeão)		Rio de Janeiro (Galeão)
	Rio de Janeiro (Jacarepaguá)		Rio de Janeiro (Jacarepaguá)
	Rio de Janeiro (Santa Cruz)		Rio de Janeiro (Santa Cruz)
	Rio de Janeiro (Santos Dumont)		Rio de Janeiro (Santos Dumont)
São Paulo	Araçatuba	São Paulo	Araçatuba
	Araraquara		Araraquara
	Bauru		Bauru
	Botucatu		Botucatu
	Campinas (Vira-Copos)		Campinas (Vira-Copos)
	Cananeia		Cananeia
	Dracena		Dracena
	Franca		Franca
	Guaratinguetá		Guaratinguetá
	Marília		Marília
	Novo São Paulo		Novo São Paulo
	Ourinhos		Ourinhos
	Pirassununga (Campo Fontenelle)		Pirassununga (Campo Fontenelle)
	Presidente Prudente		Presidente Prudente
	Presidente Venceslau		Presidente Venceslau
			Ribeirão Preto
			Santos
			São José do Rio Preto
			São José dos Campos
			São Paulo (Congonhas)
			São Paulo (Cumbica)
			São Paulo (Marte)
			Sorocaba
			Urubupungá

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

São Paulo

Registro
Ribeirão Preto
Sorocaba
São José do Rio Preto
São José dos Campos
São Paulo (Congonhas)
São Paulo (Luz)
São Paulo (Marte)
Sorocaba
Urubupungá

Paraná

Campo Mourão
Cascavel
Cianorte
Cornélio Procopio
Curitiba (Bacacheri)
Curitiba (Afonso Pena)
Foz de Iguaçu
Goio-Brê
Guaiara
Guarapuava
Irati
Leanda
Londrina
Maringá
Monte Alegre
Palmas
Paranaguá
Pato Branco
Ponta Grossa
Umuarama
União da Vitória (Fôrto União)

Paraná

Campo Mourão
Cascavel
Cianorte
Cornélio Procopio
Curitiba (Bacacheri)
Curitiba (Afonso Pena)
Foz de Iguaçu
Goio-Brê
Guaiara
Guarapuava
Irati
Leanda
Londrina
Maringá
Monte Alegre
Palmas
Paranaguá
Pato Branco
Ponta Grossa
Umuarama
União da Vitória (Fôrto União)

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Santa Catarina ...	Caçador
	Chapecô
	Concórdia
	Florianópolis
	Itajaí
	Joaçaba
	Joinville
	Lajes
	Navegantes
	Mafra
	Rio do Sul
	São Miguel d'Oeste
	Tubarão
	Videira
Rio Grande do Sul	Alegrete
	Bagé
	Cachoeira do Sul
	Caxias do Sul
	Cruz Alta
	Dom Pedrito
	Encruzilhada do Sul
	Erechim
	Ijuí
	Iraí
	Itaqui
	Jaguarão
	Passo Fundo
	Pelotas

Santa Catarina	Blumenau
	Caçador
	Chapecô
	Concórdia
	Criciúma
	Florianópolis
	Joaçaba
	Joinville
	Lajes
	Navegantes
	Mafra
	Rio do Sul
	São Miguel d'Oeste
	Tubarão
	Videira

Rio Grande do Sul .	Alegrete
	Bagé
	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

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Porto Alegre (Canoas)
 Porto Alegre (Gravataí)
 Porto Alegre (Salgado Filho)
 Quaraí

Rio Grande do Sul ...

Rosário do Sul
 Santa Maria
 Santa Rosa
 Santana do Livramento
 Santa Vitória do Palmar
 Santiago
 Santo Angelo
 São Gabriel
 São Borja
 São Luiz Gonzaga
 Tramandaí
 Uruguaiana

Rio Grande do Sul.

Rosário do Sul
 Santa Maria
 Santa Rosa
 Santana do Livramento
 Santa Vitória do Palmar
 Santiago
 Santo Angelo
 São Gabriel
 São Borja
 São Luiz Gonzaga
 Tramandaí
 Uruguaiana

Alto Araguaia
 Amambaí
 Aparecida do Taboado
 Aquidauana
 Aripuanã
 Barra do Bugre
 Baús
 Bela Vista
 Cáceres
 Campo Grande
 Corumbá
 Coxim
 Cuiabá
 Cuiatene
 Descalvados
 Divisão
 Dourados
 Forte Coimbra
 Gleba Arinos
 Gleba Camargo Corrêa

Mato Grosso

Alto Araguaia
 Amambaí
 Aparecida do Taboado
 Aquidauana
 Aripuanã
 Barra do Bugre
 Baús
 Bela Vista
 Cáceres
 Campo Grande
 Corumbá
 Coxim
 Cuiabá
 Cuiatene
 Descalvados
 Divisão
 Dourados
 Forte Coimbra
 Gleba Arinos

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

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

~~Mato Grosso~~

Gleba Camargo Corrêa

Guiratinga

Manissauá Missu.

Mato Grosso

Poconé

Ponta Porã

Porto Muriti

Poxoréu

Quebrado

Ribeirão do Rio Preto

Rondonópolis

Santa Terezinha

São Domingos

Travessão

Utiariti

Xavantina

Xingu

TEXTO ORIGINAL

REDAÇÃO FINAL APROVADA NA C.D.

Anápolis
 Aragarças
 Araguacema
 Arraias
 Aruanã
 Calispônia
 Cristalândia
 Dianópolis
 Goiânia
 Goiás
 Gurupi
 Iassiará
 Ipameri
 Iporá
 Jataí
 Luziânia
 Mineiros
 Miracema do Norte
 Niquelândia
 Novo Anápolis
 Paranaíba
~~Paranaíba~~
 Peixe
 Pium
 Porangatu
 Porto Nacional
 Posse
 Rio Verde
 Santa Isabel do Norte
 São Domingos
 São Miguel do Araguaia
 Taguatinga
 Tocantins
 Tocantinópolis

Anápolis
 Aragarças
 Araguacema
 Arraias
 Aruanã
 Calispônia
 Cristalândia
 Dianópolis
 Goiânia
 Goiás
 Gurupi
 Iassiará
 Ipameri
 Iporá
 Jataí
 Luziânia
 Mineiros
 Miracema do Norte
 Niquelândia
 Novo Anápolis
 Paranaíba
 Paranaíba
 Peixe
 Pium
 Porangatu
 Porto Nacional
 Posse
 Rio Verde
 Santa Isabel do Norte
 São Domingos
 São Miguel do Araguaia
 Taguatinga
 Tocantins
 Tocantinópolis
 Distrito Federal Brasília

Distrito Federal Brasília

IV — APRECIACÃO DO PROJETO DE LEI DA CÂMARA N.º 26/73

1 — Intróito

1.1. Como já visto, as modificações introduzidas pela Câmara na votação do PNV de pequena monta, não foram de modo a desfigurar a estrutura do mesmo.

Assim a filosofia qual da proposição governamental foi respeitada, estendendo-se com igual validade à Redação Final da Câmara do Projeto original ora em exame todos os conceitos emitidos quanto a este.

As grandes transformações, por que passa a economia nacional no último quinquênio, com o PIB crescendo por volta de 10% ao ano, com a mesma de introvertida passando para extrovertida, com a criação dos corredores de exportação afim de atender a movimentação de grandes massas maximé granéis, com a expansão de nossa frota terrestre e marítima, estavam a exigir a atualização e reestruturação do Planejamento de Transporte no País.

O problema não se configura como simples questão de proporcionar elementos de infra-estrutura, mas na abordagem global dos transportes "que envolve estudos de caráter tecnológico, operacional, econômico e institucional com o objetivo primeiro e decisivo de alcançar fluxos contínuos aos mais reduzidos custos".

A transformação do grupo de estudos para a integração da política de Transportes (GEIPOP) em sociedade de economia mista será sem dúvida a medida governamental complementar necessária para tornar este Plano um real instrumento de desenvolvimento do País.

"As novas técnicas de utilização de cargas para o transporte intermodal — containers lash, piggy back — e a integração dos transportes exigem para seu adequado planejamento, estudos complexos, para os quais são necessários recursos humanos altamente especializados".

Daí nosso aplauso ao fato do Poder Executivo com o envio do PNV ao Congresso, concomitantemente, submeter a sua apreciação a proposição referida, que certo estamos, revolucionará a abordagem do problema de transportes no Brasil.

2. Texto da Lei e Conceituação Geral do Sistema Nacional de Viação

2.1. Para exame do Texto da Lei e Conceituação Geral do Sistema Nacional de Viação constantes do Projeto em estudo, vamos nos utilizar "data venia", como base, de síntese sobre o assunto, preparada pela Secretaria-Geral do Ministério de Transportes com as necessárias adaptações.

Serão examinados artigos por artigo ao mesmo tempo que apresentada a lista de documentos que apóiam ou contém os objetivos ou as medidas disciplinadas no diploma em questão.

2.2. Análise dos Dispositivos do Projeto de Lei Proposto (Parte do Texto)

Dispositivos	Comentários
--------------	-------------

Art. 1.º	Introduz definições de novos conceitos tais como: Sistema Nacional de Viação. Sistema Rodoviário Nacional, Sistema Ferroviário, Sistema Portuário Nacional, Sistema Hidroviário Nacional, Sistema Aeroviário Nacional e Plano Nacional de Viação, conceitos estes expressos entre outros, nos seguintes documentos, como: "Programação de Ação Imediata" (Triênio 1964-1966 — MVOP), Decreto-lei n.º 200, de 25-2-1967 e Decreto-lei n.º 900, de 29-9-1969.
----------	---

Dispositivos

Comentários

- Inova no campo dos Transportes como nenhum dos seus antecessores conforme visto.
- § 1.º Semelhante ao § 1.º do Art. 1.º do PNV aprovado pela Lei n.º 4.592, de 29-12-1964 (o atual).
- § 2.º
- § 3.º O PNV atual quando de sua aprovação pela Lei n.º 4.592/64 já trazia anexas as cartas geográficas dos vários Sistemas Viários Nacionais. O PNV ora proposto determina que órgãos federais modais organizem as respectivas cartas geográficas para maior facilidade e versatilidade de sua impressão. Anexo ao Parecer, como uma primeira aprovação, apresentaremos mapas rodoviário, ferroviário, hidroviário e dos aeródromos de acordo com o PNV. O subitem 6.3 — Sistema Aeroviário Nacional — "Relação descritiva das Aerovias", inexistente no Projeto original e introduzido na Câmara é de ser retirado: Não cabe relação aerovias no PNV pois estas são essencialmente variáveis.
- Art. 2.º Fixa o objeto essencial do PNV proposto —, o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado atendendo-se sempre para o aspecto econômico-social-político e militar — objetivo esse já exposto, em linhas gerais, nos seguintes documentos:
- A — "Programa de Ação Imediata" — Triênio 1964/1966 — MVOP — 1.ª parte, item 3, páginas 32 e 33.
- B — "O Novo Plano Nacional de Viação" — MVOP — 1965 — Diretriz para o PNV — Introdução — páginas 9 até item 3 inclusive.
- C — "Programa de Ação Econômica do Governo" — MPCE — 1964/1966 — 2.ª edição — capítulo XVII — item D — subitem 18.13 — página 174.
- D — "Diretrizes do Governo. Programa Estratégico de Desenvolvimento" — MPCG — 1967 — Parte II — Capítulo II — páginas 65 e 66.
- E — "Programa Estratégico de Desenvolvimento" — 1968/1970 — volume III — Transportes — capítulo I — página 11.
- F — "Decreto-lei n.º 512", de 21-3-1969 — Artigo 1.º
- G — "Decreto-lei n.º 832", de 8-9-1969 — Artigo 1.º
- Art. 3.º Estabelece os princípios e normas fundamentais do PNV e determina a implementação deste no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento.
- a) fixa como diretrizes básicas para os diversos planejamentos do Setor a concepção de um sistema nacional de transportes unificado.
- Bibliografia**

Dispositivos	Comentários	Dispositivos	Comentários
	<p>A — “Programa de Ação Imediata” — Triênio 1964-1969 — MVOP — 1.^a parte — item 3 Política de Transportes. Subitem 3.1 — pág. 32.</p> <p>B — “O Novo Plano Nacional de Viação” — MVOP — 1965 — Diretriz para o PNV — Introdução — pág. 9 — 3.^o parágrafo.</p> <p>C — “Diretrizes do Governo. Programa Estratégico de Desenvolvimento” — MPCE — 1967 — parte II — cap. II — págs. 65 e 71 — os 2 primeiros parágrafos.</p> <p>D — “Programa Estratégico de Desenvolvimento” — 1968-1970 — MPCE — volume 3 — Transportes — cap. 11 — item 11.1.4 subitem a).</p> <p>E — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” — 1972-1974 — parte IV — pág. 31.</p>		<p>1967 — Parte II — Cap. II — Política Tarifária — pág. 67.</p> <p>E — “Programa Estratégico de Desenvolvimento” — 1968/1970 — MPCG — Volume III — Transportes — Cap. I — item 1.2 — Política Tarifária — págs. 12/12.</p> <p>F — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” — 1972/1974 — Reservado — Parte IV — pág. 33, último parágrafo do item IV.</p>
b)	<p>determina que os Planos Diretores e os Estudos de viabilidade devem visar à seleção de alter- de viabilidade devem visar a seleção de alter- nativa mais eficiente, as combinações possíveis de duas ou mais modalidades levadas em conta.</p> <p>Bibliografia</p> <p>A — “Diretrizes do Governo — Programa Es- tratégico de Desenvolvimento — MPCG — 1967 — Parte II — cap. II — Diretrizes Gerais — Investimentos pág. 66.</p> <p>B — “Programa Estratégico de Desenvolvi- mento” — MPCG — volume III — Trans- portes — cap. I — item 11.1 — Política de Investimentos — págs. 11/12 e item 11.1.4 — letra c). pág. 26.</p> <p>C — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” — 1972-1974 — Re- servado — parte IV — pág. 24.</p>	e)	<p>garante a opção ao usuário.</p> <p>Bibliografia:</p> <p>A — “Programa de Ação Imediata” — 1964- 1966 — MVOP/1965 — Primeira Parte — item 3 — Política de Transporte — su- bitem 3.3.3 letra c).</p> <p>B — “Plano Decenal de Desenvolvimento Eco- nômico e Social” — MPCE — Volumes 2 e 3. Transportes, Comunicações — Parte I item 11.2.1 — pág. 28.</p> <p>C — “Diretrizes do Governo, Programa Estra- tégico de Desenvolvimento” — MPCG — 1967, Parte II — Cap. II — Liberdade de opção dos usuários — pág. 87.</p> <p>D — “Programa Estratégico de Desenvolvi- mento” — 1968/1970 — Volume III — Transporte Cap. I — item 1.2 — Política de Tarifas — págs. 12/13.</p>
c)	<p>estabelece ênfase especial ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes.</p> <p>Bibliografia</p> <p>A — “Diretrizes do Governo — Programa Es- tratégico de Desenvolvimento” — MPCG — 1967 — parte I — cap. II. Diretrizes da Política Econômica — pág. 18 e parágrafo.</p> <p>B — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” — 1972-1974 — Reser- vado — parte IV — pág. 29.</p>	f)	<p>determina que “a execução das obras referen- tes ao Sistema Nacional de Viação especial- mente as previstas no Plano Nacional de Via- ção, deverão ser realizadas em função da existência prévia de estudos econômicos que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final”</p> <p>Mister Introduzir após “estudos econômicos: “que se ajustem às peculiaridades locais,”</p> <p>Bibliografia:</p> <p>A — “Diretrizes do Governo — Programa Es- tratégico de Desenvolvimento — MPCG — 1967 — Parte II — Cap. II — Investimen- tos — pág. 66.</p> <p>B — “Programa Estratégico de Desenvolvi- mento — 1968/1970 — Volume III — Transportes — Cap. I — item 11.1 — Po- lítica de Investimentos — págs. 11/12 e item 11.1.4 — letra c) — pág. 26.</p> <p>C — “Metas e Bases para Ação do Governo”. Presidência da República — setembro 1970 — Volume complementar ao Vol. de “Sin- tese” — Parte 3 — Subitem 1.2 — Trans- portes — pág. 160.</p> <p>D — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” — 1972 — 1974 — Re- servado — pág. 29 e 1.^o parágrafo — pág. 30.</p>
d)	<p>dá como orientação geral da política tarifária o preço de cada serviço de transporte refle- tindo seu custo econômico em regimen de efi- ciência.</p> <p>Bibliografia</p> <p>A — “Programa de Ação Imediata” — 1964- 1966 — MVOP — 1965. Primeira parte. Item 3 subitem 3.3.3 letra c), pág. 35.</p> <p>B — “Programa de Ação Econômica do Go- verno” — MPCE — 1964-1966. Cap. XVII — item D) Transportes subitem 18.13.</p> <p>C — “Plano Decenal de Desenvolvimento Eco- nômico e Social” — MPCE — Volumes 2 e 3 — Transportes, Comunicações — Parte I — Item 11.2.2 — Págs. 28/29.</p> <p>D — “Diretrizes do Governo — Programa Es- tratégico de Desenvolvimento”. — MPC —</p>	g)	<p>dispõe da obrigatoriedade de estudos técnicos e econômico financeiros precederem a aquisi- ção de equipamentos.</p>

Dispositivos	Comentários	Dispositivos	Comentários
	<p>Bibliografia:</p> <p>Trata-se de princípio novo, considerado como extensão e corolário do princípio anterior.</p> <p>h) estabelece como norma a integração e a compatibilização dos meios usados aos objetivos modais e intermodais dos Transportes na adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas do Setor, sempre levando em conta o desenvolvimento e a tecnologia mundial.</p> <p>Bibliografia:</p> <p>A — “Metas e Bases para Ação do Governo” — Presidência da República — setembro 1970 — Volume Síntese — Parte 2 — item I — pág. 51.</p> <p>B — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — 1972-1974. Reserva — Parte IV — pág. 32.</p> <p>C — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — 1972-1974 — Síntese aprovada pela Lei n.º 5.727/71, com republicação no D.O. de 17-12-1971 — Parte II — Capítulo II, até item V inclusive.</p> <p>i) fixa critério econômico para reger tanto os investimentos na infraestrutura como a operação dos serviços de transportes, ressaltando as necessidades de segurança nacional e as de caráter social inadiáveis, definidas e justificadas como tal pela autoridade competente. Para compatibilizar esta alínea com a f) deve ela se iniciar com a frase: “atendido o disposto na alínea f)”. Bibliografia: Mesma citada para os dispositivos “b” e “f”, e mais: “Diretriz para o PNV, penúltimo parágrafo do item 3, Bases Gerais.”</p> <p>j) estabelece, com muita justeza aliás, que os recursos gerados no Setor de Transporte serão destinados a financiar investimentos na infraestrutura e na operação dos serviços de transporte, de interesse nacional, cabendo a outras fontes financiar o Ministério de Transportes para execução de empreendimentos de interesse da Segurança Nacional e as de caráter social a que alude a alínea anterior.</p> <p>Bibliografia:</p> <p>A — “Diretrizes do Governo”. Programa Estratégico de Desenvolvimento — MPCG — 1967 — Parte II — cap. II — Investimentos — págs. 66/67.</p> <p>B — “Programa Estratégico de Desenvolvimento” — 1968 — 1970 — MPCG — Volume III — Transporte — Parte I — Cap. I — pág. 12 (último parágrafo do item 1.1).</p> <p>l) disciplina os investimentos de transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais, como parte integrante dos projetos respectivos.</p> <p>Bibliografia:</p> <p>A — “Diretrizes do Governo. Programa Estratégico de Desenvolvimento” — MPCG — 1967 — Parte II — cap. II — Investimentos, pág. 67 até sub-título “Política Tarifária”.</p>	<p>m) regula os investimentos em vias de transporte, portos e aeroportos nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas; deverão ser coordenados por planos diretores ou específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano.</p> <p>Bibliografia:</p> <p>A — “I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” — 1972-1974 — Parte IV — pág. 31, último parágrafo do item IX.</p>	<p>Art. 4.º Importa tal artigo na transferência para os Estados da Jurisdição das rodovias constantes do PNV atual, mas não inseridas no PNV proposto.</p> <p>Art. 5.º O presente artigo traz a possibilidade de serem integrantes do PNV proposto os acessos terrestres de caráter complementar para o usuário, matéria essa já objeto do Decreto n.º 61.594/67, que regimenta a construção e pavimentação dos acessos rodoviários.</p> <p>Art. 6.º Semelhante ao Artigo 4.º do PNV aprovado pela Lei n.º 4.592/64.</p> <p>Art. 7.º Semelhante ao parágrafo único do Artigo 2.º do PNV aprovado pela Lei n.º 4.592/64.</p> <p>Art. 8.º Trata-se de medida administrativa, objetivando dar continuidade às obras, passando-se, automaticamente, os recursos ora existentes para a execução das mesmas, desde que também previstas no PNV proposto. “Semelhante ao Art. 7.º do PNV aprovado pela Lei n.º 4.592/64.”</p> <p>Art. 9.º O “caput” do artigo há que ser modificado cortando-se-lhe o final “cabendo ao Conselho Nacional de Transporte proceder às revisões e alterações necessárias”: <i>É missão constitucional do Congresso.</i></p> <p>Parágrafo Único Semelhante ao Artigo 6.º do PNV aprovado pela Lei n.º 4.592/64. O previsto neste parágrafo já é, por lei, primordialmente atribuição de um dos órgãos citados, ou seja, CNT Decreto-Lei 799/69 e 516/69.</p> <p>Art. 10 e Parágrafos Visando a uma necessária articulação e compatibilidade entre os sistemas viários dos Estados, Territórios e Distrito Federal e Municípios, destes com os sistemas federais, fixa a elaboração e revisão dos Planos, condicionando a entrega das parcelas cabíveis àquelas Unidades do Imposto Único sobre Combustíveis, a satisfação daquela exigência. Semelhantes ao Artigo 21 e parágrafos do Decreto-Lei n.º 512, de 21-3-1969, devendo-se ressaltar que o § 2.º do artigo 10 do PNV proposto dá melhor definição ao artigo 21 já referido atribuindo responsabilidade ao DNER. Inova a determinação de estabelecimento de Normatividade.</p> <p>Art. 11 É intenção do presente artigo dando-lhes um prazo de 180 dias, fazer com que as Unidades da Federação, já em espaço de tempo razoável, adotem, na consecução de seus planos rodoviários, sistemática idêntica à do PNV proposto.</p> <p>Art. 12 Prazo idêntico ao anterior é dado aos municípios para precederem de maneira análoga (§ 1.º do Artigo 21 do Decreto-Lei n.º 512/69).</p>

Dispositivos	Comentários
§ 1.º	Semelhante ao § 2.º do Artigo 21 do Decreto-Lei n.º 512/69.
§ 2.º e 3.º	— O PNV em vigor (Lei n.º 4.592/64) não prevê a construção das rodovias vicinais. O PNV proposto introduz diretrizes para a elaboração dos Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais, fixando a sua competência executiva e política-administrativa.
Art. 13	A substituição da expressão "Conselho Rodoviário Nacional" por "DNER" deve-se ao fato da extinção do referido Conselho (Decreto n.º 67.242/69). Este artigo possibilita a dilatação dos prazos fixados no Decreto-Lei n.º 61/66, a critério do DNER.
Art. 14	O Decreto-Lei n.º 61/66, em seu item I do artigo 14, limita até 1971 o prazo de aplicação de recursos do Fundo Rodoviário Nacional em rodovias substitutivas de ferrovias antieconômicas; a Lei n.º 5.761/71 prorroga tal prazo até o exercício de 1976, inclusive. O PNV proposto não fixa mais prazo para tal aplicação, sendo assim, mais elástico. Quanto ao § 4.º, do item II do artigo 14 do Decreto-lei 61/66, a modificação ora proposta dá um caráter mais amplo no tocante à jurisdição e conservação das rodovias substitutivas, estendendo essas prerrogativas aos Estados e Municípios.
Art. 15	Tal artigo tornou-se necessário a fim de compatibilizar a nomenclatura adotada no Decreto-Lei n.º 512/69 com a prevista no PNV proposto, dando nova redação ao seu artigo 21.
Art. 16	Quanto à modificação do § 1.º do Decreto-Lei n.º 512/69: as programações rodoviárias estaduais e municipais, bem como os relatórios das atividades serão submetidas ao DNER e não mais ao CNT que apenas se manifestará quanto aos Planos Rodoviários, não os aprovando, conforme o artigo 17 do presente Projeto de Decreto-lei. Quanto à modificação do § 2.º do mesmo Decreto-Lei: feita para compatibilização com a nova redação dada ao § 1.º acima referido.
Art. 17	A modificação proposta limita a prerrogativa do CNT em apenas manifestar-se quanto aos Planos Rodoviários dos Estados, Territórios e Distrito Federal, visando-se, com isso, agilizar a tramitação dos programas, visto que não cabe ao CNT "aprovar" aqueles Planos (como consta do atual Decreto-Lei 799), já que não "aprova" nem mesmo os Planos Federais.
Art. 18	Adapta a designação das rodovias indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacional na Amazônia legal (Decretos-Leis 1164 e 1243) às novas nomenclaturas e relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal.
Art. 19	O artigo em questão tem por finalidade evitar solução de continuidade até que seja estabelecida a sistemática preconizada no Art. 10 e seus parágrafos do PNV proposto.
Art. 20	Esse artigo visa criar uma classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres com o propósito de se obter padronizações de equipamentos, serviços e armazéns quanto ao fim específico a que se destinará esse porto, cabotagem, exportação, graneis, etc., face a atividade econômica da região que é atendida por esse porto.

Dispositivos	Comentários
§ 2.º	Introduzido na Câmara dos Deputados é de ser retirado: Trata-se de matéria administrativa de atribuição do órgão modal concernente.
Art. 21	Mantém o Plano Aeroviário Nacional (Decreto-Lei n.º 270/67) observada sua compatibilidade com o presente Projeto.
2.3 — Conceituação Geral: Sistema Nacional de Viação	
Pretende fixar a interpretação do texto constitucional quanto ao próprio conceito de Plano Nacional de Viação: conjunto de Princípios e Normas Fundamentais enumerados no art. 3.º há pouco apreciado, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação visando "atingir objetivo essencial de permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado assim como as bases para planos globais de transporte que atendam pelo menor custo as necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar" (art. 2.º) bem como o conjunto das Relações Descritivas do PNV.	
Define o Sistema Nacional de Viação como o conjunto dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário e dá ênfase especial na afirmativa de compreender ele não só a infra-estrutura física (inclusive instalações acessórias e complementares) como também a estrutura operacional , e é, "o conjunto de meios e atividades estatais diretamente exercidas em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes para o uso adequado da infra-estrutura atrás citada".	
Constitui essa definição a nosso ver um dos pontos mais afirmativos do PNV proposto, que em síntese como já referido é um passo para a implantação de Planos Globais de Transporte. Ela o diferencia dos demais anteriores e dá outra dimensão à abordagem do problema.	
3. Sistemas de Transporte	
3.1. De acordo com decisão da Comissão de Transportes, no desdobramento de tarefas a que procedeu, coube aos Srs. Senadores Dinarte Mariz, Lenoir Vargas e Alexandre Costa respectivamente as responsabilidades de como relatores parciais, estudar a parte atinente às Relações Descritivas das Rodovias, Ferrovias e Portos — Hidrovias — Aeródromos.	
Nesta apreciação preliminar feita pela Comissão, com exceção do primeiro setor (Rodovias) não foram apresentadas perante a mesma, emendas, reservando-se os Srs. Senadores para o fazerem em Plenário.	
Assim incorporamos a nosso Relatório Preliminar, os Relatórios Setoriais aludidos encampando suas conclusões, com retificações de ordem técnica em algumas relações descritivas e parte conceitual, já aludidas, e, reservando-nos para outras considerações sobre os diferentes sistemas modais, quando da apreciação das emendas de Plenário.	
3.2. — Sistema Rodoviário (Relator: Senador Dinarte Mariz)	
O Senhor Presidente da República, nos termos do art. 51 da Constituição Federal, submete ao exame do Congresso Nacional projeto de lei que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.	
A proposição, segundo esclarece o seu art. 1.º, é formulada em atenção ao preceituado no art. 8.º, item XI, da Constituição, e, conforme aduz a Exposição de Motivos dos Srs. Ministros de Estado dos Transportes e da Aeronáutica, em decorrência do art. 6.º da Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964.	
A referida exposição ministerial descreve, de modo sucinto, as principais alterações introduzidas no sistema viário nacional, destacando aspectos vinculados à proble-	

mática dos complexos rodoviário, ferroviário, portuário, hidrovial e aeroviário, os quais, ainda sob a definição legal, englobariam as redes construídas e previstas (§ 1.º do art. 1.º).

Neste passo, vale salientar o seguinte tópico da recitada Exposição de Motivos:

"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, estadual e municipal, 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 estabelecida, 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, portanto, 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 a 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."

Esses, no entanto, os aspectos gerais que dominam a matéria em seus múltiplos ângulos de exame.

A parte que nos cabe, porém, examinar, na forma da deliberação deste órgão técnico, é a que se refere ao sistema rodoviário nacional, o qual, no esquema do presente projeto de lei, envolve dois pontos fundamentais: a conceituação e a nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

Assim, o Sistema Rodoviário Nacional é conceituado como o "conjunto dos Sistemas Rodoviário Federal, Estaduais e Municipais" compreendendo: "a) a infra-estrutura rodoviária, que abrange as Redes de Rodovias e suas instalações acessórias e complementares; e 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".

Estabelece-se, ainda, como condições básicas para as rodovias, o atendimento às seguintes normas:

- 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".

No que tange à nomenclatura e relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, fixa-se a classificação segundo a orientação geográfica geral, na forma das 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) Rodovia Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul;
- c) Rodovia Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste;
- d) Rodovia 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."

Especificamente sobre a Relação Descritiva das Rodovias, apresenta-se um quadro, estruturado em setores bem definidos, com descrições relativas à natureza das mesmas, sejam radiais, longitudinais, transversais ou diagonais; além da discriminação das ligações.

A proposição, ainda na parte que nos é dado relatar, considera várias implicações, tendentes a sistematizar a matéria, segundo seu conteúdo, quando pertinente a áreas de interesse econômico, social e de segurança nacional.

Estes, os fundamentos gerais do projeto, no que se refere ao sistema rodoviário.

É evidente o sentido positivo da proposição nos variados aspectos que apresenta. O esquema de planejamento global concretiza soluções de acentuada repercussão sócio-econômica. De fato, a filosofia do Plano está em consonância com a política e o estágio desenvolvimentista do nosso País. Destaque, por exemplo, é dado ao planejamento das grandes vias, como acontece em referência à Transamazônica, hoje uma feliz e concreta realização governamental. Neste particular, declara-se na Exposição de Motivos ministerial:

"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-Benjamim 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 da BR-317 (trecho Cruzeiro do Sul-Içanã-Fronteira com a Venezuela)".

Pelo que se observa, há na espécie, uma linha de orientação que objetiva, sobretudo, a integração nacional, onde despontam perfeitamente equacionados, em prol do bem comum, fatores de ordem econômica, social e política. Em face da concepção -- hoje um verdadeiro truismo -- de que as estradas são, em verdade, as artérias por onde circula a riqueza nacional, cada vez mais convence o já célebre pensamento: "governar é construir estradas". Tal entendimento cristaliza-se no projeto sob exame, quando se verifica a ênfase dada ao setor rodoviário, abroqueando política de cunho nacional, com equilíbrio entre as áreas geoeconômicas do País.

Deve ser salientado, também, o enfoque dos problemas de segurança nacional, que, como é notório, não vinculam apenas ao aspecto da estratégia do desenvolvimento material, mas, sobretudo, aos resultantes de fatores paralelos a essa conjuntura e que se estratificam nos campos social, político, educacional e cultural. Num País de dimensões continentais como o nosso, é válido afirmar a absoluta importância de um sistema rodoviário, como elemento de desenvolvimento e de segurança, seja no referente ao fácil trânsito da riqueza, seja no pronto controle da ação policial ou militar.

Temos, destarte, o projeto sob exame como instrumento de sistematização do processo desenvolvimentista brasileiro, estruturado em bases dinâmicas, que permitem ajustes e atualizações, tendo em conta os índices de progresso do País.

Assim, consideramos a matéria, na forma aprovada pela outra Casa do Congresso, em condições de merecer o nosso acolhimento, salvo ligeiros reparos, facilmente sanáveis por meio de emendas.

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do projeto, com as Emendas de n.ºs 1-CT (RP) a 13-CT (RP), anexas.

EMENDA N.º 1 -- CT (RP)

2.2.2 -- Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Onde se lê:

BR-405 Mossoró--Entroc. c/BR-116

Leia-se:

BR-405 Mossoró--Jucuri--Mulungu--Apodi--Itaú--São Francisco do Oeste--Pau dos Ferros--Rafael Fernandes--José da Penha--Uirauna--Antenor Navarro--Marizópolis (BR-230).

Justificação

Com a construção do porto de Areia Branca, não poderia ficar isolado desse pólo de desenvolvimento a área percorrida pelo traçado proposto, eis tratar-se da principal zona produtora do Rio Grande do Norte, a vasta região que corta todo o oeste do Estado até vincular-se à Paraíba, na BR-230.

Na chapada do Apodi, percorrida pela rodovia, o Governo do Rio Grande do Norte está iniciando a construção de vilas rurais com o aproveitamento de cerca de 180.000 hectares, destinados ao cultivo do algodão Seridó, além de que a alteração proposta viria atender o vale onde já está projetada a irrigação de outros 5.000 hectares, pelo DNOCS.

Ademais, essa rodovia destina-se também a ligação com a Transamazônica (BR-230 -- Marizópolis), deixando essa importantíssima região do Estado em situação privilegiada face à proximidade com a Amazônia, que fatalmente será através dela, abastecida com o sal do Rio G. do Norte.

EMENDA N.º 2 -- CT -- (RP)

2.2.2 -- Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Longitudinais

Onde se lê:

BR-101 Natal--João Pessoa... São José do Norte--Rio Grande.

Leia-se:

BR-101 Touros--Natal--João Pessoa... São José do Norte--Rio Grande.

Justificação

Esse prolongamento visa a satisfação de três aspectos básicos:

1.º — **TURÍSTICO**, eis que atenderá a um conjunto de praias das mais lindas de todo o Nordeste: Rio do Fogo, Pititinga, Maracajau, Caraúbas, Maxaranguape, Muriú, Pitanguí, Jenipabu e Redinha;

2.º — **ECONÔMICO**, porquanto beneficiará aos vales úmidos mais importantes e produtivos do Rio Grande do Norte: Ceará-Mirim, Maxaranguape, Fonseca, Punaú, Santa Luzia, e Touros, ademais de ser essa a região mais piscosa do Estado, sobretudo da lagosta sendo ainda que está, atualmente cogitada a implantação de uma indústria de peixe-voador, que somente naquela região encontra o seu "habitat".

3.º — **SEGURANÇA NACIONAL**. Em Touros estão localizados os faróis que orientam a navegação marítima e aérea.

Toda a orla marítima já descrita foi durante a II Guerra Mundial guardada militarmente, tornando-se assim alvo de significativa importância para a Segurança Nacional.

EMENDA N.º 3 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Longitudinais**Onde se lê:**

BR-104 Macau — Lages — Santa Cruz — Campina Grande — Caruaru — Maceió.

Leia-se:

BR-104 Macau — Pedro Avelino — Lages — Cerro Corá — Ligação — Santa Cruz — Campina Grande (PB) — Caruaru (PE) — Maceió (AL).

Justificação

O traçado como está no Plano não atende aos estudos já procedidos pelo DNER em virtude do relevo, pois não há gargantas para transpor no trecho entre Lages — São Tomé — Santa Cruz.

O traçado proposto tem a vantagem de percorrer a região onde há grandes concentrações de minérios, sobretudo caolim e xelita, ademais de não alterar a sua finalidade. Aproveitará, outrossim, a parte já pavimentada da BR-226, entre Ligação e Santa Cruz.

EMENDA N.º 4 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações**Inclua-se:**

Outras rodovias: Jucurutu — Caicó — Santa Luzia do Sabugy, ligando assim três BR's: 226-427 e 230.

Justificação

Trata-se de uma ligação que, unindo essas três rodovias federais, é de grande importância econômica, implicando na construção de apenas 90 km, aproximadamente.

EMENDA N.º 5 CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações**Inclua-se — Outras Rodovias:**

"Macau — Jandaira — João Câmara — Natal".

Justificação

Trata-se de ligar a BR-104 à BR-101, propiciando ainda a aproximação dos dois principais portos do Rio Grande do Norte: Macau e Natal, hoje ligados por um

ramal ferroviário deficitário, porquanto seu material rodante é obsoleto.

EMENDA N.º 6 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações**Inclua-se:**

"Cristais (BR-116) — Morada Nova — Jaguaretama — Nova Floresta (BR-122)."

Justificação

Essa rodovia percorre zona que se desenvolve rapidamente. O custo de sua implantação será baixo porquanto o relevo na diretriz é pouco acidentado.

EMENDA N.º 7 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias e Sistema Rodoviário Federal.

Ligações

"BR-402 — Entronc/ BR-135 — Parnaíba (BR-343) — Granja — Itapipoca — Umirim (BR-222)."

Justificação

Essa rodovia pretende fazer a ligação Fortaleza — Parnaíba — São Luís, percorrendo regiões econômicas complementares. É uma estrada litorânea e, por conseguinte, necessária, quando se tem em vista os objetivos turísticos e estratégicos, à semelhança da BR-101. Satisfaz, portanto, à conceituação de rodovia nacional.

EMENDA N.º 8 — CT (RP)

BR-316 — Belém — Capanema — Peritoró — Teresina — Picos — Parnamirim — Cabrobó — Floresta — Petrolândia — Palmeira dos Índios — Maceió.

Ligação Floresta (BR-316) — Cruzeiro do Nordeste (BR-232) — 150 km.

Justificação

Trata-se de ligar duas BRs, a 232 e a 110, atendendo-se ao critério estabelecido pelo Projeto. Além disto promove-se o acesso às instalações militares federais, localizadas em Garanhuns, através das BRs 232 e 424.

Busca-se atenuar a desfavorável configuração geográfica de Pernambuco, que tem apenas uma rodovia nacional longitudinal e uma outra BR marginando o rio São Francisco, e em direção à Alagoas e Bahia.

É indispensável que se faça mais uma ligação transversal, que atenda aos longos espaços vazios resultantes da própria configuração geográfica do Estado e da Região.

EMENDA N.º 9 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações**Inclua-se:**

"Entroncamento c/ BR-230 (Potengi) — Nova Olinda — Crato — Juazeiro do Norte — Entroncamento c/ BR-116 (Brejo Santo)."

Justificação

A ligação ora proposta, com 140 km percorre a região do Cariri que, como se sabe, é uma das mais ricas do interior nordestino.

Não obstante esse aspecto, seu trajeto liga rodovias nacionais, de forma a reduzir, em 50% a conexão da transversal BR-230, Transamazônica, com a longitudinal BR-116, Fortaleza — Jaguarão.

EMENDA N.º 10 — CT (RP)

Ligação BR-222 — São Gonçalo do Amarante — Pacururu.

Atende a alínea d do item 2.1.2 do Anexo (Turismo).

Além disso a ligação da BR-222 com a cidade de São Gonçalo do Amarante (7 km) e desta com a de Paracuru (28 km) tem por objetivo assegurar o tráfego rodoviário entre Fortaleza e a praia de Paracuru, mesmo na estação invernal, quando se torna impraticável.

Além de encurtar cerca de 15 km na distância Fortaleza—Paracuru, o entroncamento proposto visa sobretudo assegurar o escoamento rápido da produção pesqueira da zona praiada dos municípios de São Gonçalo do Amarante e Paracuru e agrícola do Vale do Curu (Irrigação: projeto Parahipaba). Acresce num ponto turístico dos mais preferidos por quantos procuram as praias cearenses para veraneio e repouso, podendo, com a medida proposta, tornar-se um maior centro turístico, dado a sua proximidade com Fortaleza e as condições naturais que oferece.

EMENDA N.º 11 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Ligações

Inclua-se:

Iguatu (Entr. 122/308) — Canto Cedro — São José — Entr. c/ BR-230 (Transamazônica).

Justificação

A presente rodovia que se pretende incluir, irá ligar o Centro do Estado do Ceará à Transamazônica (BR-230).

EMENDA N.º 12 — CT (RP)

2-2-2. Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Rodovias Longitudinais

Onde se lê:

BR — 110 — Areia Branca — Mossoró — Augusto Severo — Patos — Monteiro — Cruzeiro do Nordeste — Petrolândia — Paulo Afonso — Ribeira do Pombal — Alagoinhas — Entr. c/ BR-324.

Leia-se:

BR-110 — Areia Branca — Mossoró — Governador Dix-Sept Rosado — Caraúbas — Patu — Brejo do Cruz — São Bento — Serra Negra do Norte — Patos — Monteiro — Cruzeiro do Nordeste — Petrolândia — Paulo Afonso — Ribeira do Pombal — Alagoinhas — Entr. c/ 324.

Justificação

A presente emenda tem por objetivo reduzir a distância entre Mossoró e Patu, além de atender uma região altamente produtora.

EMENDA N.º 13 — CT (RP)

2-2-2 — Relação Descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Ligações

Inclua-se:

“Entr. c/ BR-427 — Parelhas — Equador — Entr. c/230 Campina Grande — Recife”.

Justificação

Trata-se de uma ligação com percurso de apenas 60 km ligando vários municípios da região do Seridó, a mais importante do Estado, à Campina Grande e Recife.

3.3 — Sistema Ferroviário (Relator Senador Lenoir Vargas)

Incumbido de relatar parcialmente o Projeto de Lei n.º 26/73, vindo da Câmara dos Deputados, dentro do “ro-

teiro” estabelecido pelo Presidente da Comissão de Transportes, passo a apreciar de forma específica o item 3 do anexo referente ao Sistema Ferroviário Nacional.

Desde a iniciativa do Visconde de Mauá em 1854, com a construção da primeira ferrovia brasileira, o sistema ferroviário nacional, tem se expandido regularmente, acompanhando as correntes de opinião técnica ou política prevalentes no suceder de nossas administrações nacionais. Esteve sempre condicionado aos recursos financeiros escassos para as exigências do desenvolvimento do País continente que somos.

Ora superada em determinados trechos pela competição de outros tipos de transportes, ora se impondo pela tarifa mais favorável no transporte de massa, a nossa infra-estrutura ferroviária chama, hoje, vivamente a atenção dos planejadores do nosso desenvolvimento pela sua essencialidade, seja no processo de canalização para os entrepostos exportadores, de uma tonelagem considerável de minérios, ou de produtos agrícolas, seja na distribuição de produtos de elevado volume como os siderúrgicos, o petróleo das refinarias ou os grãos do trigo importado.

Agora, com uma perspectiva de exportações até 1980 de massas consideráveis, o transporte ferroviário assume importância vital. O quadro abaixo, retirado de publicação especializada do *Jornal do Brasil* de 3-6-73 versa a projeção de parte da exportação brasileira no período de 1970 a 1980, e dá uma idéia da infra-estrutura indispensável para o transporte de massa, viável, em termos nacionais, pelo sistema ferroviário:

	(T. 1000)	1980
Minério	25.000	100.000
Milho e Soja	1.000	10.000
Carne	50	1.000
Cavacos de Madeira	1.000	6.000
Algodão	200	1.000
Café	700	1.000
Açúcar	1.000	1.500
Cacau	150	300
	29.100	120.800

Pelo projeto em exame, novos símbolos foram adotados para designar as ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Qualquer ferrovia do Plano Nacional de Viação será designada pelo símbolo “EF” seguido de três algarismos que, conforme se especifica indicarão a categoria da ferrovia (radial, longitudinal, transversal, diagonal ou ligação), a posição da ferrovia com relação a Brasília e os limites extremos do País, e, ainda, de acordo com a “metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e semelhantes as adotadas para o Sistema Rodoviário Nacional”.

Por outro lado, o enunciado das ferrovias, na relação descritiva, devidamente caracterizado, com a quilometragem respectiva, não tem força executiva, quando se tratar de novos trechos, eis que o art. 1.º parágrafo 2.º delega ao Poder Executivo a iniciativa das opções.

Será esta relação uma norma geral cujas prioridades o interesse nacional irá caracterizar em cada momento no decorrer do processo executivo.

Em virtude da nova sistemática e a introdução dos novos símbolos modificou-se a disposição das ferrovias existentes e as projetadas, na relação descritiva, havendo maior discriminação o que me parece uma melhoria para a fixação do sistema.

Nas ligações também tivemos uma nova designação dos trechos respectivos facilitando sua identificação.

Foram excluídas muitas das ferrovias consideradas antieconômicas dentro da orientação atual do Ministério dos Transportes.

Nas emendas aprovadas na Câmara e incluídas no projeto que examinamos, algumas destas rodovias condenadas, voltaram a ser incluídas na relação descritiva do atual Sistema Ferroviário Nacional, a título de serem objeto de reexame por parte de quem de direito. Medida liberal que em nada prejudica o projeto, nem a execução da política de transportes ferroviários, já que a realidade da conveniência ou não do uso de uma ferrovia considerada obsoleta ou anti-econômica e quem irá orientar a execução governamental.

Sou assim, neste parecer preliminar, antes da apreciação das emendas que, por ventura venham a ser apresentadas na Comissão ou em Plenário, favorável ao projeto na parte que me coube relatar.

3.4 — Sistemas Portuário — Hidroviário — Aeroviário (Relator Senador Alexandre Costa)

O Presente projeto, apresentado pelo Poder Executivo, aprova o Plano Nacional de Viação.

Essa proposição é consequência de dispositivo que estabelece a revisão quinquenal do Plano.

2. Dentre outras inovações, o projeto estabelece o que deve ser legalmente entendido por Sistema Nacional de Transportes, ou seja, um conjunto coerente de instituições no seio do qual são postos em ação, a fim de realizar o equilíbrio geoeconômico, meios técnicos organizados em função de certos móveis dominantes, como por exemplo, a integração nacional.

Por conseguinte, além de Viação, isto é, a via, agora incluem-se no Plano o veículo e a atividade transportadora, até então reguladas por outras leis. Em outras palavras, uma via ou estação terminal somente será incluída no Plano e, portanto, construída, se os estudos de engenharia-econômica indicarem sua viabilidade. Excetuam-se desse critério, evidentemente, as vias e os terminais que atendem a interesses administrativos e militares.

Esses estudos, como se sabe, são precedidos de levantamentos regionais, quais sejam, da população e dos bens produzidos e consumidos. Isso propicia o conhecimento da natureza da carga, a origem, o destino e a intensidade de tráfego.

Como o Governo possui informações atualizadas sobre custos, preços e renda, torna-se possível uma primeira opção sobre a modalidade de transporte. Assim, se predominar a carga geral sobre os graneis, usualmente, é escolhida a rodovia. Se os levantamentos acusarem maior percentagem de graneis em relação à carga total ou que a velocidade é a qualidade mais importante, a opção recai sobre os outros meios de transportes, ou seja, o ferroviário, o hidroviário ou o aeroviário.

Sem embargo, entretanto, o projeto não altera substancialmente a estrutura do Plano vigente. Dois aspectos nos levam a essa observação. O primeiro fundamenta-se na legislação que está sendo revogada ou mantida, sobretudo os diplomas mais recentes, que enfatizam a ocupação do território, especialmente a Amazônia. O segundo aspecto refere-se a predominância do setor rodoviário sobre os demais, indicando que a sua eficiência alcança melhores níveis, ou seja, que o transporte rodoviário ainda é o que propicia menores despesas com juros sobre capital imobilizado nas mercadorias em trânsito.

Em outras palavras, enfatizou-se o crescimento do mercado interno, a par de outras medidas complementares visando ao comércio exterior, por meio do setor rodoviário.

3. Cumpre-nos relatar os subanexos referentes a porto marítimo, fluviais e lacustres, a hidrovias e a aeródromos.

Na Exposição de Motivos que instrui essa iniciativa presidencial, os Ministros dos Transportes e da Aeronáutica assim se expressam:

"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 (Impetratriz, Miracema do Norte e Porto Nacional) e Pindaré (Pindaré-Mirim).

No Setor Hidroviário, 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 descritiva 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.

4. A Câmara dos Deputados, examinando a proposição, aprovou algumas emendas, fundamentadas em critérios específicos, como se pode depreender do quadro anexo que mostra essas alterações.

5. Nesse sentido, na apreciação das emendas também estabeleceremos nossas diretrizes, quais sejam, as que conceituam os sistemas portuários, hidroviários e aeroviários, consubstanciadas no texto da lei e nos subanexos.

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do presente projeto e aguardamos o seu retorno para o exame das emendas apresentadas nesses subanexos.

É o parecer preliminar.

4. CONCLUSÃO

4.1 — Voto do Relator

Pelas razões expostas somos pela aprovação do Projeto com as seguintes emendas:

a) DO RELATOR DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL:

EMENDAS N.ºs 1-CT (RP) a 13-CT (RP), anexas ao seu Parecer, constantes do Relatório Parcial respectivo.

b) DO RELATOR GERAL:

(1) TEXTO DA LEI

Emenda n.º 14-CT (RG)

(supressiva)

Suprima-se o subitem 6.3 do art. 1.º

Emenda n.º 15-CT (RG)

(aditiva)

Dê-se à alínea "f" do art. 3.º a seguinte redação:

Art. 3.º —

a)

.....

"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 se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final."

Emenda n.º 16-CT (RG)

(Aditiva)

Dê-se à alínea i do art. 3.º, a seguinte redação:

Art. 3.º —

- a)
 "i) atendido o disposto na alínea "f", tanto os investimentos na infra estrutura como a operação dos serviços de transportes, rege-se-ão por critérios econômicos, ressaltam-se apenas as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se porém sempre aos melhores custos e levados em conta outras alternativas possíveis."

Emenda n.º 17-CT (RG)

Suprima-se a expressão do art. 9.º: "... cabendo ao Conselho Nacional de Transporte proceder às revisões e alterações necessárias."

Emenda n.º 18-CT (RG)

(Supressiva)

Suprima-se o § 2.º do art. 20.

Emenda n.º 19-CT (RG)

No art. 18, alínea XIV:

Onde se lê "BR-153/230"

Leia-se "BR-010/230".

(2) ANEXO

(2.1) — Parte Conceitual

Sector Portuário:

Emenda n.º 20-CT (RG)

Dê-se ao sub item 4.1.1 do anexo a seguinte redação:
 4.1.1 — "São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 adiante".

Suprimindo-se, em consequência as suas alíneas de a a d.

(3) RELAÇÕES DESCRITIVAS**Emenda n.º 21-CT (RG)**

Proceda-se às seguintes retificações de ordem técnica na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

a) Leia-se assim:

BR-120 — Aracuai — Capelinha — Gunhães — Itabira — Nova Era — São Domingos do Prata — Ponte Nova — Ubá — Cataguazes — Leopoldina — Providência — Volta Grande — Bom Jardim — Forno.

b) Leia-se assim:

BR-153 — Marabá — Araguaína — Curupi — Ceres — Goiânia — Itumbiara — Prata — Frutal — São José do Rio Preto — Ourinhos — Irati — União Vitória — Porto União — Erechim — Passo Fundo — Soledade — Cachoeira do Sul — Bagé — Aceguá.

c) Leia-se assim:

BR-226 — Natal — Santa Cruz — Currais Novos — Pau dos Ferros — Floriania — Jucurutu — Augusto Severo — Janduir — Jaguaribe — Cratêus — Teresina — Presidente Dutra — Grajaú — Porto Franco — Estreito — Araguaiana.

d) Eliminar a longitudinal sem número citado logo após — BR-174. Aparece duas vezes — Ficar nas ligações.

e) Última ligação:

"Apucarana — Ivaiporã — Pitanga — Guarapuava — União da Vitória — Porto União."

f) BR-232 — Onde se lê: "Paranámirim"

Leia-se: Parnamirim".

g) BR-272 — Retirar o traço de união da palavra "GoioEre".

h) BR-283 — em vez de (Argentina) colocar (fronteira com Argentina).

i) Trocar "Vital Ramos" para "Vidal Ramos".

Emenda n.º 22-CT (RG)

—Proceda-se às seguintes retificações de ordem técnica na Relação Descritiva das Ferrovias do PNV.

1) EF 225 — Suprima-se a sigla EF antes da palavra "Cabedelo".

2) Fixar

a ligação Baía de São Marcos — Carajás como a Diagonal:

EF 315 — Baía de São Marcos — Serra dos Carajás.

3) EF 493 — Inverter a citação dos nomes.

Leia-se: pois:

Santa Rosa — Santo Angelo — Cruz Alta.

4) Inverter a citação dos nomes da Ferrovia s/n Governador Valadares — Diamantina e dar-lhe a nomenclatura EF 455 — Diamantina — Governador Valadares.

A vista do exposto e depois dessas tão exaustivas e profundas considerações sobre o Plano Nacional de Viação, ora realizadas, só nos resta agradecer ao nobre Senador Presidente da Comissão de Transportes, a honra que nos concedeu, designando-nos para Relator Geral de tão importante matéria, aos nossos companheiros, Relatores Parciais, aos nossos nobres pares deste Órgão técnico e a equipe de apoio legislativo do Senado, oferecendo parecer favorável ao Projeto, com as emendas acima citadas.

Sala das Comissões, em 11 de junho de 1973. — **Alexandre Costa**, Vice-Presidente, no exercício da Presidência — **Virgílio Távora**, Relator — **Dinarte Mariz** — **Geraldo Mesquita**.

"FAC-SIMILE" DO PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL

Aprovado em 29 de junho de 1934

DECRETO N.º 24.497, DE 29 DE JUNHO DE 1934

Aprova o plano geral de viação nacional e dá outras providências.

O Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, usando das atribuições que lhe confere o art. 1.º do Decreto n.º 19.398, de 11 de novembro de 1930, e

Considerando a necessidade de bem atender às conveniências nacionais de ordem política, econômica e militar, em relação à rede de viação nacional;

Considerando a necessidade de coordenar os diversos sistemas de viação hoje de prática corrente, para sua eficiência econômica;

Considerando os resultados do estudo desses problemas realizado pela comissão técnica constituída com esse fim pelo Ministério da Viação e Obras Públicas:

Decreta:

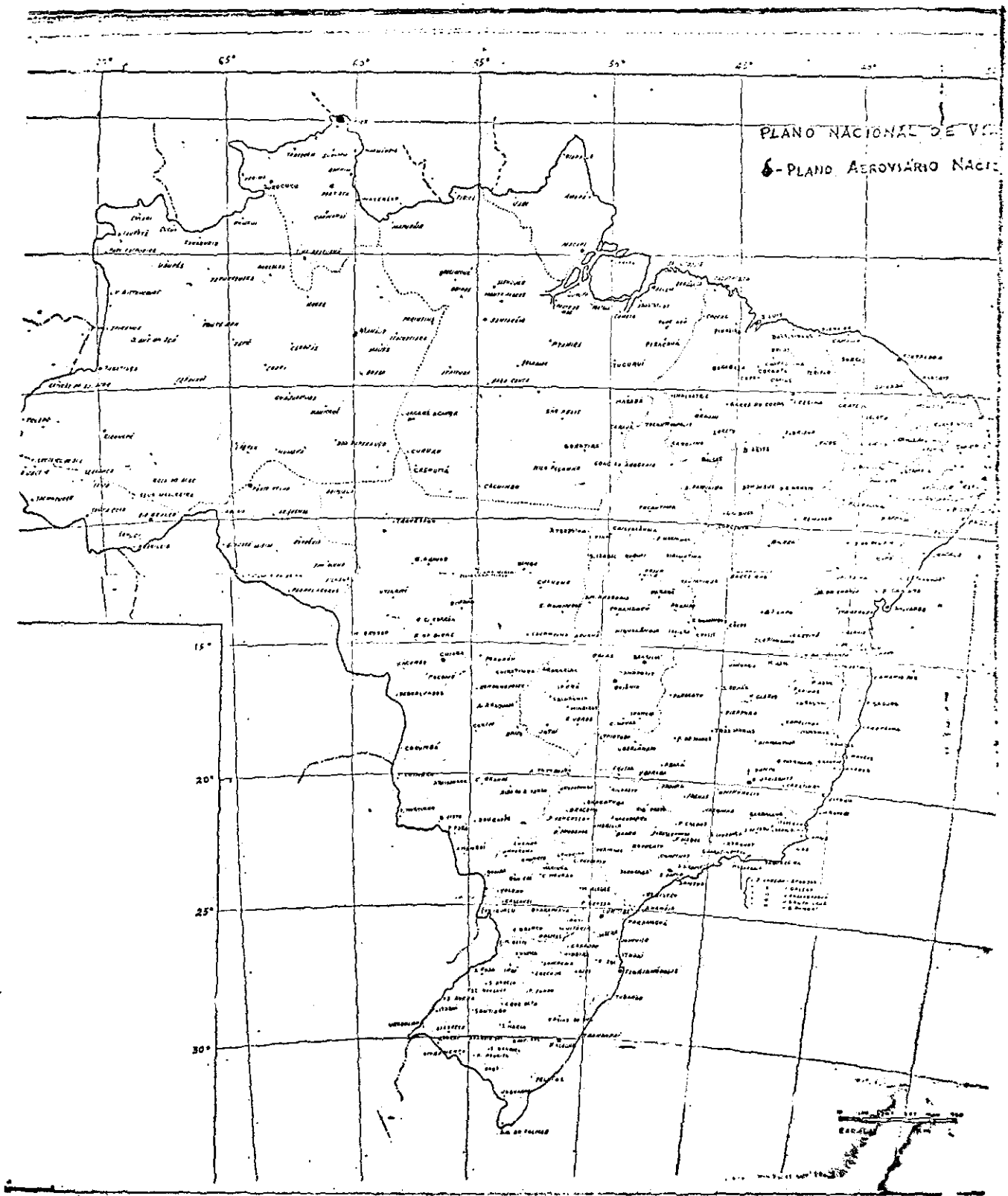
Art. 1.º Fica aprovado o plano geral de viação nacional representado e descrito nos seguintes documentos, que com este baixam, rubricados pelo Ministro da Viação e Obras Públicas:

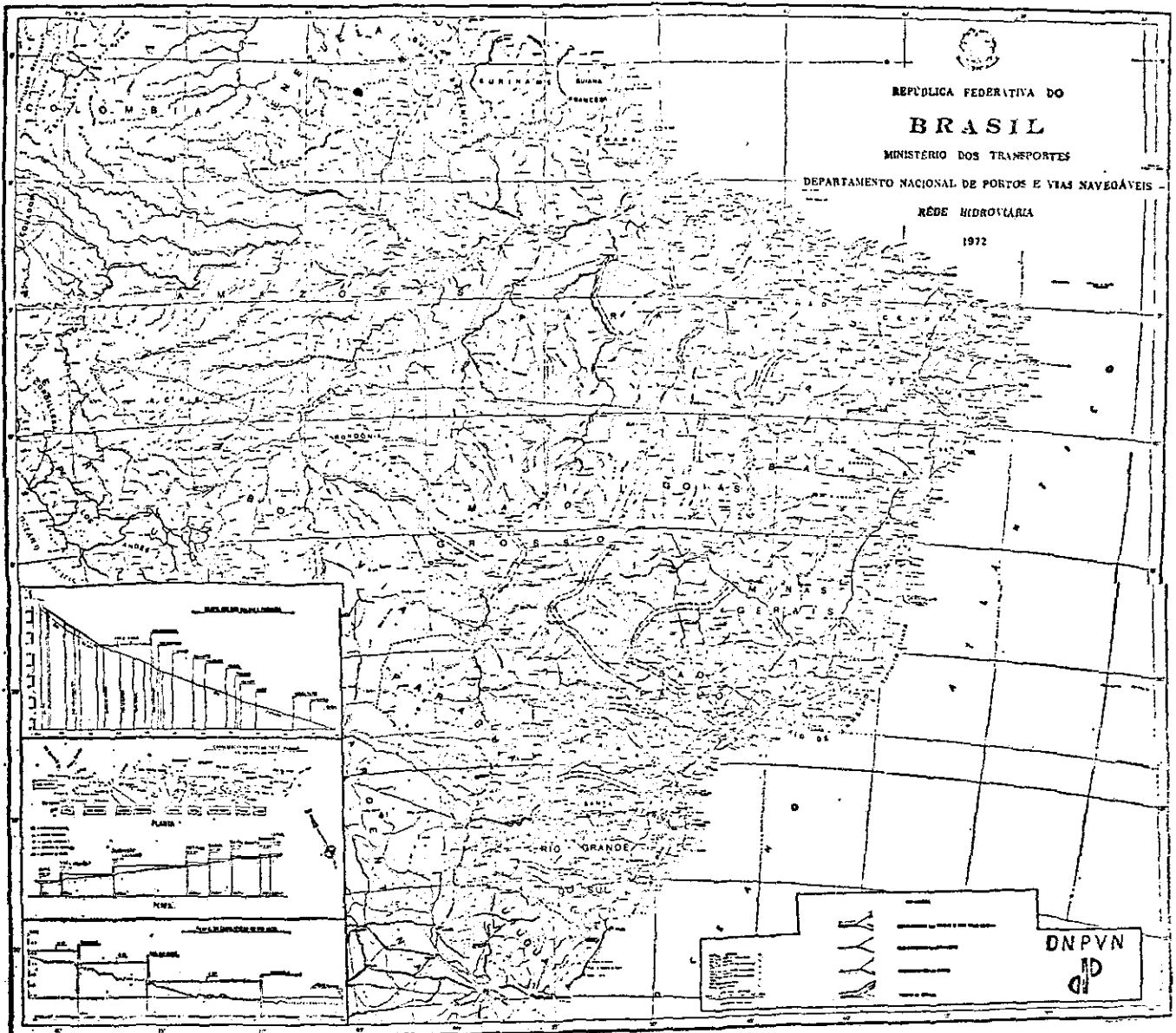
a) carta da República com a indicação das vias de transportes compreendidas no plano geral de viação nacional;

b) relação descritiva dessas vias de comunicação;

c) especificação das condições gerais de ordem técnica que devem ser atendidas na construção de qualquer trecho terrestre daquelas vias de comunicação, bem como no suprimento do material rodante para as vias férreas nacionais.

Art. 2.º A construção ou a concessão, pelos Estados ou Municípios, de qualquer via de transporte em seus respectivos territórios, que constitua parte das vias de transporte compreendidas no plano geral de viação nacional, só pode-





ANEXO AO PARECER
N.º 196, de 1973

(Relatório Parcial)

da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973 (n.º 1.143/73, na origem), que "aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências", na parte referente à Relação descritiva das Rodovias.

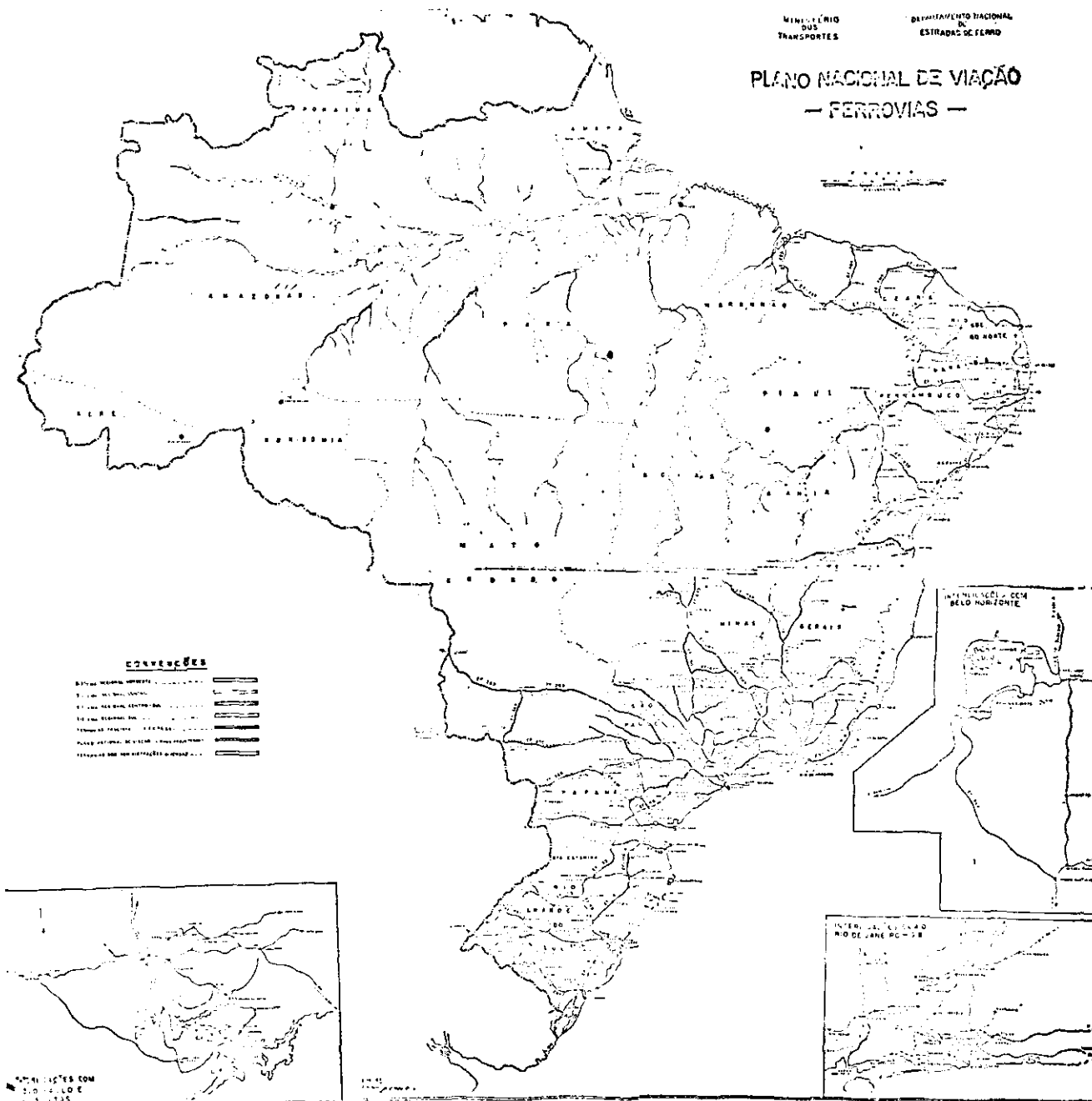
Relator: Sr. Dinarte Mariz.

O Senhor Presidente da República, nos termos do art. 51 da Constituição Federal, submete ao exame do

Congresso Nacional projeto de Lei que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

A proposição, segundo esclarece o seu art. 1.º, é formulada em atenção ao preceituado no art. 8.º, item XI, da Constituição, e, conforme aduz a Exposição de Motivos dos Srs. Ministros de Estado dos Transportes e da Aeronáutica, em decorrência do art. 6.º da Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964.

A referida exposição ministerial descreve, de modo sucinto, as principais alterações introduzidas no sistema viário nacional, destacando aspectos vinculados à problemática dos complexos rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário, os quais, ainda sob a definição



legal, englobariam as redes construídas e previstas (§ 1.º do art. 1.º).

Neste passo, vale salientar o seguinte tópico da retrocitada Exposição de Motivos:

"Em síntese, há que considerar, no processo de elaboração do Plano ora apresentado, que, conquanto tenha sido mantida, em seu aspecto feral, 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, estadual e municipal, 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, portanto, 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 "feedback" 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 atualizações dos estudos. Outrossim, dispôs-se sobre medidas administrativas a serem tomadas em cada setor modal de Transportes, uma vez aprovado o Plano".

Esses, no entanto, os aspectos gerais que dominam a matéria em seus múltiplos ângulos de exame.

A parte que nos cabe, porém, examinar, na forma da deliberação deste órgão técnico, é a que se refere ao sistema rodoviário nacional, o qual, no esquema do presente projeto de lei, envolve dois pontos fundamentais: a conceituação e a nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

Assim, o Sistema Rodoviário Nacional é conceituado como o "conjunto dos Sistemas Rodoviário Federal, Estaduais e Municipais" compreendendo: a) a infra-estrutura rodoviária, que abrange as Redes de Rodovias e suas instalações acessórias e complementares; e 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".

Estabelece-se, ainda, como condições básicas para as rodovias, o atendimento às seguintes normas:

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"

No que tange à nomenclatura e relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, fixa-se a classificação segundo a orientação geográfica geral, na forma das 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 estância 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”.

Especificamente sobre a Relação Descritiva das Rodovias, apresenta-se um quadro, estruturado em setores bem definidos, com descrições relativas à natureza das mesmas, sejam radiais, longitudinais, transversais ou diagonais; além da discriminação das ligações.

A proposição, ainda na parte que nos é dado relatar, considerada várias implicações, tendentes a sistematizar a matéria, segundo seu conteúdo, quando pertinente a áreas de interesse econômico, social e de segurança nacional.

Estes, os fundamentos gerais do projeto, no que se refere ao sistema rodoviário.

É evidente o sentido positivo da proposição nos variados aspectos que apresenta. O esquema de planejamento global concretiza soluções de acentuada repercussão sócio-econômica. De fato, a filosofia do Plano está em consonância com a política e o estágio desenvolvimentista do nosso País. Destaque, por exemplo, é dado ao planejamento das grandes vias, como acontece em referência à Transamazônica, hoje uma feliz e concreta realização governamental. Neste particular, declara-se na Exposição de Motivos ministerial:

“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 número 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-Benjamim Constante, 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 da BR-317 (trecho Cruzeiro do Sul-Içana-Fronteira com a Venezuela)”.

Pelo que se observa, há na espécie, uma linha de orientação que objetiva, sobretudo, a integração nacional, onde despontam perfeitamente equacionados, em prol do bem comum, fatores de ordem econômica, social e política. Em face da concepção — hoje um verdadeiro turismo — de que as estradas são, em verdade, as artérias por onde circula a riqueza nacional, cada vez mais convence o já célebre pensamento: “governar é construir estradas”. Tal entendimento cristaliza-se no projeto sob exame, quando se verifica a ênfase dada ao setor rodoviário, abroqueando política de cunho nacional, com equilíbrio entre as áreas geoeconômicas do País.

Deve ser salientado, também, o enfoque dos problemas de segurança nacional, que, como é notório, não vinculam apenas ao aspecto da estratégia do desenvolvimento material, mas, sobretudo, aos resultantes de fatores paralelos a essa conjuntura e que se estratificam nos campos social, político, educacional e cultural. Num País de dimensões continentais como o nosso, é válido afirmar a absoluta importância de um sistema rodoviário, como elemento de desenvolvimento e de segurança, seja no referente ao fácil trânsito da riqueza, seja no pronto controle da ação policial ou militar.

Temos, destarte, o projeto sob exame como instrumento de sistematização do processo desenvolvimentista brasileiro, estruturado em bases dinâmicas, que permitem ajustes e atualizações, tendo em conta os índices de progresso do País.

Assim, consideramos a matéria, na forma aprovada pela outra Casa do Congresso, em condições de merecer o nosso acolhimento, salvo ligeiros reparos, facilmente sanáveis por meio de emendas.

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do projeto, com as Emendas de n.ºs 1-CT a 13-CT, anexas.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Alexandre Costa, Presidente — Dinarte Mariz, Relator — Virgílio Távora — Lenoir Vargas — Geraldo Mesquita.

EMENDA N.º 1-CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Onde se lê:

BR-405 Mossoró-Entroc, c/BR-116

Leia-se:

BR-405 Mossoró—Jucuri—Mulungu—Apodi—Itau—São Francisco do Oeste—Pau dos Ferros—Rafael Fernandes—José da Penha—Uirauna—Antenor Navarro—Marizópolis (BR-230).

Justificação

Com a construção do porto de Areia Branca, não poderia ficar isolado desse pólo de desenvolvimento a área percorrida pelo traçado proposto, eis tratar-se da principal zona produtora do Rio Grande do Norte, a vista região que corta todo o oeste do Estado até vincular-se à Paraíba, na BR-230.

Na chapada do Apodi, percorrida pela rodovia, o Governo do Rio Grande do Norte está iniciando a construção de vias rurais com o aproveitamento de cerca de 180.000 hectares, destinados ao cultivo do algodão Seridó, além de que, a alteração proposta viria atender o vale onde já está projetada a irrigação de outros 5.000 hectares, pelo DNOCS.

Ademais, essa rodovia destina-se também a ligação com a Transamazônica (BR-230 — Marizópolis), deixando essa importantíssima região do Estado em situação privilegiada face à proximidade com a Amazônia, que fatalmente será, através dela, abastecida com o sal do Rio Grande do Norte.

Sala das Sessões. — Senador Dinarte Mariz.

EMENDA N.º 2 — CT — (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Longitudinais

Onde se lê:

BR-101 Natal—João Pessoa... São José do Norte—Rio Grande.

Leia-se:

BR-101 Touros—Natal—João Pessoa... São José do Norte — Rio Grande

Justificação

Esse prolongamento visa a satisfação de três aspectos básicos:

1.º — **TURÍSTICO**, eis que atenderá a um conjunto de praias das mais lindas de todo o Nordeste: Rio do Fogo, Pititinga, Maracajau, Caraúbas, Maxaranguape, Muriú, Pitangui, Jenipabu e Redinha;

2.º — **ECONÔMICO**, porquanto beneficiará aos vales úmidos mais importantes e produtivos do Rio Grande do Norte: Ceará-Mirim, Maxaranguape, Fonseca, Punaú, Santa Luzia e Touros, ademais de ser essa a região mais piscosa do Estado, sobretudo da lagosta, sendo ainda que está atualmente cogitada a implantação de uma indústria de peixe-voador, que somente naquela região encontra o seu "habitat".

3.º — **SEGURANÇA NACIONAL**. Em Touros estão localizados os faróis que orientam a navegação marítima e aérea.

Toda a orla marítima já descrita foi durante a II Guerra Mundial guardada militarmente, tornando-se assim alvo de significativa importância para a Segurança Nacional.

Sala das Sessões — **Dinarte Mariz**.

EMENDA N.º 3 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Longitudinais**Onde se lê:**

BR-104 Macau—Lages—Santa Cruz—Campina Grande—Caruaru—Maceió.

Leia-se:

BR-104 Macau—Pedro Avelino—Lages—Cerro Corá —Ligação—Santa Cruz—Campina Grande (PB) — Caruaru (PE)—Maceió (AL).

Justificação

O traçado como está no Plano não atende aos estudos já procedidos pelo DNER em virtude do relevo, pois não há gargantas para transpor no trecho entre Lages—São Tomé—Santa Cruz.

O traçado proposto tem a vantagem de percorrer a região onde há grandes concentrações de minérios, sobretudo caulim e xelita, ademais de não alterar a sua finalidade. Aproveitará, outrossim, a parte já pavimentada da BR-226, entre Ligação e Santa Cruz.

Sala das Sessões — **Dinarte Mariz**.

EMENDA N.º 4 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações**Inclua-se:**

Outras rodovias: Jucurutu—Caicó—Santa Luzia do Sabugy, ligando assim três BRs: 226-427 e 230.

Justificação

Trata-se de uma ligação que, unindo essas três rodovias federais, é de grande importância econômica, implicando na construção de apenas 90 km., aproximadamente.

Sala das Sessões — **Dinarte Mariz**.

EMENDA N.º 5 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações**Inclua-se — Outras Rodovias:**

"Macau—Jandaira—João Câmara—Natal."

Justificação

Trata-se de ligar a BR-104 à BR-101, propiciando ainda a aproximação dos dois principais portos do Rio Grande do Norte: Macau e Natal, hoje ligados por um ramal ferroviário deficitário, porquanto seu material rodante é obsoleto.

Desnecessário ressaltar a grande importância que essa rodovia terá no complexo econômico do Estado.

Sala das Sessões — **Dinarte Mariz**.

EMENDA N.º 6 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações**Inclui-se:**

"Cristais (BR-116) — Morada Nova — Jaguaratama — Nova Floresta (BR-122)."

Justificação

Essa rodovia percorre zona que se desenvolve rapidamente. O custo de sua implantação será baixo porquanto o relevo na diretriz é pouco acidentado.

Sala das Sessões, 7 de junho de 1973. — **Dinarte Mariz**.
EMENDA N.º 7 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias e Sistema Rodoviário Federal.

Ligações

"BR-402 — Entronc/ BR-135 — Parnaíba (BR-343) — Granja—Itapipoca—Umirim (BR-222)".

Justificação

Essa rodovia pretende fazer a ligação Fortaleza — Parnaíba — São Luís, percorrendo regiões econômicas complementares. É uma estrada litorânea e, por conseguinte, necessária, quando se tem em vista os objetivos turísticos e estratégicos, à semelhança da BN-101. Satisfaz, portanto, a conceituação de rodovia nacional.

Sala das Sessões 7 de junho de 1973. — **Virgílio Távora — Dinarte — Mariz**.

EMENDA N.º 8 — CT (RP)

BR — 316 — Belém — Capanema — Peritoró — Teresina — Picos — Parnamirim — Cabrobó — Floresta — Petrolândia — Palmeira dos Índios — Maceió.

Ligação Floresta (BR-316) — Cruzeiro do Nordeste (BR-232) — 160 km.

Justificação

Trata-se de ligar duas BRs, a 232 e a 110, atendendo-se ao critério estabelecido pelo Projeto. Além disto promove-se o acesso às instalações militares federais, localizadas em Garanhuns, através das BRs 232 e 424.

Busca-se atenuar a desfavorável configuração geográfica de Pernambuco, que tem apenas uma rodovia nacional longitudinal e uma outra BR marginando o rio São Francisco, e em direção à Alagoas e Bahia.

É indispensável que se faça mais uma ligação transversal, que atenda aos longos espaços vazios resultantes da própria configuração geográfica do Estado e da Região. — **Dinarte Mariz**.

EMENDA N.º 9 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações

Inclua-se:

"Entroncamento c/ BR-230 (Potengi) — Nova Olinda — Crato — Juazeiro do Norte — Entroncamento c/ BR-116 (Brejo Santo)."

Justificação

A ligação ora proposta, com 140 km percorre a região do Cariri que, como se sabe, é uma das mais ricas do interior nordestino.

Não obstante esse aspecto, seu trajeto liga rodovias nacionais, de forma a reduzir, em 50% a conexão da transversal BR-230, Transamazônica, com a longitudinal BR-116, Fortaleza—Jaguarão.

Senado Federal, em 4 de junho de 1973. — Dinarte Mariz.

EMENDA N.º 10 — CT (RP)

Ligação BR-222 — São Gonçalo do Amarante—Paracuru.

Justificação

Atende a alínea d do item 2.1.2 do Anexo (Turismo).

Além disso a ligação da BR-222 com a cidade de São Gonçalo do Amarante (7 km) e desta com a de Paracuru (28 km) tem por objetivo assegurar o tráfego rodoviário entre Fortaleza e a praia de Paracuru, mesmo na estação invernal, quando se torna impraticável.

Além de encurtar cerca de 15 km na distância Fortaleza—Paracuru, o entroncamento proposto visa sobretudo assegurar o escoamento rápido da produção pesqueira da zona litorânea dos municípios de São Gonçalo do Amarante e Paracuru e agrícola do Vale do Curu (Irrigação: projeto Parahipaba). Acresce um ponto turístico dos mais preferidos por quantos procuram as praias cearenses para veraneio e repouso, podendo, com a medida proposta, tornar-se um maior centro turístico, dado a sua proximidade com Fortaleza e as condições naturais que oferece.

Sala das Sessões, em 6 de junho de 1973. — Dinarte Mariz.

EMENDA N.º 11 — CT (RP)

2.2.2 — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Ligações

Inclua-se:

Iguatu (Entr. 122/308) — Canto Cedro — São José — Entr. c/ BR-230 (Transamazônica).

Justificação

A presente rodovia que se pretende incluir, irá ligar o Centro do Estado do Ceará à Transamazônica (BR-230).

Sala das Sessões — Virgílio Távora — Dinarte Mariz.

EMENDA N.º 12 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Rodovias Longitudinais

Onde se lê:

BR — 110 — Areia Branca — Mossoró — Augusto Severo — Patos — Monteiro — Cruzeiro do Nordeste — Petrolândia — Paulo Afonso — Ribeira do Pombal — Alagoinhas — Entr. c/ BR-324.

Leia-se:

BR-110 — Areia Branca — Mossoró — Governador Dix-Sept Rosado — Carnaúbas — Patu — Brejo da

Cruz — São Bento — Serra Negra do Norte — Patos — Monteiro — Cruzeiro do Nordeste — Petrolândia — Paulo Afonso — Ribeira do Pombal — Alagoinhas — Entr. c/ 324.

Justificação

A presente emenda tem por objetivo reduzir a distância entre Mossoró e Patu, além de atender uma região altamente produtora.

Sala das Sessões — Dinarte Mariz.

EMENDA N.º 13 — CT (RP)

2.2.2 — Relação Descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional.

Ligações

Inclua-se:

"Entr. c/ BR-427 — Parelhas — Equador — Entr. c/ 230 — Campina Grande — Recife."

Justificação

Trata-se de uma ligação com percurso de apenas 60 km ligando vários municípios da região do Seridó, a mais importante do Estado, a Campina Grande e Recife.

Sala das Sessões — Dinarte Mariz.

ANEXO AO PARECER

N.º 196, DE 1973

(Relatório Parcial)

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973 (n.º 1.143-B/73, na origem), que "aprova o Plano Nacional de Viação, na parte da Relação Descritiva das Ferrovias".

Relator: Sr. Lenoir Vargas

Incumbido de relatar parcialmente o Projeto de Lei n.º 26/73, vindo da Câmara dos Deputados, dentro do "roteiro" estabelecido pelo Presidente da Comissão de Transportes, passo a apreciar de forma específica o item 3 do anexo referente ao Sistema Ferroviário Nacional.

Desde a iniciativa do Visconde de Mauá em 1854, com a construção da primeira ferrovia brasileira, o sistema ferroviário nacional, tem se expandido regularmente, acompanhando as correntes de opinião técnica ou política prevalentes no suceder de nossas administrações nacionais. Esteve sempre condicionado aos recursos financeiros escassos para as exigências do desenvolvimento do País continente que somos.

Ora superada em determinados trechos pela competição de outros tipos de transportes, ora se impondo pela tarifa mais favorável no transporte de massa, a nossa infra-estrutura ferroviária chama hoje vivamente a atenção dos planejadores do nosso desenvolvimento pela sua essencialidade, seja no processo de canalização para os entrepostos exportadores, de uma tonelage considerável de minérios, ou de produtos agrícolas, seja na distribuição de produtos de elevado volume como os siderúrgicos, o petróleo das refinarias ou os grãos do trigo importado.

Agora, com uma perspectiva de exportações até 1980 de massas consideráveis, o transporte ferroviário assume importância vital. O quadro abaixo, retirado de publicação especializada do Jornal do Brasil de 3-6-73 versa a projeção de parte da exportação brasileira no período de 1970 a 1980, e dá uma idéia da infra-estrutura indispensá-

vel para o transporte de massa, viável, em termos nacionais, pelo sistema ferroviário:

	(T. 1000) 1970	1980
Minério	25.000	100.000
Milho e Soja	1.000	10.000
Carne	50	1.000
Cavacos de Madeira	1.000	6.000
Algodão	200	1.000
Café	700	1.000
Açúcar	1.000	1.500
Cacau	150	300
	29.100	120.800

Pelo projeto em exame, novos símbolos foram adotados para designar as ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Qualquer ferrovia do Plano Nacional de Viação será designada pelo símbolo "EF" seguido de três algarismos que, conforme se especifica indicarão a categoria da ferrovia (radial, longitudinal, transversal, diagonal ou ligação), a posição da ferrovia com relação a Brasília e os limites extremos do País, e, ainda, de acordo com "a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e semelhantes às adotadas para o Sistema Rodoviário Nacional".

Por outro lado, o enunciado das ferrovias, na relação descritiva, devidamente caracterizado, com a quilometragem respectiva, não tem força executiva, quando se tratar de novos trechos, eis que o art. 1.º parágrafo 2.º delega ao Poder Executivo a iniciativa das opções.

Será esta relação uma norma geral cujas prioridades o interesse nacional irá caracterizar em cada momento no decorrer do processo executivo.

Em virtude da nova sistemática e a introdução dos novos símbolos modificou-se a disposição das ferrovias existentes e as projetadas, na relação descritiva, havendo maior discriminação o que me parece uma melhoria para a fixação do sistema.

Nas ligações também tivemos uma nova designação dos trechos respectivos facilitando sua identificação.

Foram excluídas muitas das ferrovias consideradas anti-econômicas dentro da orientação atual do Ministério dos Transportes.

Nas emendas aprovadas na Câmara e incluídas no projeto que examinamos, algumas destas rodovias condenadas, voltaram a ser incluídas na relação descritiva do atual Sistema Ferroviário Nacional, a título de serem objeto de reexame por parte de quem de direito. Medida liberal que em nada prejudica o projeto, nem a execução da política de transportes ferroviários, já que a realidade da conveniência ou não do uso de uma ferrovia considerada obsoleta ou anti-econômica é quem irá orientar a execução governamental.

Sou assim, neste parecer preliminar, antes da apreciação das emendas que, por ventura venham a ser apresentadas na Comissão ou em Plenário, favorável ao projeto na parte que me coube relatar.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Alexandre Costa, Vice-Presidente, no exercício da presidência — Lenoir Vargas, Relator — Virgílio Távora — Geraldo Mesquita — Dinarte Mariz.

ANEXO AO PARECER N.º 196, DE 1976

(Relatório Parcial)

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973, que "aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências — Setores de Portos Hidrovias e Aeródromos".

Relator: Sr. Alexandre Costa

O presente projeto, apresentado pelo Poder Executivo, aprova o Plano Nacional de Viação.

Essa proposição é consequência de dispositivo que estabelece a revisão quinquenal do Plano.

2. Dentre outras inovações, o projeto estabelece o que deve ser legalmente etendido por Sistema Nacional de Transportes, ou seja, um conjunto coerente de instituições no seio do qual são postos em ação, a fim de realizar o equilíbrio geo-econômico, meios técnicos organizados em função de certos móveis dominantes, como por exemplo, a integração nacional.

Por conseguinte, além de Viação, isto é, a via, agora incluem-se no Plano o veículo e a atividade transportadora, até então reguladas por outras leis. Em outras palavras, uma via ou estação terminal somente será incluída no Plano e, portanto, construída, se os estudos de engenharia-econômica indicarem sua viabilidade. Excetuam-se desse critério, evidentemente, as vias e os terminais que atendem a interesses administrativos e militares.

Esses estudos, como se sabe, são precedidos de levantamentos regionais, quais sejam, da população e dos bens produzidos e consumidos. Isso propicia o conhecimento da natureza da carga, a origem, o destino e a intensidade de tráfego.

Como o Governo possui informações atualizadas sobre custos, preços e renda, torna-se possível uma primeira opção sobre a modalidade de transporte. Assim, se predominar a carga geral sobre os grãos, usualmente, é escolhida a rodovia. Se os levantamentos acusarem maior percentagem de grãos em relação à carga total ou que a velocidade é a qualidade mais importante, a opção recai sobre os outros meios de transportes, ou seja, o ferroviário, o hidroviário ou o aeroviário.

Sem embargo, entretanto, o projeto não altera substancialmente a estrutura do Plano vigente. Dois aspectos nos levam a essa observação. O primeiro fundamenta-se na legislação que está sendo revogada ou mnatida, sobretudo os diplomas mais recentes, que enfatizam a ocupação do território, especialmente a Amazônia. O segundo aspecto refere-se à predominância do setor rodoviário sobre os demais, indicando que a sua eficiência alcança melhores níveis, ou seja, que o transporte rodoviário ainda é o que propicia menores despesas com juros sobre capital imobilizado nas mercadorias em trânsito.

Em outras palavras, enfatizou-se o crescimento do mercado interno, a par de outras medidas complementares visando ao comércio exterior, por meio do setor rodoviário.

3. Cumpre-nos relatar os subanexos referentes a portos marítimos, fluviais e lacustres, a hidrovias e a aeródromos.

Na Exposição de Motivos que instrui essa iniciativa presidencial, os Ministros dos Transportes e da Aeronáutica assim se expressam:

"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 Hidroviário, 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 descritiva 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.

4. A Câmara dos Deputados, examinando a proposição, aprovou algumas emendas, fundamentadas em critérios específicos, como se pode depreender do quadro anexo que mostra essas alterações.

5. Nesse sentido, na apreciação das emendas também estabeleceremos nossas diretrizes, quais sejam, as que conceituam os sistemas portuários, hidroviários e aeroviários, consubstanciadas no texto da lei e nos subanexos.

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do presente projeto e aguardamos o seu retorno para o exame das emendas apresentadas nesses subanexos.

É o parecer preliminar.

Sala das Comissões, em 8 de junho de 1973. — Virgílio Távora, Presidente eventual — Alexandre Costa, Relator — Lenoir Vargas — Geraldo Mesquita.

PARECER N.º 197, de 1973

Da Comissão de Finanças sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 26, de 1973 n.º 1143-B/73 — na origem), que "aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências".

Relator: Sr. Alexandre Costa

O Senhor Presidente da República, nos termos do art. 51 da Constituição, submete à consideração do Congresso Nacional o presente projeto, que aprova o Plano Nacional de Viação.

2. A proposição foi elaborada em decorrência do preceituado no art. 6.º da Lei n.º 4.592, de 1964, que determina a revisão quinquenal do Plano.

3. Na Exposição de Motivos que instrui a iniciativa presidencial, os Ministros dos Transportes e da Aeronáutica informam que o novo Plano consubstancia estudos realizados pelos diversos órgãos dessas Secretarias de Estado e, também, pelo Conselho Nacional de Transportes, Ministérios Militares e Estado-Maior das Forças Armadas.

Diz ainda, o aludido documento:

"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, portanto, 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, têm-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 "feedback" 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."

4. A Câmara dos Deputados, examinando a proposição, resolveu aprovar algumas emendas, que representam, sobretudo, reinclusões, no projeto, de vias e terminais constantes do atual Plano.

5. Do ponto de vista financeiro, convém transcrever o artigo 7.º da proposição:

"Art. 7.º 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, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes".

Esse artigo é uma adaptação do que estabelece o parágrafo único do artigo 2.º da referida Lei n.º 4.592, de 1964:

"Parágrafo único. Somente às vias de transportes (e às) terminais, previstas no artigo 1.º (relações descritivas de cada modalidade de transporte), serão atribuídos recursos à conta do Orçamento Geral da União, de fundos específicos e de quaisquer outras fontes".

Por conseguinte, a proposição ora em exame não estabelece qualquer obrigatoriedade de despesa com a construção de obra nela relacionada, conforme, aliás, em 1972, foi o pronunciamento da Comissão de Constituição e Justiça, ao examinar o projeto que incluía trechos rodoviários na Lei n.º 4.592, de 1964. É o que consta do Parecer n.º 26, de 1972, em anexo.

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do presente projeto.

Sala das Comissões, em 11 de junho de 1973. — Virgílio Távora, Presidente em Exercício — Alexandre Costa, Relator — Dinarte Mariz — Lourival Baptista — Geraldo Mesquita — Fausto Castelo Branco — Celso Ramos — Wilson Gonçalves — Lenoir Vargas.

ANEXO AO PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

PARECER N.º 26, de 1972

da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei do Senado n.º 114, de 1968, que inclui no Plano Rodoviário Nacional as rodovias "Poços de Caldas—Botelhos—Divisa Nova—Alfenas" e "BR-381—Varginha—Alfenas—Usina de Furnas" e dá outras providências.

Relator: Sr. José Augusto

1. O Projeto de Lei do Senado n.º 114, de 1968, de autoria do ex-Senador Nogueira da Gama, aprovado em 1.º turno pelo Plenário, retorna ao exame desta Comissão por solicitação do ilustre Senador Guido Mondin (Requerimento n.º 19/70).

2. O art. 1.º da proposição, após as alterações introduzidas pelas diversas Comissões Técnicas que as examinaram, tem a seguinte redação:

"Art. 1.º São incluídas na relação descritiva das rodovias do Plano Nacional de Viação, anexa à Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964, restabelecida pela Lei n.º 5.356, de 17 de dezembro de 1967, as seguintes rodovias:

1) BR-266 — Varginha (BR-381) — Eloi Mendes—Alfenas—Areado—Usina de Furnas;

O SR. PRESIDENTE (Filinto Mülher) — O expediente lido vai à publicação.

O tempo destinado aos oradores do Expediente da presente sessão, conforme deliberação do Plenário, será dedicado a comemorar mais um aniversário da memorável Batalha do Riachuelo.

Para falar em nome da Aliança Renovadora Nacional, está designado o nobre Senador Vasconcelos Torres, a quem concedo a palavra.

O SR. VASCONCELOS TORRES — (Pronuncia o seguinte discurso — Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores, em nome da Aliança Renovadora Nacional, por expressa indicação do Líder Petrônio Portella, irei proferir discurso sobre o aniversário da Batalha de Riachuelo.

Sr. Presidente,

Srs. Senadores:

No momento em que aqui estamos a comemorar a vitória naval do Brasil na Batalha do Riachuelo, em 1865 — cabem, no meu entender, prelimi-

narmente, algumas considerações em torno do velho tema da guerra e da segurança das nações.

Estou certo de que nenhuma nação deseja a guerra, Sr. Presidente. De que nenhuma nação decide fazer a guerra a outra nação através de um gesto coletivo, espontâneo, que possa ser considerado o ponto de partida intencional de um conflito.

O irrompimento da guerra está sempre ligado ao exercício exorbitante do Poder, por um homem ou por um governo, na área de um Estado. Esse homem ou esse governo conseguem usar o instrumental da autoridade, em suas mãos para a mobilização psicológica de toda a nação, em nome de um suposto imperativo de combater aquilo a que chamam de opressão, de injustiça ou de ameaça militar, presentes, na figura ou na atitude de um Governo estrangeiro.

Os governos interessados em promover uma guerra começam "criando" a figura odiosa do inimigo e, em seguida, se dispõem a destruí-lo...

2) BR-491 — Poços de Caldas (BR-146-267-459) — Botelhos—Divisa Nova (BR-369) — Areado (BR-266)."

A matéria já foi examinada por esta Comissão, que opinou pela sua constitucionalidade e juridicidade. Após este exame inicial, expurgado o projeto de todos os possíveis defeitos, nenhuma alteração ocorreu que pudesse mudar o parecer inicial.

4. Trata-se de simples inclusão, "na relação descritiva" das rodovias do Plano Rodoviário Nacional, de mais algumas rodovias, sem qualquer implicação financeira ou obrigatoriedade de gastos.

Aliás, este aspecto do problema foi salientado pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas em seu parecer, verbis:

"... a inclusão de trechos rodoviários com referência expressa ao Plano Nacional de Viação (Lei n.º 4.592/64), não significa a Obrigatoriedade de uma Despesa com sua construção."

Essa afirmação, evidentemente, baseia-se no fato de que somente as obras incluídas no Orçamento Plurianual de Investimentos é que podem ser destinadas verbas.

Dessa forma, o projeto em exame pode ser considerado como uma sugestão ao futuro OPI a ser examinado. E não se diga que isso seria inconveniente ou injurídico, porquanto o próprio Poder Executivo, através de decretos-leis, assim age e inclui rodovias no PNV (p.ex: Transamazônica).

O certo é que, antes de qualquer fase executória, o planejamento nacional é revisto e, à época, somente as rodovias que apresentarem as características necessárias e indispensáveis de urgência e relevância, serão incluídas no OPI e no Orçamento Anual.

5. Ante o exposto, somos pela manutenção do parecer anterior desta Comissão, pela constitucionalidade e juridicidade do projeto.

Sala das Comissões, em 26 de abril de 1972. — Daniel Krieger, Presidente — José Augusto, Relator — Accioly Filho — José Lindoso — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — Eurico Rezende — Arnon de Mello — Helvídio Nunes.

Porque no limite em que conseguem alimentar o mito do perigo externo, sentem-se mais consolidados, internamente.

Do ponto de vista da nação identificada como inimiga, não existe alternativa. Mesmo que o seu governo alimente uma vocação de paz — ante o fato concreto de um ataque ao território nacional, ele deve reagir, pois, como bem acentuou Toynbee, há um antigo e sagrado direito reconhecido, de fazer a guerra... para acabar com a guerra.

Não existem, no meu entender, Sr. Presidente, nações inimigas. A Nação brasileira, por exemplo, não se considera inimiga de nenhuma outra. E estou certo, também de que nenhum de nossos sucessivos governos afrontaria a vocação pacífica de nosso povo, decidindo atacar país estrangeiro — sem que houvéssimos recebido uma agravio, justificador de tal medida...

O desencadeamento de situação de conflito prende-se, quase sempre, a uma primeira decisão unilateral que

leva a outra parte a uma inevitável tomada de posição militar.

Procura-se, então, observar o ainda não superado princípio de que quando mais depressa qualquer nação mobiliza seu poder e o aciona, com vistas a definir a seu favor uma situação de guerra em que se envolveu, menor será o preço eventual da vitória que precisa conquistar, em termos de vidas humanas ou de prejuízos materiais.

O raciocínio aplica-se naturalmente à guerra convencional, no mesmo estilo que, de certo modo, ainda pode ser identificado na luta que se prolonga em nossos dias, no Sudeste asiático.

Uma guerra, qualquer que seja sua origem, logo adquire dimensões novas, conotações imprevistas em função de seu próprio processo. E, vista pelas gerações que vão chegando, passa a ser um **fato histórico**, em parte desligado de sua origem, importante, não apenas por si mesmo, como também por tudo aquilo que aconteceu depois, em função de sua ocorrência.

A nação que trava uma guerra, sob qualquer justificativa, contrai uma **dívida infinita de gratidão**, com todos os seus filhos que estiveram ou que tombaram no campo de batalha, para defendê-la. O soldado que cumpre com o seu dever, respeitando as tradicionais convenções da guerra, **não responde pela eventual decisão atética do Governo de seu país** quando interrompeu a paz.

Aos historiadores, sob a perspectiva do tempo, cabe a tarefa delicada de **julgar os governos**; de aferir a responsabilidade dos chefes que deflagraram **aventuras belicistas**; de apontar às gerações que vão chegando o nome exato dos **vilões**, envolvidos no comando político dessas aventuras.

Mas, Sr. Presidente, no plano militar, **stricto sensu**, não cabe esse julgamento de responsabilidades maiores. O único julgamento que se admite para os militares — é da **forma** pela qual eles souberam cumprir com o seu dever, quando era hora de fazê-lo.

Se eles tiveram um comportamento de **heróis** devem as gerações seguintes lembrar-lhes os feitos, repetir-lhes os nomes, pois é essa a única maneira que se conhece de honrar o sacrifício feito pela Pátria, quando a defesa de sua integridade assim o exigiu.

As Nações Brasileira e Paraguaia **nunca foram inimigas**, Sr. Presidente, mas, não obstante, teve o Brasil de aceitar a contingência de uma guerra com o Paraguai e é justamente um de seus episódios de maior expressão militar que estamos hoje a relembrar. Relembrar, observo, com o justo orgulho da esplêndida vitória

por nós então alcançada, mas, lastimando as vidas em flor que as **duas nações** que a travaram ali perderam, sepultadas para sempre nas águas agitadas e escuras do rio Paraná.

Façamos a recomposição dos fatos, Sr. Presidente. A 12 de novembro de 1864 foi apresado pelos paraguaios o navio brasileiro "Marquês de Olinda" e a 26 de janeiro de 1865 a Província de Mato Grosso foi invadida. A 8 de junho de 1865 havia, próximo às barrancas do Riachuelo, no rio Paraná, uma esquadra inimiga, composta de **oito vapores e seis chatas**, fortemente armada e equipada, com uma tripulação de **3.000 homens**, tomando posição para enfrentar a esquadra brasileira.

Segundo nota explicativa incluída na **História do Brasil**, de Rocha Pombo, "a umas três léguas da cidade de Corrientes desagüa na margem esquerda do Paraná um arroio que procede de lagoa Maloya", sem uma denominação própria. A palavra **Riachuelo**, aplicada para designá-lo, é apenas diminutivo de **riacho**. Acrescenta a mesma fonte informadora que o rio Paraná tem "nesse ponto, pouco mais ou menos légua e meia de largura, mas a parte navegável se reduz a uns 350 metros apenas, estando, além disto, atravancada por numerosas ilhas das quais duas são grandes e cobertas de mato".

A maior de todas essas ilhas, situada em frente às duas bocas do Riachuelo, é a de **Palomera**. Foi exatamente entre a ilha de Palomera e a margem esquerda do Paraná, fortificada pelos paraguaios, que iria travar-se a batalha, cujo centésimo oitavo aniversário estamos hoje comemorando.

É importante incluir, nesta notícia descritiva, uma informação sobre a esquadra brasileira presente nas proximidades e que iria travar a memorável luta. Era ela composta de **nove embarcações** de diferentes categorias, que assim discriminarei: a pequena fragata **Amazonas**, de madeira, movida a rodas, a canhoneira **Ipiranga**, construída no Arsenal do Rio de Janeiro, 1852; as corvetas **Jequitinhonha** e **Beberibe**, construídas em 1853; **Belmonte** e **Parnaíba**, corvetas avisos, construídas em 1860. E havia três outras pequenas unidades: a **Araguary**, a **Iguatemy** e **Mearim**. A **Itajaí** e a **Ivaí**, por estarem no desempenho de missões específicas, não tomaram parte no combate do Riachuelo.

Todo o plano de batalha foi meticulosamente preparado — é a informação textual de Rocha Pombo — pelo próprio Solano Lopez, o então poderoso ditador paraguaio.

Sob absoluta reserva, foi estendida pelos paraguaios, junto à foz do Riachuelo, uma **linha de baterias** em condições de entrar em ação, conjuntamente com as forças navais. Fica-

vam essas fortificações camufladas por espesso mato, e foram construídas com tanto segredo que só no momento de atirar é que seriam notadas pelos brasileiros.

Achava-se, pois, a esquadra brasileira fundeada em linha do lado do Chaco, a quase igual distância da Cidade de Corrientes e das barrancas do Riachuelo. Pouco depois das oito e meia da manhã do dia 11 de junho, içou a **Mearim**, navio de prontidão avançada, o sinal de **inimigo à vista**.

Continuo seguindo a descrição do historiador Rocha Pombo...

Dentro de alguns minutos, toda a esquadra paraguaia aparecia, descendo o rio a **toda força**. Disparou imediatamente a **Amazonas** o sinal coletivo de — **preparar para combate**, e em todos os navios "saía-se tudo para a faina geral da batalha", como registram depois os cronistas de bordo.

Na proa da **Amazonas**, tremularam, então, bandeiras que transmitiam esta histórica mensagem: **O Brasil espera que cada um de seus filhos cumpra o seu dever...** Sinal logo seguido por este outro: **atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder**.

Mas, nossa esquadra, tomada de surpresa, de fogos apagados, não pôde movimentar-se prontamente; e os navios inimigos, silenciosos e velozes, colados à margem esquerda do rio, vem tomar posição em frente às bocas do Riachuelo.

A esquadra brasileira desceu ao encontro do inimigo. Os paraguaios tinham tido tempo para colocar em posição de ataque todos os seus navios e baterias flutuantes; de descobrir as baterias de terra e de formar a infantaria em linha extensa, pelos barrancos. Receberam, assim, a esquadra brasileira "com medonho fogo de fuzis e de canhões."

Armados de machadinhas e sabres, os paraguaios tentaram em seguida a abordagem de nossos navios — sendo repelidos "à fuzilaria e à arma branca"... "Travou-se a batalha formal precisamente no ponto escolhido pelo inimigo, e onde os navios de nossa esquadra ficaram sob o fogo das fortificações de terra." Entre dois fogos, portanto.

Mal se podem destacar — as palavras são ainda de Rocha Pombo — os incidentes mais tremendos daquela tempestade de insânia, em que povos que ainda estavam nascendo para a história dir-se-ia tomados da vertigem do extermínio."

Sucedem-se os episódios de angústia e de **suspense**. No mais estreito do canal, bem diante da artilharia inimiga, encalha a **Jequitinhonha** e luta bravamente, sem poder mover-se, até

o cair da noite, resistindo ao fogo de terra e a três navios que tentaram abordá-la.

A Parnaíba é cercada por três navios inimigos: o Paraguai, o Taguary e o Salto. O primeiro é repellido a metralha, mas os outros conseguem a aproximação lateral.

Pela popa, aproxima-se um outro barco inimigo e despeja sobre o convés do navio brasileiro grupo feroz de lutadores, armados de sabres, machadinhas e revólveres.

Dizimada, vai-se retirando a guarnição brasileira para a proa e ali se entrincheira, atrás de peças, continuando a combater. Mas, a resistência oferecida aproximava-se do fim de suas possibilidades quando a Amazonas, logo seguida da Mearim e da Belmonte vieram em socorro, definindo-se a nosso favor a situação.

O Sr. Lourival Baptista — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. VASCONCELOS TORRES — Com muita honra.

O Sr. Lourival Baptista — Solidarizo-me com as homenagens que V. Ex.^a, nobre Senador Vasconcelos Torres, e o Senado da República prestam à Marinha de Guerra, na exaltação de um de seus feitos grandiosos, nas comemorações do 108.º Aniversário da Batalha do Riachuelo, e bem assim de figuras preeminentes da nossa Pátria. A História de nossa Marinha de Guerra se confunde — sabemos todos — com a própria História brasileira; seus pontos culminantes o são também da nossa História. Reverenciar a memória dos grandes vultos do passado é, ao meu ver, de suma importância para a formação de nossa gente, especialmente da nossa mocidade. Aproveito a oportunidade para expressar aqui impressão que tenho há algum tempo e que se tornou convicção. Refiro-me à necessidade de reedição de estudos biográficos há muito esgotados e, praticamente, fora do alcance de nossa mocidade estudiosa, sobre os grandes personagens da nossa História: Barroso, Tamandaré, Osório, Caxias e tantos outros nomes gloriosos de nosso passado, que precisam ser reverenciados e conhecidos por todos os brasileiros, o que é indispensável à boa formação da nossa gente. Esta é uma iniciativa que, acredito, poderia ser adotada pelo Ministério da Educação e Cultura, através do Instituto Nacional do Livro, e em colaboração com os ministérios do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, bem como com o concurso da Academia Brasileira de Letras. Prestando minhas homenagens à Marinha, pela passagem de uma de suas datas magnas, aqui deixo esta modesta sugestão, para ela, pedindo a atenção do ministro Jarbas Passarinho, cujo dinamismo e cuja dedicação à causa pública aqui proclamamos

mais uma vez. Felicito V. Ex.^a, eminente Senador Vasconcelos Torres, pelo brilhante pronunciamento que está fazendo, em comemoração ao centésimo oitavo aniversário da Batalha do Riachuelo.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Desvaneca-me sobremodo a intervenção de V. Ex.^a Esse é o tipo de sugestão objetiva, porque é justamente o sentido que estou empreendendo ao meu modesto discurso; não é apenas contemplativo, é o compromisso que temos com esses heróis que são exemplos, os guias verdadeiros da nacionalidade. Agradeço o seu aparte, ao tempo em que o felicito pela notável e cívica lembrança que acaba de ter através do seu brilhante aparte.

O Sr. Daniel Krieger — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. VASCONCELOS TORRES — Com prazer, nobre Senador.

O Sr. Daniel Krieger — Felicito-o pela justa e merecida homenagem que presta à Marinha brasileira, que se cobriu de glórias nesse dia memorável. Não só os grandes se devem recordar mas também os humildes, demonstrando a unidade e a grandeza da Pátria. Barroso foi extraordinário, Marcílio Dias não foi inferior. Isto demonstra a unidade da Pátria. Os grandes e os pequenos se entrelaçam na hora da luta, no afã de levar o Brasil à vitória.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Deixo a tribuna um instante para colocar-me no plenário, dizendo um "muito bem!" Agradeço com um "muito bem!" o oportuno aparte com que V. Ex.^a acaba de me brindar.

Os navios inimigos afastaram-se do costado da Parnaíba, abandonando os seus tripulantes que combatiam no convés dessa embarcação, dos quais só uns poucos escaparam à morte, atirando-se ao rio.

Outra peripécia importante a registrar, foi o surpreendente recurso tático de que Barroso então se utilizou, para encerrar a formidável jornada.

Certificando-se da força do navio, da profundidade do canal, arremeteu com a Amazonas contra os navios inimigos, pondo a pique quatro deles — ante o estorpecimento das respectivas tripulações — e levando os demais a abandonar, a toda força, o cenário da luta.

Definira-se nesse exato momento a vitória brasileira. Calaram os canhões. Nosso poder naval acabara de ganhar para o Brasil não apenas uma batalha, mas, a própria guerra — pois, sem esquadra, presa às suas limitações de país mediterrâneo, perdeu o Paraguai, naquele instante, qualquer viabilidade de sucesso para a perigosa aventura guerreira a que foi le-

vado pelo governo que, então, o dominava.

Sr. Presidente, a batalha do Riachuelo durou cerca de 10 horas. As perdas brasileiras foram de 87 mortos e 138 feridos. Do outro lado, as baixas foram de 1.500 homens, 4 vapores e seis baterias flutuantes.

Houve heróis e heroísmos dos dois lados, Sr. Presidente. Lastimamos esses mortos. Mas, isso não nos impede de dar à vitória brasileira o significado que ela tem.

O número de vidas sacrificadas e mesmo de prejuízos materiais, se estivessem vinculados a fatos da história moderna, a um único afundamento de navio na Segunda Guerra Mundial por exemplo — guerra em que a Marinha brasileira perdeu mais de 600 homens, entre oficiais e praças — ou a um bombardeio aéreo do Vietnã do Norte, não situariam tais episódios na categoria de fatos militares importantes. Seriam apenas os modestos números de um episódio isolado, de uma pequena tragédia a mais, dentro da tragédia maior da brutalidade infinita da própria guerra.

Mas, o que confere importância histórica às guerras, não é a dimensão numérica das batalhas. Não é a grandiosidade macabra das estatísticas que registram as mortes, as mutilações, os afundamentos, as destruições.

Tampouco servirá de parâmetro à medida do sucesso ou insucesso militar de um dos parceiros de uma luta, a superioridade ou inferioridade numérica do grupo nacional com que ele se confunde; ou seu potencial econômico e outros índices semelhantes.

O que caracteriza e valoriza uma vitória militar é a circunstância de tempo e de lugar em que ela foi travada e foi ganha.

Essa vitória é sempre o resultado direto da presença e da combinação de dois fatores, sem os quais, nunca, uma Força Armada pôde atingir a vitória, numa guerra convencional.

Refiro-me à bravura pessoal, e ao espírito de luta e de sacrifício dos contingentes humanos que participam da batalha e à habilidade de comando; ao eventual coeficiente de gênio militar dos que conduzem a força empenhada na luta, desde que contem, é claro — e este é o segundo fator — com um mínimo de condições materiais necessárias ao desenvolvimento da ação bélica. Não faltaram esses dois fatores à Marinha do Brasil, em Riachuelo.

Se a população fosse um elemento decisivo, Sr. Presidente, lembro que seria absurda e fantasiosa a atual pretensão de Israel, um país com três milhões de habitantes, de enfrentar no plano militar o mundo árabe, com

a sua massa humana superior a cem milhões de criaturas.

Se a simples existência de um potencial econômico tivesse, também, significação decisiva, certas ricas e desenvolvidas nações européias que participaram da Segunda Guerra teriam levado mais longe a afirmação militar de sua presença no conflito. Ao contrário do que aconteceu, como os fatos o dizem.

De outro lado, há episódios militares de dimensões modestas, que definem quadros, situações, processos históricos importantíssimos — e outros, envolvendo massas humanas e cenários espetaculares, praticamente desprovidos de uma significação duradoura...

Ilustrarei esta minha afirmação, Sr. Presidente, citando dois exemplos que me parecem convincentes. Operações militares relativamente modestas como foram, na História do Brasil, a expulsão dos franceses e dos holandeses, de pontos do litoral pátrio por eles ocupados tiveram, do ponto de vista de uma definição histórica daí decorrente, importância muito maior do que a imensa operação militar realizada pelos alemães, na Segunda Guerra, ocupando a maior parte da Europa continental — de onde foram depois desalojados.

A chamada **Guerra do Paraguai** deve ser vista e analisada pelas modernas gerações sob esse ângulo da **relatividade**; do seu significado circunstancial, em face dos fatores nela presentes.

Éramos e somos um país imensamente maior do que o Paraguai. Tinhamos, à época da guerra, uma população também maior que a paraguaia — mas, difusa, através de uma vasta área geográfica, pouco servida de comunicações.

Cultivávamos tradições de paz e não tínhamos praticamente, ao começar a guerra, uma **estrutura militar** capacitada à montagem e acionamento rápido de um dispositivo de segurança, na área do território nacional hostilizada ou ocupada pelo inimigo.

Tivemos de suprir as nossas deficiências com improvisações e, além do mais, tínhamos contra nós, ainda a circunstância negativa da **distância**. Enquanto as forças paraguaias, meticolosa e longamente preparadas para a guerra lutaram perto de seus arsenais, de suas bases, sob um plano de operações feito com antecedência — como o episódio do Riachuelo o comprova — o Brasil, para que suas forças atingissem o teatro de luta tinha que organizar verdadeiras **expedições militares** e mandá-las, a partir da Corte, em navios que desciam o litoral sul, até o estuário do Prata, e subir por ele, até o ponto de seu território hostilizado pelos paraguaios.

Chegar até lá já constituía, por si só, uma **façanha militar**. Manter linhas de suprimento para as tropas e para os navios em operação era outra empresa das mais penosas e onerosas.

Todo esse complexo mosaico de dificuldades configurava o que hoje se chama, na linguagem corrente, um **desafio**. Pois bem, o Governo e os militares brasileiros, não temeram esse desafio. Simplesmente, decidiram enfrentá-lo. E a vitória final foi obtida, como a História o documenta.

Que teria acontecido, Sr. Presidente, se o resultado da campanha tivesse sido outro? Se tivéssemos colhido uma **derrota** no campo de batalha?

Não é difícil imaginar, Sr. Presidente. Provavelmente, seria outro, hoje, o **mapa do Brasil**; teríamos um território menor; a nossa potencialidade econômica seria inferior a que temos e, em consequência, a nossa **posição política** no continente e no mundo seria também diversa desta que ocupamos.

Dividiríamos, provavelmente com outros dois países — com os quais estaríamos em equilíbrio, no que se refere a território e população — a **prioridade indiscutível** que hoje desfrutamos sozinhos nesta imensa, heterogênea e agitada América Latina.

Aludi à prioridade que temos na América Latina, em função do **Poder Nacional** que possuímos — e logo me ocorre uma pergunta, em perfeita harmonia, penso, com a própria linha deste discurso:

— Em que sentido devemos usar esta prioridade?

— Evidentemente, respondendo, a prioridade tem, no caso, a conotação de uma **liderança**. E o conceito de **liderança internacional** está a exigir, no caso, um breve esclarecimento.

Nenhuma liderança é simples ato de **vontade**. Não são líderes, indivíduos ou nações que o queiram ser — por vaidade ou capricho — mas, só o são, ou serão, os que **têm condições** para sê-lo.

A questão única a esclarecer, com relação à liderança do Brasil no Continente, não é sobre o fato dele exercer, ou não, essa liderança. Ele já a exerce, de fato, mesmo que o seu Governo procure evitar, nas relações com os vizinhos, a linguagem desnecessária da liderança.

Esse exercício está ligado ao próprio quadro continental — e haveria uma evidente omissão nossa, em prejuízo de todas as nações latinas do Hemisfério, se renunciássemos ao papel que a conjuntura histórico-geográfica nos impõe...

Assim, Sr. Presidente, o aspecto único a focalizar, no meu entendimento, não é o do exercício mesmo dessa li-

derança... Questioná-lo seria tão ilógico e tão absurdo quanto se quiséssemos colocar em discussão o uso que o condor ou a águia fazem de suas asas. Desse extraordinário equipamento de voo com que a natureza os dotou. O aspecto único a esclarecer, contínuo, é apenas **definir** a forma exata, o estilo, sob o qual devemos exercer a liderança que nos é reservada, pelo imperativo absoluto dos fatos (históricos, geográficos, econômicos).

O Sr. Benjamin Farah — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. VASCONCELOS TORRES — Com prazer.

O Sr. Benjamin Farah — Pedi permissão para dar o aparte de vez que queria congratular-me com V. Exa. pela sua iniciativa, que, aliás, merece os nossos aplausos. A nossa Bancada vai falar dentro de alguns minutos pela palavra do nobre Senador Amiral Peixoto, que também é almirante e tanto honra esta Casa quanto honrou a nossa querida Marinha. Mas essa iniciativa de V. Exa. vem pôr em alto-relevo a sensibilidade deste Senador diante de todas as grandes causas, de todos os grandes acontecimentos. A Guerra do Paraguai é rica de grandes feitos, haja vista, por exemplo, as batalhas de Tuiuti, Lomas Valentino, Avaí, Itororó e muitas outras, além daquele feito extraordinário da resistência do Forte Coimbra, a retomada de Corumbá, a resistência de Dourados, a Retirada da Laguna e tantos outros. Essa guerra marca, também, um episódio digno de menção honrosa e de ser admirado por todas as gerações através dos tempos: a batalha do Riachuelo. A nossa Marinha, no seu trabalho contínuo de evidenciar as suas realizações e os seus feitos, tem dado a nossa mocidade esses exemplos de bravura, de tenacidade e de amor ao Brasil. V. Exa. teve uma iniciativa, portanto, merecedora dos nossos aplausos. A Marinha que aí está, que no passado evidenciou o seu destemor, no presente trabalha ativamente pela defesa da nossa soberania; esta Marinha, mais do que nunca, merece nosso respeito, a nossa admiração e os nossos aplausos pelo que vem fazendo e pelo que poderá fazer em benefício do povo e da Pátria.

O SR. VASCONCELOS TORRES — Cative-me V. Exa. com o seu aparte, que tem conotação perfeita com o tema que ora estou desenvolvendo.

Muito obrigado ao nobre Senador Benjamin Farah.

Prossigo, Sr. Presidente:

Emitirei minha opinião pessoal sobre esse assunto na última parte do discurso porque, graças a Deus, não tenho medo de **tabus**; não receio usar determinadas **palavras** — e acho que a utilização correta das palavras é justamente aquele uso que se faz, em benefício da necessária caracterização das **verdades**.

Caracterização, a partir da qual, acrescentarei, o processo humano no qual estamos inseridos se envolve num banho saudável de **certeza** e de **autenticidade**, que nos leva à segura compreensão de todas as coisas e, como corolário, também a **atitudes positivas e criadoras**.

Nossa política externa precisa ser exercida no Continente, cada vez mais, com **atitudes positivas e criadoras**. Sr. Presidente, Para isso, devemos preparar-nos... e eu já direi em que sentido deve ser considerada a idéia dessa preparação.

Retomo aqui o fio inicial das minhas considerações, pois, espero exatamente ser através dele que irei chegar às necessárias conclusões.

Falava eu da vitória brasileira no Riachuelo... Exaltava a expressão militar de nosso feito, no seu quadro circunstancial de tempo e de lugar — e deplorava o trágico e amargo fim de quantos sucumbiram, defendendo as duas bandeiras que se defrontaram ali.

Devo, porém, fazer uma referência explícita, nominal, a algumas figuras brasileiras que apareceram em primeiro plano no fragor da batalha e cujas virtudes militares — o senso no emprego de forças; a racionalidade e a rapidez das decisões e o desprendimento pela própria vida, em função do dever a cumprir — os transformaram em **personagens-símbolos** de toda a marujada que tripulava nossos navios e que os manejou, sem medo, dando vivas ao Brasil e ao Imperador, no rumo inexorável da vitória.

Citarei, em primeiro lugar, o nome do próprio comandante da esquadra brasileira: o Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, Barão do Amazonas. Ele foi, com a sua genialidade militar, o grande arquiteto da tática que nos levou a vencer.

Lembro, também, o nome do guarda-marinha Guilherme Greenhalgh, herói autêntico, morto a bordo da **Parnaíba**, quando opôs resistência a um militar inimigo que tentava retirar do mastro a nossa bandeira. Defendendo também a integridade física da bandeira do Império é atacado e morto, a bordo do **Parnaíba**, o marinheiro Marcílio Dias.

Lembrarei, ainda, Sr. Presidente, os nomes do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Secundino de Gomensoro, comandante de uma das duas divisões que formavam a Força Naval Brasileira ali presente.

E existem outros a citar:

O Primeiro-tenente Francisco de Abreu, Comandante da **Belmonte**; o Primeiro-tenente Alvaro Augusto de Carvalho, comandante da **Ipiranga**; o Capitão-tenente Joaquim José Pinto, comandante da **Jequitinhonha**; o ca-

pitão-tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, comandante da **Parnaíba**; o capitão-tenente Bonifácio José de Santana, comandante da **Berberibe**; o primeiro-tenente Justino José de Macedo Coimbra, comandante da **Iguatemi**; o primeiro-tenente Eliário José Barbosa, comandante da **Mearim**; o capitão-de-Fragata Teotônio Raimundo de Brito, comandante da **Amazonas**; o primeiro-tenente Luiz Von Hoonholtz, comandante da **Araguari**...

Os outros, todos os outros, foram tão bravos quanto estes que acabo de mencionar. A eles, juntos, devemos a vitória do Riachuelo...

A vivência das guerras e de suas batalhas, Senhor Presidente, é que dá às corporações militares — em qualquer tempo e lugar — a consciência exata de seus fins, de suas responsabilidades, de suas necessidades.

Vencida a guerra, ao voltar às suas bases do litoral atlântico, a Marinha Brasileira era outra. Era uma corporação veterana, sofrida. A experiência de fogo por que passara nos ermos fluviais do coração continental, deu-lhe a noção profunda e perene de um papel — que ela teria a cumprir, por toda a vastidão do tempo.

Existe, entre as magníficas e vigorosas tradições da Marinha Brasileira, Sr. Presidente, aquilo que se chama o **Compromisso de Riachuelo**...

Um compromisso renovado a cada 11 de junho, de estar sempre preparada para o combate, apta ao desempenho de qualquer missão, contando com a indispensável infra-estrutura de apoio (sem a qual, observo, os navios, quando existem, não passam de figuras simbólicas, inofensivas).

Essa obsessão com a própria eficiência, com a atualização constante de seus recursos e de suas técnicas, tem sido um traço constante no dia-a-dia de nossos almirantes e de nossos marinheiros, de 1870 para cá. Esse é um traço de alta positividade a ressaltar e hoje é o dia certo para o fazer-mos nesta Casa.

Nem sempre contaram eles, é verdade, com a compreensão e com o apoio dos Governos, para o desenvolvimento de programas ousados e caros, de modernização e de elevação da eficiência operacional da Armada.

Mas, não obstante as limitações materiais com que por muito tempo lutou, soube a nossa Marinha corresponder, com extraordinária bravura, às solicitações da Pátria — sempre que seus serviços foram por ela reclamados, como aconteceu na Primeira e na Segunda Guerras que conflagraram o mundo na primeira metade deste século.

A velha idéia do reaparelhamento total da Marinha — uma idéia que

vem, diretamente, através do tempo, daquele compromisso de Riachuelo, acabou por impor-se, Sr. Presidente, após vencer as inércias e as incompreensões que a cercaram, gerando e alimentando um programa de renovação naval, hoje em plena execução, com recursos próprios que garantem sua indispensável continuidade.

Refiro-me ao plano diretor da Marinha, Sr. Presidente, em execução.

O que esse plano diretor procura, disse o Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, o grande Ministro hoje à frente da nossa gloriosa Armada — numa palestra escolar — “é definir metas adequadas às responsabilidades da Marinha e fixar os caminhos para alcançá-las, atualizando sempre o levantamento das necessidades gerais e específicas, integrando-as e compatibilizando-as, dentro de prioridades, para execução harmônica com os programas do Governo”.

As idéias, nesse plano, “deverão ser sempre reanalisadas, as concepções revistas de forma a que ele se apresente sempre atualizado, quer no âmbito naval, quer na realidade brasileira”.

O plano diretor é um sistema de planejamento administrativo implantado na Marinha em 1963. Destaca o Almirante Adalberto de Barros Nunes haver um aspecto honroso a ser registrado na sua implementação. É que a técnica de planejamento nele prevista antecede à técnica de **orçamento por programas** que tem sido implantada na esfera federal desde 1964. “Há perfeita compatibilidade entre a técnica de orçamento por programa e a técnica de planejamento do plano diretor, que pode ser sintetizado pela expressão, hoje bastante em uso, de **administração por objetivos**. É sabido que anteriormente ao orçamento por programas, na área federal, a planificação era feita por despesas e não por resultados a serem alcançados”.

Em 1967 nossa esquadra possuía 22 unidades, quase todos navios obsoletos e 6 contratorpedeiros, classe “Pará”, cedidos por empréstimo pela Marinha americana.

Em 1973, o número de unidades poderá subir a 34.

Prossegue aceleradamente a construção das fragatas e em breve terá de 12 a 14 contratorpedeiros classe “Pará” e de 4 e 5 submarinos tipo “Guppy II”. Terá em ação, também, o 1.º submarino classe “Oberon”, bem como 4 navios varredores classe “Ara-tu”.

A curto prazo, será construído ou comprado um porta-helicópteros; contará com 6 fragatas; o número de contratorpedeiros classe “Pará” comprados subirá para 18 e o de sub-

marinos "Guppy" para 6; 3 submarinos classe "Oberan" e 6 navios varredores, classe "Aratu", estarão em atividade. Contaremos, então, com um total de 47 unidades, acrescido, em prazo mais longo, de outras 6.

Sr. Presidente, essa ampliação das forças de combate propriamente ditas faz-se em estreita conexão com todo um esforço metódico, orgânico, de implantação e de modernização das instalações terrestres, bem como das estruturas que permitem a formação e o aperfeiçoamento da oficialidade; o preparo e o treinamento dos graduados, técnicos ou combatentes, e dos marinheiros.

O plano é unitário, visa a objetivos globais e, nesse conceito, para aumentar a eficiência da esquadra, procura abranger a tudo aquilo que influi, basicamente, no grau dessa eficiência. Torna as atividades administrativas intrínsecas e inerentes às atividades operativas. Realça e eleva a logística, sem perguntar quais são os limites entre ambas.

Sr. Presidente, todo esse esforço hercúleo e silencioso não é um castelo no espaço, construído para alimentar vaidades ou caprichos. Ele responde a uma necessidade da Nação brasileira. Precisamos contar com uma expressão naval forte em nosso Poder Militar, porque temos vastos interesses e múltiplas responsabilidades ligadas ao mar e devemos estar preparados para atender a ambos.

O nível de importância que isso atinge está em relação direta com o próprio desenvolvimento demográfico, econômico e tecnológico a que chegamos e ao imperativo de determinadas ações a que isso nos leva.

Cresce, a cada momento, a importância militar e econômica do mar, num mundo onde escasseiam os recursos alimentares e energéticos, ante o rápido e predatório desgaste das reservas e ao crescimento explosivo de sua população, que duplicará em 20 anos.

Voltam-se assim os cientistas para o mar, na esperança, na certeza — os fatos já o dizem — de que nele serão obtidos os recursos indispensáveis à sobrevivência humana.

É preciso, pois, preservar de uma dilapidação, por terceiros, as riquezas de nossa plataforma continental que é aquela faixa de fundo oceânico, fronteira às extensas praias do litoral brasileiro.

Face ao quadro conjuntural novo; ao grande interesse pela exploração dos recursos piscosos e minerais dessa plataforma, inclusive petróleo, possível e altamente rentável com o emprego dos novos recursos tecnológicos disponíveis, e face ao imperativo de dar maior cobertura à nossa Marinha Mercante, havemos por bem inovar,

não faz muito tempo, afirmando o conceito do mar territorial de 200 milhas.

Consideradas as antigas responsabilidades de nossa Marinha, já grandes, em virtude desse extenso litoral voltado para um espaço marítimo — o do Atlântico Sul — que cresce de importância a cada dia, que a ela cumpria defender. Consideradas essas já antigas responsabilidades, repito, não estarei exagerando se disser que as responsabilidades reservadas à nossa Marinha cresceram em cerca de 1 000%, depois de tornar-se legal o mar territorial de 200 milhas...

Sinto-me, pois, confiante em saber que a Marinha está atenta ao papel que lhe cabe desempenhar, olhos voltados para os objetivos nacionais permanentes, trabalhando intensamente para poder sempre triunfar, como o fez bravamente em Riachuelo, há um século — mas acho, Sr. Presidente, que tudo que se está fazendo, ainda é pouco, em relação ao que o País espera de sua Marinha.

Não estou fantasiando. Não estou com a mente povoada desses inimigos vagos e fictícios que, através da história, sempre tiraram o sono a não poucos generais e almirantes, vítimas de uma compreensível distorção profissional. Estou raciocinando ante o quadro imediato, preciso, de uma realidade que a ninguém é dado a desconhecer.

O problema militar brasileiro é hoje, em grande parte, um problema que se configura e que deve ser equacionado em termos de mar e de marinha. Isso, evidentemente, com o pressuposto da infra-estrutura industrial de retaguarda, indispensável à operatividade naval.

A comemoração da vitória na batalha de Riachuelo é a hora certa. Sr. Presidente, para aqui lembrarmos a urgência de uma reformulação imediata do Plano de Reaparelhamento Naval em execução. Precisamente andar mais depressa, irmos mais longe — ainda que isso nos custe caro, em recursos financeiros.

A defesa nacional não tem preço. Cabe repisar esta verdade simples.

Temos muito a fazer, com relação ao Poder Marítimo de que precisamos — e quanto mais cedo o fizermos, melhor.

O Congresso é o lugar indicado para dizer estas coisas, Sr. Presidente, que tão de perto se relacionam com o interesse do País. Nenhum Congresso pode ser indiferente à ideia de um Brasil despreparado para o papel que lhe cumpre desempenhar na área internacional.

O Brasil precisa urgentemente de quatro esquadras independentes, Sr. Presidente. Duas marítimas e duas

fluviais. As marítimas, cada uma com arsenais, bases e um navio-aeródromo pelo menos, para repartirem entre si as responsabilidades do guardamento do imenso litoral, do Oiapoque ao Chuí. As fluviais, para garantirem nossa soberania, nos rios da bacia Amazônica e na do Prata (esta, na parte brasileira, é claro).

O que se tem a fazer, com vistas ao engrandecimento naval, é todavia, Sr. Presidente, um pouco mais do que multiplicar bases e barcos. Urge o desenvolvimento de toda uma política, com vistas a criar no País, entre os jovens, a mentalidade navalista — um gosto pela navegação, pela história naval e pela oceanografia — que ainda não existe, infelizmente, pelo menos na escala desejada.

É preciso, entre várias coisas, dar maior estímulo do que o que vem sendo dado aos escoteiros do mar. Cumprir uma decisão federal existente sobre o ensino da Geografia Marítima no ciclo ginásial — até agora descumprida.

E caberia, também, criar três colégios navais, de estruturas e fins semelhantes aos atuais colégios militares, no Norte, no Centro-Leste e no Sul, de preferência em cidades onde não existissem os ditos colégios militares — para despertar e captar as vocações da juventude para a fascinante carreira do mar...

Sr. Presidente, não quero estender-me demais. Se me excedi, é porque desejo um Brasil grande e poderoso e sei que isso não será possível nunca, enquanto não viermos a dispor do grande Poder Marítimo que as circunstâncias exigem, com urgência, que venhamos a ter.

Precisamos de poderio marítimo, Sr. Presidente, que é uma parte da expressão militar do Poder Nacional, pois, é com o respaldo desse Poder, mais em termos estáticos do que dinâmicos, observo. Mais pela dissuasão do que pela ação efetiva, é que exerceremos a nossa liderança...

E aqui completo um pensamento que iniciei em outra parte deste discurso:

Uma liderança voltada para a ordenação dos esforços comuns em prol do desenvolvimento de todos, dentro da paz — ideia que está presente, por exemplo, no projeto brasileiro-paraguai de Itaipu — visando sempre à intensificação do intercâmbio comercial, cultural e tecnológico com as nações irmãs. Uma liderança, enfim, voltada obsessivamente para a paz; para a concórdia e para o progresso de todas as nações continentais, em plano de igualdade.

A melhor homenagem que hoje podemos prestar aos heróis de Riachuelo, Sr. Presidente, é assim afirmar,

pensando neles, que **nunca mais**, na imensidade sem fronteiras do tempo histórico, outros brasileiros ou nacionais dos países vizinhos e irmãos precisarão **morrer**, como eles morreram para que as respectivas Pátrias sobrevivam.

Acredito que **nunca mais** precise-mos recorrer à guerra, para solucionar divergências com os nossos vizinhos.

O **compromisso de Riachuelo** é, portanto, essencialmente marcado por um ideal de entendimento permanente com os vizinhos. E é, inclusive, por esse motivo, — concluo, Sr. Presidente, — que me sinto a ele também vinculado, pensamento preso a este Brasil, já em pleno e magnífico voo para a grandeza e para a glória.

É o que tinha a dizer. (**Muito bem! Muito bem! Palmas prolongadas. O orador é cumprimentado.**)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Para falar em nome do Movimento Democrático Brasileiro, concedo a palavra ao nobre Senador Amaral Peixoto.

O SR. AMARAL PEIXOTO — (Pronuncia o seguinte discurso — Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Bem diferente para mim este 11 de junho de 1973. Há muitos anos, aluno da Escola Naval ou jovem tenente — bons tempos que deixaram tantas saudades — marchava pela Praia do Russel, diante do monumento do Almirante Barroso. Como poderia pensar, então, que, mais tarde, viria a ocupar esta Alta Tribuna para, em nome do meu Partido, o Movimento Democrático Brasileiro, dirigir a minha saudação à Marinha de Guerra à qual tenho a honra de pertencer.

As gerações se sucedem, mas o espírito que nos congrega continua o mesmo. A vida nos leva por caminhos diferentes, as posições são, às vezes, antagônicas, mas o amor pela Marinha é sempre o mesmo. Falo, daqui, aos marinheiros de hoje com o mesmo ardor dos meus 20 anos. Sintome, novamente, no velho casarão da Ilha das Enxadas, coloco-me no convés do encouraçado "Minas Gerais". Vejo, diante do meus olhos, os mestres que tivemos, os antigos almirantes e os comandantes sob cujas ordens servimos e com os quais tanto aprendemos. Não vou citar nomes. São tantos que não quero incorrer em omissões. Recordo também os meus companheiros de escola, os meus contemporâneos, muitos já falecidos, quase todos afastados do serviço ativo da Marinha.

Em formosa oração, o Padre Antonio Vieira, na comemoração de Santo Antônio de Lisboa, dizia que nas

festas de Santos pregadores era aconselhável falar como eles o fizeram, do que falar sobre eles. Daí ter largado os homens que não o queriam escutar e falar aos peixes que, atentamente, o ouviram.

Em vez de descrever os atos heróicos das guerras em que estivemos envolvidos, prefiro falar sobre as dificuldades que os nossos patrióticos tiveram que enfrentar em diferentes oportunidades, para bem servir a Marinha, para cumprir os seus deveres para com o Brasil. Se eles puderem ouvir-me, compreenderão as minhas palavras.

A Marinha do Brasil nasceu com a Independência, ou melhor, antecipou-se a ela. Herdamos dos portugueses a tradição das conquistas do mar. A Escola Naval é a continuação da Escola de Sagres. Formamos, na Marinha Real, os nossos primeiros marinheiros, e muitos dos nossos marujos reinóis adotaram a nossa Pátria, conquistados pelo encanto da terra e pelo convívio agradável da gente brasileira.

A Independência não foi tão fácil como alguns pensaram naquela época e até hoje, levemente, outros ainda afirmam. As dimensões continentais do Vice-Reinado, a população rarefeita — não chegávamos a 5 milhões — concentrada em uns poucos núcleos dispersos ao longo da costa imensa, a deficiência das comunicações: tudo contribuía para facilitar a resistência ao espírito da independência dos brasileiros. Mesmo que no Rio de Janeiro e nos centros populacionais mais próximos de São Paulo e Minas Gerais, a idéia vingasse, teriam os partidários do movimento que vencer a resistência das concentrações de tropas da metrópole no Rio Grande do Sul, na Bahia e no extremo Norte. O Brasil poderia separar-se de Portugal; mas quantos países resultariam dessa separação? Temos o exemplo da América Espanhola, desmembrada em várias repúblicas. Foi o gênio e a sensibilidade de um político a impedir acontecer o que parecia ser inevitável. José Bonifácio, o artífice da emancipação, compreendeu que o Domínio do Mar era imprescindível para consolidar o que desejavam os brasileiros. Teve o grande Andrada um colaborador dedicado no futuro Marquês de Barbacena, que, da Inglaterra, fez sugestões no mesmo sentido: é preciso assegurar a supremacia no mar. A princípio, por conta própria e depois do 7 de setembro, com instruções precisas do Governo, Caldeira Brant tomou uma série de providências relevantes, negociando a compra de barcos e armamentos. O essencial porém foi o recrutamento de oficiais e marinheiros ingleses para o serviço do Brasil. Lembrou o nome de Lord Cochrane, livre de seus compromissos com o Chile, para coman-

dar a esquadra. A dedicação de brasileiros e portugueses que nos ficaram fiéis, facilitou o preparo das forças navais. O Arsenal do Rio de Janeiro, quase paralisado, foi reativado e recuperou vários navios. O Capitão-de-Mar-e-Guerra, Luiz da Cunha Moreira, um oficial brasileiro — um dos poucos na Marinha Portuguesa — foi nomeado Ministro. Os recursos eram deficientes, mas, mesmo assim, o trabalho foi magnífico. Não faltou o apoio popular. Uma subscrição nacional, iniciada pela contribuição do próprio Imperador Pedro I, alcançava em junho de 1923 a apreciável quantia de 33.000 contos de réis, equivalente a 6.600 libras esterlinas, permitindo a aquisição de vários navios. O Imperador ia todas as manhãs ao Arsenal, estimulando os operários para um trabalho mais rápido. Todos haviam compreendido a importância do domínio do mar para assegurar e consolidar a Independência. Em fins de 1822 a situação era diferente. Os portugueses haviam-se refugiado no Sul em Montevideu, e, na Bahia a resistência já se esboçava com a ação destemida da gente de Itaparica, chefiada pelo Tenente João das Botas, Mestre do Arsenal da Marinha que se revelara homem empreendedor e combativo. Em março de 1823, Cochrane chega ao Rio de Janeiro e é levado pessoalmente por José Bonifácio ao Imperador. Dois dias depois acerta com o Ministro da Marinha as condições com que entraria para o serviço naval e, exatamente decorridos oito dias, içava o seu pavilhão na nau "Pedro I", assumindo o comando do Esquadrão da Independência.

Antes do fim de abril estavam os navios comandados por Cochrane diante da barra da Baía de Todos os Santos, tornando efetivo e legal o bloqueio e impedindo que a frota lusitana viesse para o Sul atacar o Rio de Janeiro e libertar a Divisão sitiada em Montevideu, conforme instruções recebidas da Corte. Também não foram fáceis os dias decorridos nesse bloqueio. A superioridade de forças do adversário não era o que mais preocupava. A intranquilidade resultante da falta de confiança em alguns marujos portugueses, não identificados com a causa da Independência, originou sérios aborrecimentos. As resistências foram grandes, mas tudo foi vencido e com a retirada de 2 de julho estava liquidado o maior reduto da metrópole, em terras do Brasil. Daí partiram para libertar o Maranhão e o Pará, cujas autoridades sempre estiveram mais ligadas a Lisboa do que ao Rio de Janeiro. A pequena fragata "Niterói" — nome tão caro aos dois oradores desta sessão — perseguiu até águas europeias os adversários.

Quarenta anos depois, em 1864, era a Marinha novamente chamada para importante campanha em defesa da

soberania Nacional. Como sempre não estávamos devidamente preparados.

Os anais do Congresso Nacional e numerosas publicações militares e culturais, assinalam todos os anos as datas marcantes dos feitos gloriosos das nossas Forças Armadas. Páginas admiráveis, enaltecendo o heroísmo de marinheiros e soldados, que lutaram nessa campanha enriquecem a literatura brasileira.

Ainda há poucos instantes acabamos de ouvir o notável discurso do nobre Senador Vasconcelos Torres.

Dispensar-me por isto de descrever o que se passou nas águas do Riachuelo em 11 de junho de 1865. Basta que me refira a Barroso — chefe capaz e destemido — a Greenhalgh e Marcílio Dias, exaltando-lhes a bravura com que lutaram no convés da corveta "Parnaíba". Citando o velho Almirante e dois jovens — um guarda marinha, o outro marinheiro —, presto a homenagem de respeito e gratidão do Senado Federal a todos os que guarneciam os vasos de guerra do Brasil, homens da Marinha e do Exército, que tão bem se comportaram, repelindo o ataque inimigo. Não é possível deixar de registrar a valentia dos paraguaios que no assalto as nossas embarcações se houveram com destemor quase selvagem. Reconhecendo que eles souberam vender caro a decisão pelas armas, tornamos mais expressiva a atuação de nossos patrícios.

Quero assinalar porém, as consequências da batalha do Riachuelo, para o desenvolvimento da guerra na qual fomos envolvidos. Em pouco tempo, como nas campanhas da Independência, pusemos em ação forças poderosas, capazes de assegurar a vitória, o que inspirou confiança em nós mesmos e despertou a admiração dos aliados. Riachuelo, impedindo a descida das Forças Paraguaias para o ataque às metrópoles — Buenos Aires e Montevideo — consolidou a Triplíce Aliança e, abrindo o acesso ao Território adversário, facilitou o triunfo final. Mostrou ainda a necessidade conjugação das forças de Terra e Mar, para prosseguimento da luta, despertando interesse dos historiadores e técnicos militares pela América do Sul. Numerosos trabalhos foram escritos, alguns cheios de imprecisão e erros mas sempre reconhecendo o grande esforço feito pelo Império Brasileiro. Realmente, repelir um ataque em local tão difícil — um passo estreito, sinuoso e de pouca profundidade — com navios não apropriados à navegação fluvial, exigia muita ousadia e disposição dos comandantes e tripulantes e, essas qualidades, os brasileiros mostraram ter e as confirmaram até o desfecho final da guerra.

E muito mais tarde, nas duas grandes guerras mundiais, fomos nova-

mente envolvidos, sem o desejar e como sempre sem estarmos suficientemente preparados. Falando nesta Casa, em 1971, na comemoração do término do segundo conflito, tive a oportunidade de mostrar o sacrifício imposto à Marinha, para cumprir a sua missão: assegurar, a princípio, a neutralidade e, em seguida, colaborar com os Estados Unidos no patrulhamento do Atlântico Sul.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, não sabemos o que nos reserva o futuro. Somos um povo tradicionalmente amigo da paz. Sabemos que as guerras nada resolvem e devemos trabalhar intensamente para que os nossos jovens sejam poupados. Não temos reivindicação a fazer em relação a vizinhos, nem pretendemos exercer qualquer hegemonia. Desejamos ter boas relações, culturais e comerciais, com todos os povos, mas precisamos estar preparados para, em caso de necessidade, garantirmos a nossa soberania. Não nos esqueçamos jamais que, por melhor que sejam as ligações terrestres, rodoviárias e ferroviárias, dependemos essencialmente do mar. Somos um País debruçado sobre o Atlântico Sul. Do mar precisamos tirar alimento para o povo. Do fundo dos oceanos podemos retirar minérios que já se tornam escassos em terra. No mar estão os caminhos que nos ligam ao mundo.

Por todos esses motivos acompanhemos e aplaudimos o programa de renovação da esquadra, aproveitando a capacidade de estaleiros nacionais e encomendando submarinos, fragatas e varredores no exterior. A razão de ser da Marinha é a esquadra, afirma judiciosamente o Ministro Adalberto Nunes e eu recordo a velha frase: mais valem homens de aço em navios de madeira, do que homens de madeira em navios de aço. Cuidemos também de aprimoramento físico, moral e intelectual da gente do mar. Não desejamos a guerra, repito, mas se ela vier, que encontre às Forças Armadas aparelhadas para a sua missão.

Com o aumento da população e a poluição do meio-ambiente, torna-se ameaçador o problema da fome.

Tem, por isso, notável valor os trabalhos do Instituto de Pesquisas da Marinha, principalmente quando cuida da Biologia Marinha e da Oceanografia Química.

Neste momento, aproveito a oportunidade para comunicar ao Senado que amanhã, no Rio de Janeiro, um grupo de oficiais da Marinha, em sua maioria almirantes da reserva, homens de grande valor, vai fundar a Liga Naval Brasileira, destinada a chamar a atenção do povo, de todos os brasileiros sobre os problemas do mar.

Precisamos conhecer o oceano, as suas águas, as suas possibilidades, o fundo dos mares com suas riquezas. O ambicioso "Projeto Cabo Frio" criará, nesse privilegiado recanto fluminense, além de um grande complexo industrial, pesquisas de grande projeção e uma experiência notável de fertilização do mar, trazendo as águas mais profundas e mais ricas para a superfície, aumentando a produtividade da pesca. Cabo Frio será, espero ver ainda nos anos que me restam de vida, o Centro de Estudos Oceanográficos do Brasil — a Universidade do Mar.

Precisamos lembrar, também, que a Marinha Mercante, imprescindível ao desenvolvimento nacional, cresce a todo o momento. Desde 1958 novos estaleiros se instalaram aqui e constroem navios de grande tonelagem, aumentando assim, cada vez mais, as responsabilidades da Marinha de Guerra, que lhes deve dar proteção, fornecer balizamento ao longo do litoral e cartas de navegação, cada vez mais detalhadas.

Quero deixar registrados em minha oração alguns trechos da Aula Inaugural proferida este ano pelo ilustre Ministro Adalberto Nunes na Escola de Guerra Naval:

"Tem assim a Marinha — diz S. Ex.^a. — a obrigação de se constituir como uma força nacional e não apenas como componente de uma força interamericana". "Temos que crescer mais rápido do que cresce o Brasil".

"Temos que apoiar os interesses nacionais e atender aos compromissos internacionais."

Temos de nos fazer presentes na Amazônia, procurando a fixação nesta área e ali valorizar o homem pela atenção devida aos núcleos populacionais, localizados nas fronteiras fluviais e vias de penetração.

E mais adiante afirma o ilustre Almirante:

"Tem a Marinha grande parcela de responsabilidade na manutenção da ordem democrática, na preservação dos valores morais e espirituais e na paz social de nosso povo, na manutenção de independência e soberania, da integridade territorial e na afirmação do prestígio internacional da Nação".

Como brasileiro, como antigo marinheiro, faço votos para que esses compromissos sejam mantidos e possa o povo brasileiro, nos dias de hoje e no futuro, orgulhar-se de sua Marinha de Guerra, como a Nação e o povo o fizeram em 1865, consagrando os feitos gloriosos dos heróis de Riachuelo. (Muito bem! Muito bem!)

Palmas prolongadas. O orador é cumprimentado.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Acaba o Senado Federal, através das palavras autorizadas dos Senhores Vasconcelos Torres e Amaral Peixoto, de prestar sincera e patriótica homenagem à nossa gloriosa *Marinha de Guerra*, pela passagem de mais um aniversário da *Batalha Naval de Riachuelo*.

Permitam-me V. Ex.^{as} que, como soldado, lembre, aqui, os nomes de dois integrantes da minha Arma que se bateram valentemente em Riachuelo: Capitão Pedro Afonso Ferreira e Tenente Feliciano Inácio de Andrade Maia. Desde os alhores da Pátria, marinheiros e soldados sempre pelejaram juntos. E hoje, com a nova Arma — A Aviação, são os intrépidos aviadores, os denodados marinheiros e os bravos soldados que, destemidamente, lutam para que tenhamos, sob as bênçãos de Deus, dias de paz, tranquilidade e prosperidade.

A Mesa associa-se às homenagens prestadas à gloriosa *Marinha brasileira*. (Palmas.)

Comparecem mais os Srs. Senadores:

José Esteves — Milton Trindade — Helvídio Nunes — Virgílio Távora — Duarte Filho — Milton Cabral — Ruy Carneiro — Arnon de Mello — Luiz Cavalcante — Augusto Franco — Leandro Maciel — Antônio Fernandes — Eurico Rezende — Amaral Peixoto — Orlando Zancaner — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Antônio Carlos — Lenoir Vargas — Daniel Krieger.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Está encerrado o tempo destinado às homenagens à gloriosa *Marinha brasileira*. (Pausa.)

Sobre a mesa, projeto de lei que vai ser lido pelo Sr. 1.º-Secretário.

É lido o seguinte:

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 68, de 1973

Fixa os valores de vencimentos dos cargos dos Grupos-Atividades de Apoio Legislativo, Serviços Auxiliares e Serviços de Transporte Oficial e Portaria, do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Aos níveis de classificação dos cargos de provimento efetivo, das Categorias funcionais dos Grupos a que se refere esta lei, criados e estruturados com fundamento na Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, cor-

respondem os seguintes valores de vencimentos:

I — Grupo-Atividades de Apoio Legislativo

Níveis	Vencimentos mensais Cr\$
SF-AL-8	5.200,00
SF-AL-7	4.600,00
SF-AL-6	3.900,00
SF-AL-5	3.600,00
SF-AL-4	2.400,00
SF-AL-3	2.000,00
SF-AL-2	1.500,00
SF-AL-1	1.300,00

II — Grupo-Serviços Auxiliares

Níveis	Vencimentos mensais Cr\$
SF-SA-6	2.300,00
SF-SA-5	1.900,00
SF-SA-4	1.500,00
SF-SA-3	1.000,00
SF-SA-2	900,00
SF-SA-1	600,00

III — Grupo-Serviços de Transporte Oficial e Portaria

Níveis	Vencimentos mensais Cr\$
SF-TP-5	1.200,00
SF-TP-4	1.000,00
SF-TP-3	900,00
SF-TP-2	700,00
SF-TP-1	500,00

Art. 2.º As diárias de que trata a Lei n.º 4.019, de 20 de dezembro de 1961, e respectivas absorções, bem assim a gratificação de nível universitário, referentes aos cargos que integram os Grupos, de que trata esta lei, ficarão absorvidas, em cada caso, pelos vencimentos fixados no artigo anterior.

§ 1.º A partir da vigência dos Atos de inclusão de cargos no novo sistema, a que se refere o art. 1.º, cessará para os respectivos ocupantes, o pagamento das vantagens especificadas neste artigo.

§ 2.º Aplica-se o disposto neste artigo aos funcionários do Quadro de Pessoal do Senado Federal, à medida que os respectivos cargos forem transformados ou transpostos para Categorias funcionais integrantes dos demais Grupos, estruturados ou criados na forma da Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970.

Art. 3.º A gratificação adicional por tempo de serviço dos funcionários do Quadro de Pessoal do Senado Federal, que forem incluídos nos Grupos de que trata esta lei, e nos demais estruturados e criados na forma da Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, será calculada na forma do dis-

posto no artigo 10 da Lei n.º 4.345, de 26 de junho de 1964.

Parágrafo único. Aos atuais funcionários que, em decorrência, da aplicação desta lei, passarem a perceber, mensalmente, retribuição total inferior à que vinham auferindo de acordo com a legislação anterior, será assegurada a diferença, como vantagem pessoal, nominalmente identificável, na forma do disposto no artigo 4.º e respectivos parágrafos da Lei Complementar n.º 10 de 6 de maio de 1971.

Art. 4.º Os inativos farão jus à revisão de proventos com base nos valores de vencimentos fixados no Plano de Retribuição para os cargos correspondentes àqueles em que se tenham aposentado de acordo com o disposto no art. 10 do Decreto-lei n.º 1.256 de 26 de janeiro de 1973.

§ 1.º Para efeito do disposto neste artigo será considerado o cargo que tenha servido de base de cálculo aos proventos à data da aposentadoria, incidindo a revisão unicamente na parte do provento correspondente ao vencimento-base, aplicando-se as normas contadas nos artigos 2.º e 3.º desta lei.

§ 2.º O vencimento, que servirá de base à revisão do provento, será o fixado para a classe da Categoria funcional para a qual tiver sido transposto o cargo de denominação e símbolos iguais ou equivalentes ao daquele em que se aposentou o funcionário.

§ 3.º O requerimento, resultante da revisão prevista neste artigo, será devido a partir da data da publicação dos Atos de transposição de cargos para a Categoria funcional respectiva.

Art. 5.º Os vencimentos, fixados no artigo 1.º desta lei, vigorarão a partir da data de publicação dos Atos de transformação ou transposição de cargos para as Categorias funcionais correspondentes.

Art. 6.º Observado o disposto nos arts. 8.º, inciso III, e 12 da Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, as despesas decorrentes da aplicação desta lei serão atendidas pelos recursos orçamentários próprios do Senado Federal, bem assim por outros recursos a esse fim destinados, na forma da legislação pertinente.

Art. 7.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8.º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

Dando continuidade à aplicação das diretrizes fixadas para a classificação de cargos do Serviço Público na Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, e na Lei Complementar que fixou normas para o cumprimento do disposto nos arts. 98 e 108, § 1.º, da Cons-

tuição Federal, que estabelecem os princípios da paridade retributiva e da aplicação dos sistemas de classificação para os servidores dos Três Poderes, a Comissão Diretora submete ao Plenário o presente Projeto de Lei que fixa os valores de vencimentos dos Grupos-Atividades de Apoio Legislativo, Servidores Auxiliares e Serviços de Transporte Oficial e Portaria do Quadro Permanente do Senado Federal.

Necessário esclarecer que, na observância dos preceitos legais que regulam a matéria, a Comissão Diretora, considerando as peculiaridades próprias dos Serviços da Casa, adota, sempre que possível, as normas para a implantação, traçadas para a área do Poder Executivo através do Decreto n.º 70.320, de 23 de março de 1972.

Em consequência, estabelece-se o correspondente plano de vencimentos, atribuindo-se aos diferentes grupos ocupacionais escalas de níveis específicos, nos termos do art. 5.º da Lei n.º 5.645, de 1970.

Os valores de vencimentos, fixados para os Grupos-Serviços Auxiliares e Serviços de Transporte Oficial e Portaria, seguem os valores retributivos dos Grupos de igual identidade da área do Poder Executivo, fixados nas Leis n.ºs 5.845, de 6 de dezembro de 1972 e 5.886, de 31 de maio de 1973.

Quanto ao Grupo-Atividades de Apoio Legislativo, sem paradigma no Poder Executivo, tomou-se por base os valores retributivos fixados, na Lei n.º 5.846, de 1972, para o Grupo Diplomacia, do Ministério das Relações Exteriores, uma vez que, como os cargos neste incluídos, os do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo representam o suporte técnico do processo legislativo, no âmbito federal, havendo de ser considerada a privatividade de suas altas funções, recomendando-se, portanto, o seu posicionamento em nível de igual relevância.

Da mesma forma que o estabelecido para o Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, previu-se a absorção, pelos vencimentos ora fixados, das diárias de Brasília, bem assim da gratificação de nível universitário. A gratificação adicional por tempo de serviço passa a ser calculada na forma do disposto no art. 10 da Lei n.º 4.345, de 1964, em identidade, portanto, com o estabelecido para os servidores do Poder Executivo. Prevê, ainda, o projeto, a revisão de proventos dos aposentados, de acordo com o disposto no art. 10 do Decreto-lei n.º 1.256, de 26 de janeiro de 1973, tomando por base o vencimento fixado para a classe da categoria funcional para a qual tinha sido transposto o cargo de denominação e símbolos iguais ou equivalentes ao daquele em que se aposentou o funcionário.

Estas, em linhas gerais, as razões que levam a Comissão Diretora a submeter o presente Projeto à deliberação da Casa.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1973. — **Filinto Müller**, Presidente — **Paulo Tórres** — **Adalberto Sena** — **Ruy Santos** — **Benedito Ferreira** — **Geraldo Mesquita**.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — O projeto lido será publicado e, em seguida, remetido às Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças. (Pausa.)

Sobre a mesa, projetos de resolução que serão lidos pelo Sr. 1.º-Secretário.

São lidos os seguintes:

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 30, de 1973

Dispõe sobre a estruturação do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

Art. 1.º O Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, designado pelo código SF-DAS-100, compreende os cargos de provimento em comissão a que sejam inerentes atividades de supervisão, planejamento, orientação, coordenação e controle no mais alto nível da hierarquia administrativa do Senado Federal, com vistas à formulação de programas, normas e critérios que deverão ser observados pelos demais escalões hierárquicos.

Art. 2.º Os cargos integrantes do Grupo a que se refere esta Resolução distribuir-se-ão, na forma do disposto no art. 5.º da Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, em 4 (quatro) níveis, com as seguintes características:

Nível 4 — Atividades de planejamento, supervisão, coordenação, orientação, direção, controle e integração dos trabalhos administrativos do Senado Federal, consoante as deliberações da Comissão Diretora, bem assim de assistência à Mesa nos trabalhos de Plenário, envolvendo a coordenação do provimento de informações pertinentes à tramitação de matérias legislativas;

Nível 3 — I) Atividades de planejamento, supervisão, coordenação e direção dos trabalhos de administração geral e específica, com vistas ao apoio legislativo, bem assim dos trabalhos de assessoramento superior; II) Atividades de planejamento, supervisão, direção e coordenação, vinculadas ao sistema de informação;

Nível 2 — I) Atividades, sob orientação da Comissão Diretora, de planejamento, supervisão, controle e direção da formulação e execução de programas concernentes à política de divulgação e relações públicas; II)

Atividades de direção da unidade de coordenação legislativa da Secretaria-Geral da Mesa, das unidades de primeira linha das Secretarias Administrativa e Legislativa e da Assessoria; da unidade de análise da Secretaria de Informação, bem assim de direção da Representação no Estado da Guanabara; III) Atividades de direção da unidade de edições técnicas da Diretoria-Geral; IV) Atividades de assessoramento jurídico à Mesa, à Comissão Diretora, à Diretoria-Geral e aos demais órgãos do Senado Federal; V) Atividades de Chefia do Gabinete do Presidente do Senado Federal;

Nível 1 — I) Atividades de coordenação, orientação e controle, sob supervisão do Diretor-Geral, dos trabalhos relativos à elaboração e execução orçamentárias, prestação de contas e auditoria interna determinada pela Comissão Diretora ou pelo Diretor-Geral; de direção da unidade de expediente da Secretaria-Geral da Mesa; de direção, das unidades de primeira linha da Secretaria de Divulgação e Relações Públicas, e da Biblioteca; de direção dos trabalhos de assistência médica e social; bem assim atividades de controle, coordenação e direção de serviços gerais e de serviços de manutenção e operações eletrônicas; II) Atividades de assessoramento técnico-jurídico à Mesa, à Comissão Diretora, às Comissões, aos Senadores e aos demais órgãos do Senado Federal, para a elaboração de pareceres, relatórios e anteprojeto.

Art. 3.º O Grupo-Direção e Assessoramento Superiores será constituído pela Categoria Direção Superior, designada pelo código SF-DAS-101 e pela Categoria Assessoramento Superior, designada pelo código SF-DAS-102, distribuídos os cargos delas integrantes pela escala de níveis, na forma do Anexo.

Art. 4.º O regime de trabalho dos ocupantes dos cargos de que trata esta Resolução será de 40 (quarenta) horas semanais, com integral e exclusiva dedicação ao desempenho das atribuições que lhes são inerentes.

Parágrafo único. O exercício dos cargos em comissão, a que se refere este artigo, é incompatível com o recebimento de quaisquer vantagens relacionadas com a prestação de serviços extraordinários no período de 40 (quarenta) horas semanais e com a percepção de gratificação de representação.

Art. 5.º Para o provimento dos cargos de Assessor será exigida, pelo menos, a qualificação mínima de graduado em curso de nível superior, específico da área a que se destinar o assessoramento.

Art. 6.º É vedada a contratação, a partir da vigência desta resolução, a

qualquer título e sob qualquer forma, de serviços com pessoas físicas ou jurídicas, bem assim a utilização de colaboradores eventuais retribuídos

mediante recibo, para o desempenho de atividades inerentes aos cargos integrantes do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores.

Art. 7.º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8.º Revogam-se as disposições em contrário.

A N E X O

(a que se refere o artigo 3.º)

Grupo — Direção e Assessoramento Superiores

CÓDIGO: SF-DAS-100

NÍVEL		C A T E G O R I A S	
	DIREÇÃO SUPERIOR (SF-DAS-101)	ASSESSORAMENTO SUPERIOR (SF-DAS-102)	
4	Secretário-Geral da Mesa e Diretor-Geral		
3	Diretor da Secretaria Administrativa, Diretor da Secretaria Legislativa; Diretor da Assessoria; Diretor da Secretaria de Informação.		
2	Diretor da Secretaria de Divulgação e de Relações Públicas; Diretor da Subsecretaria de Coordenação Legislativa; Diretor das Subsecretarias da Secretaria Administrativa, da Secretaria Legislativa e da Assessoria; Diretor da Subsecretaria de Análise; Diretor da Subsecretaria de Edições Técnicas; Diretor da Representação do Senado Federal na Guanabara; Chefe do Gabinete do Presidente do Senado Federal.	Consultor Jurídico	
1	Diretor da Subsecretaria de Expediente; Diretor das Subsecretarias da Secretaria de Divulgação e de Relações Públicas; Diretor da Subsecretaria de Biblioteca; Diretor da Subsecretaria de Operações e Manutenção Eletrônica; Diretor da Subsecretaria de Serviços Gerais; Diretor da Subsecretaria de Assistência Médica e Social.	Auditor Assessor Legislativo	

Justificação

O presente Projeto de Resolução dispõe sobre a estruturação do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores do Quadro Permanente do Senado Federal, consoante as disposições legais específicas.

Assim, foram obedecidas, tanto quanto possível, as posições hierárquicas dos referidos cargos, uma vez que estas teriam que ser estabelecidas considerando a sistemática adotada para os de idêntica faixa do Serviço Civil do Poder Executivo, na forma da Lei Complementar n.º 10, de 1971; da Lei n.º 5.645, de 1970; e das demais disposições legais pertinentes à espécie.

Ainda em obediência aos diplomas legais citados, estabelece, o projeto, o regime de trabalho dos ocupantes dos referidos cargos em quarenta (40) horas semanais, com integral e exclusiva dedicação ao desempenho das atribuições que lhes são inerentes.

Para que houvesse identidade perfeita das normas que estruturam o Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, tanto na área do Poder Executivo, quanto nas do Poder Judiciário e da outra Casa do Congresso Nacional, respeitada a situação dos atuais servidores contratados para prestarem serviços de assessoramento, veda o projeto a contratação de serviços com pessoas físicas ou jurídicas, mesmo em caráter eventual, para o

desempenho de atividades inerentes aos cargos estruturados no presente projeto.

Estas, as razões da iniciativa que ora a Comissão Diretora encaminha ao exame do Senado Federal, em atendimento às determinações legais.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1973. — Filinto Müller, Presidente — Paulo Tôrres — Adalberto Sena — Ruy Santos — Benedito Ferreira — Geraldo Mesquita.

PROJETO DE RESOLUÇÃO

N.º 31, de 1973

Dispõe sobre a constituição e estruturação do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

Do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo

Art. 1.º O Grupo — Atividades de Apoio Legislativo, do Quadro Permanente do Senado Federal, designado pelo código SF-AL-010, compreende Categorias funcionais integradas de cargos de provimento efetivo, a que são inerentes atividades de apoio legislativo, de níveis superior e médio, abrangendo encargos de assistência técnica, pesquisa e análise na formulação e exame de proposições e outros documentos parlamentares, e na recuperação da informação instrutiva do processo legislativo; su-

pervisão, revisão, redação final e organização do registro taquigráfico de debates e pronunciamentos de interesse legislativo, bem como encargos relacionados com a segurança de autoridades e personalidades e atendimento aos serviços de plenários.

Art. 2.º As classes integrantes das Categorias funcionais do Grupo a que se refere o artigo anterior, distribuir-se-ão, na forma do disposto no artigo 5.º da Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, em 8 (oito) níveis hierárquicos, com as seguintes características:

Nível 8 — I) Atividade de nível superior, de natureza pouco repetitiva, envolvendo supervisão, coordenação e orientação de trabalhos legislativos, estudos e assistência técnica na formulação e análise de proposições e outros documentos parlamentares, bem assim de trabalhos de análise, pesquisa e recuperação da informação instrutiva do processo legislativo. II) Atividades de nível superior, de natureza pouco repetitiva, envolvendo supervisão, coordenação e orientação dos trabalhos de gravação, registro, revisão e redação final de debates e pronunciamentos, bem assim o planejamento da elaboração dos originais para publicação no órgão oficial.

Nível 7 — I) Atividades de nível superior, de natureza pouco repetitiva, envolvendo coordenação, orientação e execução especializada di-

trabalhos legislativos; estudos e assistência técnica na análise de proposições e outros documentos parlamentares, bem assim de trabalhos de análise, pesquisa e recuperação da informação instrutiva do processo legislativo. II) Atividades de nível superior, de natureza pouco repetitiva, envolvendo coordenação, orientação e execução especializada do registro e redação final de debates e pronunciamentos.

Nível 6 — I) Atividades de nível superior envolvendo coordenação, orientação e execução de trabalhos legislativos; estudos e assistência técnica na análise de proposições e outros documentos parlamentares, bem assim de trabalhos de análise, pesquisa e recuperação da informação instrutiva do processo legislativo. II) Atividades de nível superior, envolvendo coordenação e execução especializada de trabalhos relacionados com registro taquigráfico, interpretação e revisão de debates e pronunciamentos.

Nível 5 — Atividades de nível superior, envolvendo supervisão, coordenação e orientação de trabalhos relacionados com a segurança de autoridades e personalidades brasileiras e estrangeiras, na área de jurisdição do policiamento do Senado Federal.

Nível 4 — I) Atividades de nível médio, de natureza pouco repetitiva, envolvendo orientação e execução qualificada de trabalhos de apoio, em grau auxiliar, às atividades de pesquisa e assistência técnica legislativa de nível superior, inclusive acompanhamento da tramitação de proposições, bem como atividades de nível médio, com formação técnica e especializada, envolvendo, na execução qualificada, trabalhos de apoio, em grau auxiliar, ao desenvolvimento das atividades de gravação e taquigráfica de nível superior, inclusive o registro e interpretação taquigráficos de debates e pronunciamentos. II) Atividades de nível médio, envolvendo coordenação de trabalhos relacionados com a segurança de autoridades e personalidades brasileiras e estrangeiras, na área de jurisdição do policiamento do Senado Federal.

Nível 3 — I) Atividades de nível médio e de natureza repetitiva, en-

volvendo execução qualificada, sob supervisão e orientação, de trabalhos de apoio, em grau auxiliar, ao desenvolvimento dos trabalhos de pesquisa legislativa de nível superior, bem assim atividades de nível médio, de natureza repetitiva, com formação técnica, envolvendo, na execução qualificada, trabalhos de apoio, em grau auxiliar, ao desenvolvimento das atividades taquigráficas de nível superior, inclusive o registro e interpretação taquigráficos de debates e pronunciamentos. II) Atividades de nível médio, envolvendo coordenação e execução de trabalhos relacionados com a segurança de autoridades e personalidades brasileiras e estrangeiras, na área de jurisdição do policiamento do Senado Federal. III) Atividades de nível médio, envolvendo coordenação e orientação de trabalhos relacionados com o atendimento aos serviços de plenários.

Nível 2 — I Atividades de nível médio, envolvendo execução qualificada, sob supervisão e orientação, de trabalhos relacionados com a segurança de autoridades e personalidades brasileiras e estrangeiras, na área de jurisdição do policiamento do Senado Federal. II) Atividades de nível médio, envolvendo orientação dos trabalhos relacionados com o atendimento aos serviços de plenários.

Nível 1 — Atividades de nível médio, envolvendo execução qualificada, sob coordenação e orientação, dos trabalhos relacionados com o atendimento aos serviços de plenários.

Art. 3.º O Grupo — Atividades de Apoio Legislativo é constituído pelas Categorias funcionais abaixo indicadas, distribuídas as classes respectivas pela escala de níveis, na forma do Anexo:

Código — SF-AL-011 — Técnico Legislativo;

Código — SF-AL-012 — Assistente Legislativo;

Código — SF-AL-013 — Taquígrafo Legislativo;

Código — SF-AL-014 — Assistente de Plenários;

Código — SF-AL-015 — Agente de Segurança Legislativa.

Art. 4.º Poderão integrar as Categorias funcionais de que trata o artigo anterior, mediante transformação ou transposição, os cargos atuais, vagos e ocupados, cujas atividades guardem correlação com as indicadas no artigo 1.º desta Resolução, observado o seguinte critério:

I — Na Categoria Funcional de Técnico Legislativo, por transformação, os cargos: a) de Redator de Anais e Documentos Parlamentares, Técnico de Instrução Legislativa, Técnico de Instrução da Representação, Auxiliar de Instrução Legislativa, Auxiliar Legislativo, Pesquisador Legislativo, Redator Pesquisador, Redator da Ata, Redator de Divulgação; e b) os de Bibliotecário, Oficial Bibliotecário, Arquivologista, Oficial Arquivologista, cujos ocupantes executem, efetivamente, atribuições de pesquisa legislativa.

II — Na Categoria funcional de Assistente Legislativo, por transformação, os cargos de Tradutor, bem assim os que excederem à lotação da Categoria de Técnico Legislativo, os de Pesquisador de Orçamento e os vagos, isolados ou de carreira, de qualquer denominação do Quadro de Pessoal do Senado Federal.

III — Na Categoria funcional de Taquígrafo Legislativo, por transposição, os cargos de Taquígrafo-Revisor e Taquígrafo de Debates.

IV — Na Categoria funcional de Assistente de Plenários, por transposição, os cargos de Auxiliar de Plenários.

V — Na Categoria funcional de Agente de Segurança Legislativa, classe final, por transposição, os cargos de Inspetor Policial Legislativo e, nas demais classes, os cargos de Agente Policial Legislativo.

Art. 5.º Os cargos ocupados serão transformados ou transpostos mediante inclusão dos respectivos ocupantes nas correspondentes Categorias funcionais, do maior para o menor nível, nos limites da lotação estabelecida para cada área de especialidade, por ordem rigorosa de classificação dos habilitados no processo seletivo a que se refere o art. 7.º desta Resolução.

§ 1.º Os cargos que, de acordo com a ordem de classificação dos respectivos ocupantes, excederem ao número fixado para a classe superior da Categoria funcional, serão transformados ou transpostos para a classe imediatamente inferior ou, se ainda ocorrer a hipótese prevista neste parágrafo, para a classe inferior seguinte.

§ 2.º Se a lotação aprovada para a Categoria funcional for superior ao número de funcionários habilitados no processo seletivo, será completada com a transformação de quaisquer outros cargos, ocupados ou vagos, independentemente da correlação estabelecida para cada Categoria funcional, respeitada as áreas de especialização e os requisitos estabelecidos no art. 7.º desta Resolução.

Art. 6.º As transformações ou transposições de cargos a que se refere o art. 4.º desta Resolução serão processadas após a observância das seguintes exigências.

I — fixação da lotação ideal, prevista no art. 8.º, item II, da Lei n.º 5.645, de 1970;

II — verificação da prioridade, por Categorias funcionais, na escala prevista no art. 2.º do Decreto n.º 70.320, de 23 de março de 1972;

III — existência de recursos orçamentários adequados para fazer face às despesas decorrentes da medida.

Art. 7.º Dos critérios seletivos, para efeito de transformação ou transposição de cargos para as Categorias funcionais do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo, serão, basicamente, os seguintes:

I — ingresso, em virtude de concurso público, em cargo isolado ou de carreira a que pertencer o cargo a ser transformado ou transposto, ou nas carreiras ou cargos isolados que a estes antecederam, bem assim na forma do art. 2.º da Lei Constitucional n.º 20, de 2 de janeiro de 1946, do art. 186 da Constituição de 1946 e do art. 26 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias de 18 de setembro de 1946;

II — habilitação em prova de desempenho funcional para os que não

satisfaçam as condições do item anterior.

§ 1.º Para o efeito do disposto no art. 5.º e seu § 1.º desta Resolução, a classificação dos funcionários habilitados de acordo com este artigo, far-se-á, classe por classe, a começar pela mais elevada, observada a seguinte ordem de preferência, sucessivamente:

a) quanto à habilitação:

1.º — o habilitado na forma do item I;

2.º — o habilitado na forma do item II;

b) em igualdade de condições de habilitação recairá a preferência, sucessivamente, no funcionário:

1.º — que possua diploma ou certificado de conclusão de curso ou habilitação legal equivalente, exigidos para ingresso na Categoria funcional;

2.º — de maior tempo na classe ou no cargo isolado;

3.º — de maior tempo na carreira a que pertencer o cargo a ser transposto ou transformado;

4.º — de maior tempo de serviço no Senado Federal;

5.º — de maior tempo de serviço público.

6.º — de maior tempo de serviço público.

§ 2.º Na apuração dos elementos enumerados na alínea b, do parágrafo anterior, tomar-se-á por base a situação funcional existente à data da homologação do processo seletivo.

§ 3.º Nos casos de transformação de cargos, a prova de desempenho será precedida de curso intensivo de treinamento.

Art. 8.º Ressalvado o disposto nos arts. 10, 11 e 12 desta Resolução, os cargos das classes iniciais das Categorias funcionais do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo serão providos mediante concurso público, em que se verificarão as qualificações essenciais exigidas nas especificações respectivas.

Art. 9.º Constituem requisitos para ingresso nas classes iniciais das Categorias funcionais do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo — além das estabelecidas nas Instruções Reguladoras dos concursos:

I — para as Categorias de Técnico Legislativo e Taquígrafo Legislativo, diploma ou certificado de conclusão de curso superior ou habilitação legal equivalente, correlacionados com as atribuições da Categoria funcional, exigindo-se, quando for o caso, formação correspondente às respectivas especialidades;

II — para a Categoria de Assistente Legislativo, certificado de conclusão do ciclo colegial ou 2.º grau, ou de nível equivalente, exigível, quando for o caso, formação técnica e especializada;

III — para a Categoria de Agente de Segurança Legislativa, curso ginasial ou 8.ª série do 1.º grau, ou de nível equivalente;

IV — para a Categoria de Assistente de Plenários, curso primário ou 5.ª série do 1.º grau.

Parágrafo único. Para progressão funcional à classe final da Categoria de Agente de Segurança Legislativa, exigir-se-á diploma do curso superior pertinente.

Art. 10. Os cargos da classe inicial da Categoria funcional de Técnico Legislativo serão providos, respectivamente, em até 1/6 (um sexto) das vagas, mediante ascensão funcional de ocupantes de cargos da classe final da Categoria funcional de Agente Administrativo, do Grupo — Serviços Auxiliares, e, em até 1/6 (um sexto), mediante progressão funcional de ocupantes da classe final da Categoria funcional de Assistente Legislativo, respeitadas as correspondentes áreas de especialização.

Art. 11. Os cargos da classe inicial da Categoria funcional de Taquígrafo Legislativo serão providos, em até 1/3 (um terço) das vagas, mediante progressão funcional de ocupantes da classe final da Categoria funcional de Assistente Legislativo, respeitadas as progressões funcionais de 3 (três) anos, cada.

Art. 12. Os cargos da classe inicial da Categoria funcional de Assistente

de Plenários serão providos mediante ascensão funcional de ocupantes da classe final da Categoria funcional de Agente de Portaria, do Grupo — Serviços de Transporte Oficial e Portaria.

Art. 13. Os candidatos à progressão e ascensão funcionais, além do atendimento ao grau de escolaridade fixado para o ingresso na Categoria funcional, deverão ser submetidos a treinamento específico.

Art. 14. A progressão funcional far-se-á pela elevação do funcionário à classe imediatamente superior àquela a que pertença, observada a respectiva especialidade, e obedecerá ao critério de merecimento, na forma estabelecida em Resolução.

Parágrafo único. O interstício para progressão funcional é de 3 (três) anos para as classes iniciais das Categorias

funcionais de Técnico Legislativo e de Taquígrafo Legislativo, e de 2 (dois) anos para as demais classes e Categorias funcionais, e será apurado pelo tempo líquido de efetivo exercício do funcionário na classe a que pertença.

Art. 15. Poderá haver ascensão funcional de ocupantes de classes finais das Categorias funcionais de outros Grupos, do Quadro Permanente do Senado Federal, para as Classes iniciais do Grupo — Atividades de Apoio Legislativo, desde que possuam o grau de escolaridade exigido em relação a cada Categoria e atendam às normas fixadas em Resolução.

Parágrafo único. O interstício para a ascensão funcional será de 2 (dois) anos, apurado pelo tempo de efetivo exercício do funcionário na classe final da Categoria funcional a que pertença.

Art. 16. A época da realização das progressões e ascensões funcionais, bem assim as normas para o respectivo processamento, serão estabelecidas em Resolução.

Art. 17. Os ocupantes de cargos que integrarem as classes das Categorias funcionais do Grupo a que se refere esta Resolução ficam sujeitos ao regime de 40 (quarenta) horas semanais de trabalho.

Art. 18. O Ato da Comissão Diretora que aprovar as especificações de classes do Grupo — Atividades de

Apoio Legislativo estabelecerá, no grau hierárquico correspondente, as linhas de chefia inerentes às classes integrantes das respectivas Categorias funcionais.

Art. 19. As necessidades de recursos humanos do Senado Federal, para o desempenho dos encargos não compreendidos no Grupo — Atividades de Apoio Legislativo, serão atendidas pelos ocupantes de cargos integrantes dos Grupos a que se referem os itens VII — Artesanato, VIII — Serviços Auxiliares; IX — Outras Atividades de Nível Superior, e X — Outras Atividades de Nível Médio, do art. 2.º da Lei n.º 5.645, de 10 de dezembro de 1970, bem assim do Grupo — Serviços de Transporte Oficial e Portaria, e, se for o caso, de outros que forem criados na forma do artigo 4.º da mesma lei.

Parágrafo único. Na implantação dos Grupos a que se refere este artigo, serão observados os critérios estabelecidos nos respectivos decretos do Poder Executivo que estruturarem os referidos Grupos, bem assim as correspondentes especificações de classes.

Art. 20. Poderão integrar as Categorias funcionais do Grupo — Serviços Auxiliares, estruturado pelo Decreto n.º 71.236, de 11 de outubro de 1972, do Quadro Permanente do Senado Federal, designado pelo Código SF-SA-800, os seguintes cargos:

Agente Administrativo, designada pelo Código SF-SA-801, por transformação, os de Almoxarife, Administrador do Edifício, Ajudante de Administrador do Edifício, Conservador de Documentos, Ajudante de Conservador de Documentos, Controlador de Almoxarifado e Tombador de Patrimônio, bem assim os de Controlador Gráfico, Linotipista, Emendador, Impressor Tipográfico, Compositor Paginador, Encadernador e Auxiliar de Encadernador, que estejam efetivamente exercendo atividades tipicamente administrativas.

II — Na Categoria funcional de Datilógrafo, designada pelo Código SF-SA-802, por transformação, os cargos vagos, isolados ou de carreira, de qualquer denominação, do Quadro Permanente do Senado Federal, a serem providos mediante concurso público.

Art. 21. Poderão integrar as Categorias funcionais do Grupo — Serviços de Transporte Oficial e Portaria, estruturado pelo Decreto n.º 71.900, de 14 de março de 1973, do Quadro Permanente do Senado Federal, designado pelo Código SF-TP-1200, os seguintes cargos:

I — Na Categoria funcional de Motorista Oficial, designada pelo Código SF-TP-1201, por transposição, os de Chefe do Serviço de Transporte, Subchefe de Serviço de Transporte, Ajudante do Chefe de Serviços de Transporte e Motorista, bem assim cargos vagos, isolados ou de carreira, de qualquer denominação, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, a serem providos mediante concurso público.

II — Na Categoria funcional de Agente de Portaria, designada pelo Código SF-TP-1202, por transposição, os cargos de Ascensorista, Auxiliar de Limpeza, Servente, Vigia e Transportador.

Art. 22. A transposição ou transformação de cargos processar-se-ão por Ato da Comissão Diretora, mediante proposta do Primeiro-Secretário, cabendo à Subsecretaria de Pessoal, sob a orientação da Comissão Técnica de Alto Nível, a elaboração dos respectivos expedientes.

Art. 23. Aos atuais funcionários mediante opção a ser formalizada junto à Subsecretaria de Pessoal, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, é facultado permanecer nos cargos de que são ocupantes efetivos, com os direitos, vantagens e obrigações da situação anterior à vigência desta Resolução.

Art. 24. Os funcionários que optarem na forma do artigo anterior ou que não lograrem habilitação no processo seletivo a que se refere o artigo 7.º desta Resolução serão incluídos em Quadro Suplementar, a ser extinto, sem prejuízo dos direitos, vantagens e obrigações inerentes aos cargos de que são ocupantes efetivos, decorrentes da legislação anterior à vigência desta Resolução, devendo os cargos respectivos ser suprimidos à medida que vagarem.

Art. 25. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 26. Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL
Quadro de Pessoal — Parte Permanente
 CARGOS EFETIVOS
Grupo — Atividades de Apoio Legislativo
 Código: SF-AL-010

NÍVEL	C A T E G O R I A S					F U N C I O N A I S				
	TÉCNICO LEGISLATIVO	SF-AL-011	ASSISTENTE LEGISLATIVO	SF-AL-012	TAQUIGRAFO LEGISLATIVO	SF-AL-013	ASSISTENTE DE PLENÁRIOS	SF-AL-014	AGENTE DE SEGURANÇA LEGISLATIVA	SF-AL-015
8	Técnico Legisla- tivo C	SF-AL-011.8	—	—	Taquigrafo Le- gislativo C	SF-AL-013.8	—	—	—	—
7	Técnico Legisla- tivo B	SF-AL-011.7	—	—	Taquigrafo Le- gislativo B	SF-AL-013.7	—	—	—	—
6	Técnico Legisla- tivo A	SF-AL-011.6	—	—	Taquigrafo Le- gislativo A	SF-AL-013.6	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	Agente de Se- gurança Legis- lativa D	SF-AL-015.5
4	—	—	Assistente Le- gislativo B	SF-AL-012.4	—	—	—	—	Agente de Se- gurança Legis- lativa C	SF-AL-015.4
3	—	—	Assistente Le- gislativo A	SF-AL-012.3	—	—	Assistente de Plenários C	SF-AL-014.3	Agente de Se- gurança Legis- lativa B	SF-AL-015.3
2	—	—	—	—	—	—	Assistente de Plenário B	SF-AL-014.2	Agente de Se- gurança Legis- lativa A	SF-AL-015.2
1	—	—	—	—	—	—	Assistente de Plenário A	SF-AL-014.1	—	—

Justificação

Dispõe o presente projeto sobre a constituição e estruturação do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, observando-se, na implantação dos Grupos-Serviços Auxiliares e Serviços de Transporte Oficial e Portaria, nele referidos, os critérios estabelecidos, para os de igual identidade, na área do Poder Executivo, bem assim as correspondentes especificações de classe.

No que se refere ao Grupo-Atividades de Apoio Legislativo, vale ressaltar que as classes integrantes de suas 5 (cinco) categorias, distribuir-se-ão em: 8 (oito) níveis hierárquicos, incluindo-se nos níveis mais elevados (5 a 8) os cargos para o exercício dos quais se exige diploma de nível superior.

As Categorias funcionais serão integradas mediante a transposição ou transformação dos cargos vagos e ocupados, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, incluindo-se nelas os respectivos ocupantes, do maior para o menor nível, nos limites da lotação estabelecida para cada área de especialidade.

Estabelece o projeto os critérios seletivos, para efeito de transformação ou transposição de cargos para as Categorias funcionais do Grupo; a ordem a ser observada em sua classificação; e os requisitos exigidos para ingresso, mediante concurso público, nas classes iniciais das respectivas Categorias.

O sistema adotado no novo quadro para a progressão e ascensão reformula integralmente, o até aqui vigente. Estabelece-se uma avaliação objetiva, considerando-se, entre outros, o nível de escolaridade, os cursos de formação, aperfeiçoamento e treinamento específico, dando assim, real valor ao sistema do mérito, além de propiciar novo nível de eficiência aos serviços da Casa.

Estabelece, ainda, o regime de 40 (quarenta) horas semanais de trabalho, facultando aos atuais funcionários a permanência, mediante opção, nos cargos de que são ocupantes efetivos, com os direitos, vantagens e obrigações da situação anterior à vigência da Resolução que dará origem o presente projeto, sendo os cargos respectivos, incluídos em Quadro Suplementar, suprimidos à medida que vagarem.

Estes, em linhas gerais, os princípios estabelecidos na proposição que a Comissão Diretora submete a apreciação do Senado.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1973. — **Filinto Müller**, Presidente — **Paulo Tórres** — **Adalberto Sena** — **Ruy Santos** — **Benedito Fererira** — **Geraldo Mesquita**.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Os projetos lidos vão à publicação e, em seguida, à Comissão de Constituição e Justiça. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — O Senhor Presidente da República encaminhou à deliberação do Congresso Nacional, através das Mensagens n.ºs 33 e 34, de 1973 CN, os textos dos Decretos-leis n.ºs 1.272 e 1.273, de 1973, respectivamente.

Para leitura das Mensagens e demais providências iniciais de sua tramitação, convoco sessão conjunta do Congresso Nacional a realizar-se hoje, segunda-feira, às 19 horas, no plenário da Câmara dos Deputados. — (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Comunico ao Plenário que esta Presidência nos termos do art. 279 do Regimento Interno, determinou o arquivamento dos seguintes Projetos-de-lei considerados rejeitados, em virtude de terem recebido parecer contrário, quanto ao mérito, da Comissão a que foram distribuídos:

N.º 70, de 1972, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que altera a redação do art. 7.º da Lei n.º 5.698, de 31 de agosto de 1971, para corrigir desigualdade que atinge ex-combatentes;

N.º 68, de 1972, de autoria do Sr. Senador Emival Caiado, que modifica o disposto no § 1.º do art. 1.º da Lei n.º 5.630, de 2 de dezembro de 1970. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres) — Concedo a palavra ao nobre Líder da Maioria, Sr. Senador Petrônio Portella.

O SR. PETRÔNIO PORTELLA — (Como Líder, pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Na última sexta-feira, uma vez mais, falou à Nação o Presidente Médici. Fê-lo, naquela oportunidade, para em reunião solene sancionar três importantes projetos de lei que interessam fundamentalmente à vida do País: o que cria as áreas metropolitanas, o que altera a Lei Orgânica da Previdência Social e o que institui o Estatuto do Trabalhador Rural.

Bem poderia, Sr. Presidente, neste ensejo, exaltar a valia do diploma legal relativo às áreas metropolitanas. Sabemos que hoje o Brasil industrializado, o Brasil desenvolvido, apresenta um quadro verdadeiramente impressionante dos grandes centros urbanos, crescendo desordenadamente, necessitando e reclamando uma disciplina legal e, ao mesmo tempo, exigindo recursos que devem ser bem utilizados, em harmonioso planejamento comum.

Após estudos metódicos, o Governo, inicialmente, selecionou as regiões

de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, seleção, Sr. Presidente, não excludente de outras regiões que, posteriormente, hão de ser consideradas mediante critérios que o Executivo ainda estuda.

Temos, por exemplo, o caso do Rio de Janeiro e municípios do Estado do Rio profundamente ligados que não puderam ser contemplados, na oportunidade, porque pertencem a unidades políticas diversas, e a Constituição trata exatamente da união de regiões, sob a mesma jurisdição político-administrativa, vale dizer, do mesmo Estado.

Mas este assunto, como todos aqueles importantes da vida brasileira, está sendo equacionado para que, oportunamente, seja objeto de disciplina legal.

O segundo projeto, que diz respeito ao trabalhador brasileiro, altera a Lei Orgânica da Previdência Social. Distorções há, inumeráveis, nas diferentes leis que disciplinam a matéria e o Governo, considerando, sobretudo, a importância que tem para o trabalhador o mercado de trabalho, resolveu proporcionar aos trabalhadores mais jovens oportunidades que lhes eram tiradas em razão da permanência daqueles já bem servidos pela aposentadoria, ao mesmo tempo que considerou de suma importância o aumento dos tetos de aposentadorias e pensões. Ao lado disso, outras correções e concessões se verificaram. É evidente que não todas aquelas que são do desejo do Governo, mas todas as do alcance de um governo responsável. Ao Governo do Presidente Médici, como aos governos revolucionários, não interessa a medida demagógica, não interessa o mero aceno que dá a ilusão de bonança aos menos favorecidos. Seus propósitos materializam-se em fatos eloquentes, nas cidades e nos campos. Mas inspirações são as da Justiça.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, já agora também o Governo sancionou o Estatuto do Trabalhador Rural.

Sabemos nós das dificuldades do homem do campo. A nossa sensibilidade registrou seus apelos, reclamando a tremenda situação que atravessa, inteiramente ao desamparo dos Poderes Públicos, vítima de uma relação de trabalho, quase sempre iniqua, sem qualquer providência reparadora do Poder Público, pois a presença do Estado só se fazia sentir na cobrança escorchante de impostos. Foi preciso que a revolução chegasse; foi necessário que tivéssemos um governo de sensibilidade como o do honrado Presidente Médici para que o impossível ocorresse nos rincões mais distantes. Vimos, então, os homens desamparados, esquecidos, olvidados, minados pela descrença justificada, sem espe-

rança, vimo-los contemplados pela pensão e pela aposentadoria, auxiliados pelo crédito supervisionado, erguerem-se como agentes do desenvolvimento, num autêntico milagre de redenção.

Vimos, pela primeira vez, homens andrajosos diante do guichê da Previdência Social, recebendo somas para eles vultosas jamais concebidas pela própria imaginação, e são os mesmos a quem hoje damos o Estatuto de seus direitos, diploma que atende rigorosamente às peculiaridades rurais.

Sr. Presidente, na oportunidade em que o Presidente Médici assinava essas três leis, de importância capital para a vida brasileira, na presença do Sr. Presidente do Congresso Nacional, do Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, dos Líderes, dos Relatores dos projetos nas Comissões Mistas, destacando-se o Senador Lourival Baptista que emprestou notável contribuição, sua Ex.^a fez questão de dirigir-se à Nação, e, ao fazê-lo, deixou bem claro que estas medidas não eram fragmentárias, não constituíam medidas que se perdiam isoladas, porque tinham profundo vínculo e absoluta conexão com um elenco de leis que já asseguram a todos os brasileiros a plena integração nos frutos do desenvolvimento.

O Presidente Médici, compreendendo as distorções da concentração de renda, da concentração capitalista, vem obstinadamente estudando mecanismos que lhes corrijam os efeitos maléficos, de forma que a redistribuição se faça equânime, tanto quanto possível, e cheguem a todos os lares as benesses do desenvolvimento.

Por este motivo e nesta oportunidade entendemos necessário fique em nossos Anais um documento que não apenas canta as excelências de três leis sancionadas pelo Chefe da Nação, mas expressa também a filosofia de um Governo que há de permanecer na memória de todos os brasileiros, como o autêntico Governo da Justiça Social — o discurso do Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

“Encaminhados, pelo Poder Executivo, à consideração do Egrégio Congresso Nacional, que os aprovou, com as emendas que houve por bem neles introduzir, aqui se encontram novamente, para serem sancionados, três projetos de lei, todos de suma relevância, quer pelo que significam em si mesmos, quer pelo que representam como expressão da filosofia social do Governo.

Por um desses atos legislativos, a lei complementar, que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, regula-se pre-

ceito constitucional instituído pelo atual regime político.

Nesse preceito se diz que a União, mediante lei complementar, poderá, para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica.

A nova lei oferece meios racionais e eficazes para que se evitem ou corrijam, quanto possível, graves inconvenientes ocasionados à vida urbana pelo crescimento desordenado e tumultuário de nossas grandes cidades. Os organismos administrativos nela previstos concorrerão, de maneira decisiva, para que se atenuem os desequilíbrios econômicos e sociais característicos da crise urbana e para que se introduza, nas grandes aglomerações metropolitanas, estilo de vida mais humano.

Outro desses diplomas legais, o Estatuto do Trabalhador Rural, constitui mais um passo à frente na integração social do homem do campo. Além de suprir deficiências de leis anteriores, contém esse ato legislativo preceitos adequados às peculiaridades da vida rural e abre caminho para a progressiva eliminação das disparidades entre o campo e a cidade. Atendendo às justas aspirações dos trabalhadores, esse ato, fundado em critérios de realismo e bom senso, impõe a gradual transformação do panorama rural, no tocante às relações de trabalho, que devem contribuir, de um lado, para a paz e a harmonia entre empregados e empregadores, e, de outro, para aumentar a produtividade, bem como incrementar a nossa riqueza agrícola. Vem essa lei se acrescentar, pois, a outras iniciativas do Governo, de caráter análogo, entre as quais culmina o PRORURAL, programa cuja rentabilidade está à vista de todos e que, no momento, já ampara, com os benefícios de aposentadoria e pensão, oitocentos e dezessete mil trabalhadores, antes deixados ao esquecimento e ao abandono.

As reformas introduzidas na Lei Orgânica da Previdência Social, o derradeiro dos provimentos legislativos em sanção, inauguram fase diferente para o sistema previdenciário.

Voltado para os economicamente fracos e empenhado em melhorar a sorte dos que não ganhavam, ao término de uma vida de trabalho, o suficiente para sua manutenção, decidiu o Governo elevar o valor das pensões e dos proventos de

aposentadoria. Para atingir esse objetivo de justiça, reparando defeitos e abolindo privilégios, foram estabelecidos princípios e normas, que imprimem à seguridade social seu verdadeiro caráter de economia coletiva e de redistribuição de renda.

São em número de mais de dois milhões, não contados os dependentes e familiares, os brasileiros, em geral de idade avançada, que vão ser, de imediato, beneficiados pelas disposições da nova lei.

Sem recorrer a processos inflacionários; sem aderir a métodos paternalistas; sem perder de vista, tanto a solidariedade social, quanto o imperativo de sustentá-la com os necessários recursos, cuidou-se, também, de prevenir as consequências da concessão de certos benefícios que, a longo prazo, poderiam acarretar a implantação, no país, do desemprego estrutural e vedar o ingresso de mão-de-obra jovem no mercado de trabalho, força ativa de que precisamos, em volume crescente, para impulsionar o desenvolvimento nacional.

Em vários de seus dispositivos, a presente reforma consagra e consolida arestos e decisões do Poder Judiciário, supremo intérprete das leis, adaptando assim ao pronunciamento dos tribunais muitas regras a serem seguidas na execução da política previdenciária. A preocupação humana, que se manifesta nas providências substanciadas nesses instrumentos legislativos, mostra, uma vez mais, que o econômico, quanto ao Governo, se apresenta simplesmente como processo ou meio para a realização de sociedade mais justa.

Ao mesmo tempo que se concentram energias no desenvolvimento da economia procura-se também conciliar, dentro do possível, a eficácia produtiva com o imperativo de promover melhor distribuição da renda.

Conscientes de que não é possível distribuir o que não foi produzido, os Governos da Revolução se empenharam sempre em aumentar a produção e estabelecer maior justiça na partilha do produzido.

No que diz respeito ao atual Governo, numerosas medidas, harmônicas entre si, têm sido postas em prática com o objetivo de retificar, em defesa das classes menos favorecidas, as deformações causadas pelo crescimento da economia e pelo mal inflacionário.

Na linha dessa política, reduziu-se sensivelmente a carga fiscal sobre os bens de primeira neces-

sidade, a ponto de se poder afirmar hoje que praticamente o imposto sobre produtos industrializados já não incide sobre alimentos, sobre remédios e sobre produtos de higiene.

Permitiu a compreensão dos Governos Estaduais se diminuisse, também, o imposto sobre circulação de mercadorias, não apenas no nível global, mas particularmente, nos produtos agrícolas, pela introdução generalizada do crédito fiscal presumido.

Suavizou-se, ainda, marcadamente, o imposto de renda sobre os contribuintes de menor rendimento, suspendendo-se, também, virtualmente, por dez anos, o imposto de renda sobre as atividades agrícolas.

Estabeleceu-se, igualmente, ampla, eficiente e justa política de preços mínimos, segundo a qual a Comissão de Financiamento da Produção adquire, por intermédio do Banco do Brasil, qualquer excedente agrícola, providência que oferece aos pequenos produtores garantia efetiva de renda.

Determinou-se, também, ao Conselho Monetário Nacional que incrementasse, cada vez mais, a concessão de crédito a toda atividade produtiva, na área agrícola. Diante disso, além de manter-se o financiamento à agricultura, por meio de juros subsidiados, ampliou-se o crédito a pequenos e médios proprietários, à margem, anteriormente, de assistência creditícia eficaz. Entre 1970 e 1972, o volume real de crédito rural expandiu-se em cento e trinta por cento no Norte do País; em noventa e cinco por cento no Centro-Oeste e em sessenta e três por cento, no Nordeste, enquanto a média nacional, fora daquelas regiões, cresceu quarenta por cento, beneficiando essa política milhares de pequenas propriedades.

Todos os programas governamentais, desde o de Integração Nacional, que impulsionou a Transamazônica, até o PRODOESTE, foram e continuarão a ser redistribuidores de renda, porquanto os laços rodoviários constituem os elementos mais efetivos de incorporação, à economia de mercado, das regiões demográficas perdidas na vastidão do espaço nacional.

A abertura para o exterior e a expansão de nossas exportações permitiram que o brasileiro utilizasse, em maiores proporções, os nossos recursos naturais para criar riqueza em seu próprio benefício. O aproveitamento da poupança externa possibilitou ao País, de outra parte, os meios de

que necessitava para desenvolver-se amplamente com a menor compressão possível do consumo interno. Na condução dessa política de exportação, indispensável para sustentar o ritmo desenvolvimentista, prescreveu-se a observância de dois princípios elementares. Consiste o primeiro em que a exportação deve abranger apenas o excedente da produção necessária ao consumo interno, cifrando-se o segundo em que a exportação de matérias-primas não pode realizar-se com prejuízo do nível de emprego da indústria nacional, regras cuja rigorosa observância é impreterível para que o desenvolvimento se harmonize com a justiça social.

Diante das alterações introduzidas na política salarial, o salário real médio cresceu, na atual administração, entre três e quatro por cento ao ano, o mesmo ocorrendo com o nível de emprego. Para corrigir excessos verificados, por obra do próprio desenvolvimento, na expansão dos rendimentos mais elevados, aumentou-se consideravelmente a progressividade do imposto de renda. Graças a essa manipulação fiscal, fez-se possível reduzir a carga tributária quanto aos setores de menor renda.

Melhorou-se, outrossim, o plano habitacional, adotando-se, para isso, além de programas amplamente subsidiados para os trabalhadores, modificações no critério de correção das prestações, hoje estritamente vinculadas ao nível de correção monetária das Obrigações do Tesouro Nacional, donde resultará que, a partir deste ano, o aumento das prestações será menor do que o do salário. A política antinflacionária posta em prática, utilizando corretamente os princípios da política monetária e fiscal, tem permitido se reduza gradativamente a inflação — o mais injusto de todos os gravames, porque onera mais fortemente as classes menos favorecidas — sem que se prejudique com isso a taxa de crescimento econômico.

A despeito das dificuldades ocasionadas pelo surto, em escala mundial, do flagelo inflacionário, os resultados até aqui obtidos no combate à inflação mostram que se pode perfeitamente alcançar, nessa luta, o objetivo estabelecido no início deste ano. Para isso, se vem recorrendo a todos os instrumentos disponíveis, entre os quais a redução de impostos e o manejo das tarifas alfandegárias, quando este se torne imprescindível para superar as pressões externas.

Permanente vigilância se exerce, além disso, sobre quaisquer tentativas de especulação ou de uso dos altos preços mundiais em detrimento do consumidor e da mão-de-obra nacional. Conjugam-se, dessa maneira, todas as providências, às vezes necessariamente drásticas, para criar consciência nacional quanto à importância de se reduzir a carestia, tal como requer o interesse de cada brasileiro.

Esse estilo de ação governamental, ação de caráter marcadamente humanista, ação em que se não esquece o imperativo de distribuir com maior justiça os frutos do crescimento econômico, tem encontrado a alta compreensão e o devotado apoio do Congresso Nacional, a quem, neste momento, desejo expressar o meu particular reconhecimento, bem como o do Governo que tenho a honra de presidir.

Sr. Presidente e Srs. Senadores, nada poderia acrescentar ao muito que foi dito. O Chefe da Nação aproveitou a oportunidade de sanção de projetos de lei importantes e, falando ao País, disse da obstinação do seu Governo, dos propósitos elevados de sua administração no sentido de amparar sempre e cada vez mais o homem, assegurando-lhe o bem-estar, numa sociedade mais próspera e mais justa. (Muito bem! Muito bem! Palmas prolongadas)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)
— Está terminado o período destinado ao Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973 (n.º 1.110-B/73, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRAS — a movimentar a Reserva Global de Reversão para o fim que especifica, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 157, 158, 159, 185, 186, 187 e 188, das Comissões:

— de Minas e Energia, 1.º pronunciamento: favorável ao Projeto; 2.º pronunciamento: favorável às Emendas n.ºs 1 e 2 de Plenário, com voto vencido do Sr. Senador Lenoir Vargas;

— de Economia, 1.º pronunciamento: favorável ao Projeto; 2.º pronunciamento: favorável às Emendas n.ºs 1 e 2 de Plenário; — de Finanças, 1.º pronunciamento: favorável ao Projeto;

2.º pronunciamento: favorável às Emendas n.ºs 1 e 2 de Plenário; — **de Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto e das emendas.

A discussão foi encerrada na sessão do dia 1-6-1973, com a apresentação de duas emendas de Plenário.

Votação do projeto, sem prejuízo das emendas.

Os Senhores Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
N.º 17, de 1973

(N.º 1.110-B, na Casa de origem)

DE INICIATIVA DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRAS, a movimentar a Reserva Global de Reversão, para o fim que especifica, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRAS, como administradora da Reserva Global de Reversão a que se refere a Lei n.º 5.655, de 20 de maio de 1971, autorizada a movimentá-la até o limite de Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros), com o objetivo de promover a transferência, para os concessionários estaduais de serviços públicos de energia elétrica, dos sistemas de subtransmissão da Companhia Hidroelétrica do São Francisco — CHESF, que vierem a ser encampados, nas seguintes condições:

I — os recursos a serem utilizados na encampação serão reembolsados em oito a doze parcelas anuais do mesmo valor, monetariamente corrigidos;

II — os juros a que se refere o § 5.º do art. 4.º da Lei n.º 5.655, de 20 de maio de 1971, não serão creditados à Reserva Global de Reversão sobre o montante ainda não reembolsado.

Art. 2.º Para efeitos da remuneração legal do investimento, os recursos aplicados na conformidade desta lei somente integrarão o investimento remunerável dos concessionários estaduais dos serviços públicos de energia elétrica à medida que essas parcelas referidas no inciso I do artigo anterior forem sendo reembolsadas.

Art. 3.º O Poder Executivo providenciará no sentido de que seja coberta com recursos orçamentários, nos exercícios de 1974 a 1976, a importância de Cr\$ 82.000.000,00 (oitenta e dois milhões de cruzeiros), destinada a compensar o decréscimo de renda-

bilidade dos concessionários do serviço público de energia elétrica, resultante do tratamento estabelecido por esta lei para os investimentos que serão transferidos.

Art. 4.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres)
— Votação das emendas.

Os Srs. Senadores que as aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovadas.

A matéria irá à Comissão de Redação.

São as seguintes as emendas aprovadas:

Emenda n.º 1: Suprima-se, na parte final do art. 1.º, a seguinte oração: "que vierem a ser encampados".

Emenda n.º 2: Substitua-se, no item I do mesmo artigo, as palavras "na encampação" por "no pagamento".

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres)
Item 2:

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 66, de 1972, de autoria do Sr. Senador Emival Caiado, que amplia a jurisdição da Junta de Conciliação e Julgamento da 3.ª Região da Justiça do Trabalho, tendo

PARECER, sob n.º 174, de 1973, da Comissão:

— **de Redação**, oferecendo a redação do vencido para o segundo turno regimental.

Em discussão o projeto, em segundo turno regimental.

Se nenhum dos Srs. Senadores usar a palavra, encerrarei a discussão.

(Pausa.)

Está encerrada.

O projeto é dado como definitivamente aprovado, nos termos do Artigo 316 do Regimento Interno.

O projeto irá à Câmara dos Deputados.

É o seguinte o projeto aprovado:

2

Redação do vencido para o 2.º turno regimental, do Projeto de Lei do Senado n.º 66, de 1972.

Amplia a jurisdição de Junta de Conciliação e julgamento da 3.ª Região da Justiça do Trabalho.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A Junta de Conciliação e julgamento da 3.ª Região da Justiça do Trabalho, com sede em Goiânia, Capital do Estado de Goiás, passa a

ter jurisdição também sobre os municípios de Goianira, Guapó, Hidrolândia, Trindade e Aparecida de Goiânia.

Art. 2.º O Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 3.ª Região da Justiça do Trabalho adotará as providências necessárias ao cumprimento desta lei.

Art. 3.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres)
Item 3:

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 42, de 1973, de autoria do Sr. Senador Ney Braga, que dá nova redação ao § 2.º do art. 477 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943, tendo

PARECERES, sob n.ºs 167 e 168, de 1973, das Comissões:

— **de Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— **de Legislação Social**, favorável.

Discussão do projeto em segundo turno.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser discuti-lo, vou encerrar a discussão. (Pausa.)

Está encerrada. O projeto é dado como definitivamente aprovado, nos termos do Art. 316 do Regimento Interno.

O projeto irá à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO
N.º 42, de 1973

Dá nova redação ao § 2.º do Artigo 477 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O § 2.º do art. 477 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 477

§ 2.º O instrumento de rescisão ou recibo de quitação, qualquer que seja a causa ou forma de dissolução do contrato, deve ter especificada a natureza de cada parcela paga ao empregado e discriminado o respectivo valor, sendo válida a quitação somente quanto às importâncias nele consignadas."

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 Tórrès) — Sobre a mesa a redação final do Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973, apreciado na Ordem do Dia da presente sessão e que, nos termos do parágrafo único do art. 358, do Regimento Interno, se não houver objeção do Plenário, será lida pelo Sr. 1.º-Secretário. (Pausa.)

É lida a seguinte

Da Comissão de Redação

PARECER

N.º 198, pe 1973

Redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973 (n.º 1.110-B/1973, na Casa de origem).

Relator: Sr. Lourival Baptista.

A Comissão apresenta a redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973 (n.º 1.110-B/73, na Casa de origem), que autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. — ELETROBRAS, a movimentar a Reserva Global de Reversão para o fim que especifica e dá outras providências.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1973. — José Lindoso, Presidente. — Lourival Baptista, Relator. — Cattete Pinheiro.

ANEXO AO PARECER

N.º 198, DE 1973

Redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973 (n.º 1.110-B, 1973, na Casa de origem).

EMENDA N.º 1

(Corresponde à Emenda n.º 1, de Plenário)

Ao art. 1.º

Suprima-se a expressão:

"que vierem a ser encampados...."

EMENDA N.º 2

(corresponde à Emenda n.º 2, de Plenário)

Ao inciso I do art. 1.º

Onde se lê:

"... na encampação..."

leia-se:

"... no pagamento..."

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórrès) — Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1.º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO

N.º 85, de 1973

Nos termos do art. 359 do Regimento Interno, requeiro dispensa de publicação, para imediata discussão e votação, da redação final do Projeto de Lei da Câmara n.º 17/73.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1973. — **Petrônio Portella.**

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórrès)

— De acordo com a deliberação do Plenário, passa-se à imediata apreciação da redação final.

Em discussão. (Pausa.)

Não havendo quem queira discuti-la, declaro-a encerrada.

Em votação a redação final.

Os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.) Aprovada. A matéria volta à Câmara dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórrès)

— Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Lourival Baptista.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

No dia 15 de maio, ocupei esta tribuna para fazer um apelo ao presidente Nestor Jost em favor do atendimento de reivindicação do povo de Boquim, próspero município do meu Estado, para a abertura naquela localidade de uma agência do Banco do Brasil.

Naquela ocasião, lamentei não ter encontrado o ilustre presidente do Banco do Brasil, que se ausentara desta capital, razão pela qual solicitara ao Doutor Camilo Calazans, diretor daquele estabelecimento de crédito para a Região Nordeste, se tornasse intermediário do meu pedido ao ilustre presidente Nestor Jost. E, desta tribuna, reiterarei o meu apelo, empenhando-me pelo atendimento de uma pretensão justa do povo sergipano.

Sexta-feira última, Sr. Presidente, recebi do Presidente do Banco do Brasil, carta que, a seguir, passo a ler, a fim de que fique constando dos Anais desta Casa e dela tomem conhecimento todos meus nobres colegas, já que, sob certa forma, a todos diz respeito.

É a seguinte a carta:

BANCO DO BRASIL S.A.

Presidência

Brasília (DF), 6 de junho de 1973.

Exmo. Senhor

Senador Lourival Baptista

Ao lamentar minha ocasional ausência de Brasília, que me impossibilitou de receber pessoalmente o pedido da criação da Agência de Boquim — que já mandei estudar com o maior carinho — e de ainda ter o prazer de revê-lo, felicito-me por lhe ter dado oportunidade de fazer a solicitação através do Plenário do Augusto Senado da República.

Conhecendo, como conheço, o alto espírito público e a dedicação aos interesses da coletividade do velho Torres, Heitor Dias, Saldanha colegas, devo dizer-lhe que suas palavras e a dos Senadores Paulo Guerra, José Lindoso, Vasconcelos Torres, Heitor Dias, Saldanha Derzi, Flávio Britto, Carlos Lindenberg, Antônio Carlos e Fausto Castelo-Branco, me comoveram profundamente, bem assim a meus Companheiros de Diretoria, que tudo têm feito para que o Banco, como um só bloco, seja realmente o Banco do Brasil.

A Instituição cresce com o Brasil, ao mesmo tempo que faz com que o Brasil cresça em todos os setores e regiões onde atua.

Se puder lhe comunicar brevemente a criação da filial de Boquim, creia que minha satisfação será particularmente grata por atender a sugestão de um amigo que tão bem representa os interesses do Estado de Sergipe.

Um abraço. — **Nestor Jost.**

Recebi, ainda, Sr. Presidente, cartas, telegramas e telex dos seguintes diretores do Banco do Brasil: Perachi Barcelos, Osvaldo Roberto Colin, Camilo Calazans, Admon Ganem, Dinar Gigante, Oziel Carneiro, Angelo Amaury Stabile e Sérgio Andrade de Carvalho, todos vazados nos mesmos termos corteses e extremamente afetuosos não só para com a minha pessoa, mas para com o Senado da República.

Todos nesta Casa conhecem o ilustre presidente Nestor Jost. Como eu, meus eminentes Pares sabem de sua notável obra à frente do Banco do Brasil, hoje uma instituição não apenas base do colossol desenvolvimento brasileiro, mas também prestigiada e estimada por toda a Nação.

O Sr. José Lindoso — V. Ex.ª permite um aparte?

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Com muito prazer, eminente Senador José Lindoso.

O Sr. José Lindoso — V. Ex.^a dá ciência de uma gentileza, de uma cortesia do Presidente Jost, com relação ao seu pleito relativamente a uma agência em Boquim. Na oportunidade, realmente, participamos do discurso de V. Ex.^a para dar um depoimento de como o técnico e estadista pode realizar uma administração da grandeza dessa que Nestor Jost está realizando no Banco do Brasil; e assinalamos a colaboração extraordinária do Diretor da Região Norte, Sr. Oziel Carneiro. V. Ex.^a, através dessa carta, dá notícia de que o nosso Presidente do Banco do Brasil tornou-se profundamente sensibilizado com as referências que aqui, por vezes, V. Ex.^a e outros Senhores entre os quais nos filiamos, temos feito à administração extraordinária que ele realiza no Banco. Realmente o homem que administra, no Brasil, sofre sempre a negação dos seus feitos, do seu trabalho, e nem sempre é compensado com a palavra de justiça. V. Ex.^a, no caso, deu-nos a oportunidade para que fizéssemos justiça, mencionando a conduta do Presidente e a ação extraordinária do Banco do Brasil. Também particularmente recebi uma mensagem do grande Diretor Oziel Carneiro manifestando o agradecimento pelas referências que fizemos. E, nesse caso, com o mesmo sentido da palavra que dirigimos ao Presidente do Banco, só fizemos justiça porque, efetivamente, o Brasil cresce e o Banco do Brasil ajuda o Brasil a crescer.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Sou muito grato a V. Ex.^a, eminente Senador José Lindoso, por esse aparte que vem enriquecer o meu pronunciamento.

Prossigo, Sr. Presidente:

É isso fruto da atuação humana, elevada e pertinz de homens que se caracterizam por sua capacidade e idoneidade técnica e moral e que revelam, ainda, rara sensibilidade, fruto do espírito público que os leva a se colocarem continuamente a serviço do bem comum. Fácil, assim, compreender o imenso êxito da obra realizada em todo o território nacional pelo Banco do Brasil e, também, a estima em que é tido esse grande estabelecimento de crédito.

Nada disto, Sr. Presidente, constitui novidade para meus presados colegas, tão conhecedores quanto eu das qualidades e virtudes da admirável equipe presidida por Nestor Jost — nome conhecido e acatado por toda a Nação, que por muitos anos honrou a representação do Rio Grande do Sul na Câmara dos Deputados, onde já revelara suas qualidades e virtudes de homem público.

Sr. Presidente, o cumprimento de dever que me toca como representante do Estado de Sergipe me propiciou tornar-me veículo de mais uma enfática demonstração de quem é o presidente Nestor Jost, de quem são os diretores do Banco do Brasil e, sobretudo, do apreço que todos têm por esta Casa e pelo Poder Legislativo. Esta a razão de voltar a esta tribuna e dela ler a carta que recebi do presidente Nestor Jost, cujos conceitos relativos a esta Casa são integralmente comungados por seus companheiros de direção do Banco do Brasil, conforme já mencionei de início.

Nessa estima mútua, nesse respeito recíproco encontramos uma das razões fundamentais do êxito excepcional alcançado pelo Banco do Brasil sob a atual administração.

O Sr. Benjamin Farah — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Com muito prazer.

O Sr. Benjamin Farah — V. Ex.^a está pondo em realce as qualidades do Presidente do Banco do Brasil, Dr. Nestor Jost. Quero dar a V. Ex.^a, também, o meu apoio às suas palavras, porque naquela outra Casa do Poder Legislativo nós todos conhecemos, de perto, a capacidade de trabalho, o esforço, a organização, a boa vontade e o interesse que Nestor Jost sempre evidenciou pelos problemas econômicos deste País. Realmente, trata-se de um brasileiro digno de menção honrosa. Foi um grande Deputado e quando ascendeu ao Banco do Brasil todos nós confiávamos na sua capacidade e sabíamos que iria, também ali, pôr em evidência a sua boa vontade, o desejo de servir ao povo e ao País. Hoje, que a sua administração é consagrada por uma eficiência admirável, por isso que o Banco do Brasil já se espalha pelos outros continentes, nós nos congratulamos pela boa escolha desse administrador, e reafirmamos, aqui, nosso voto de confiança nesse grande realizador, nesse ótimo administrador que é Nestor Jost.

O Sr. Lenoir Vargas — Permite V. Ex.^a um aparte, nobre Senador Lourival Baptista?

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Com muito prazer, Senador Lenoir Vargas.

O Sr. Lenoir Vargas — Nobre Senador Lourival Baptista, quando V. Ex.^a proferiu, aqui, discurso em que destacou a atuação do nosso velho companheiro na Câmara dos Deputados, Nestor Jost, assim como a de Diretores outros do Banco do Brasil, inclusive do nosso também velho companheiro na Câmara Federal, Peracchi Barcellos, não me encontrava no

plenário. Se presente, incorporar-me-ia, com a maior satisfação, às homenagens que se prestavam ao velho amigo, Presidente do Banco do Brasil, e ao antigo companheiro que, hoje, dirige a Diretoria que jurisdiciona também o Estado de Santa Catarina, Peracchi Barcellos, figura excepcional na vida pública do seu Estado e do País, a cujos laços de amizade me ligo há mais de 30 anos. Portanto, já que V. Ex.^a abriu novamente a chance àqueles que, como eu, aqui não estavam assistindo àquelas homenagens tão justas e adequadas, quero incorporar ao discurso de V. Ex.^a o meu renovado preito de admiração pela magnífica administração que realiza Nestor Jost no Banco do Brasil, e pelo trabalho eficiente, capaz e dedicado com que Walter Peracchi Barcellos se vem conduzindo à frente de sua Diretoria no nosso maior estabelecimento de crédito.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Sr. Presidente, sou muito grato aos apartes aqui proferidos. O ilustre Senador Benjamin Farah deu o seu testemunho, como velho parlamentar que é, da atividade desenvolvida no Banco do Brasil pelo grande Presidente Nestor Jost. S. Ex.^a, homem que pertence ao Movimento Democrático Brasileiro fez justiça a um velho companheiro, a um grande Presidente que impulsionou, com seus companheiros de Diretoria, o nosso grande estabelecimento de crédito. Igualmente ao eminente Senador Lenoir Vargas, que com a sua autoridade de velho parlamentar, como eu companheiro de Peracchi Barcellos e de Nestor Jost na Câmara dos Deputados, anos passados, no Rio de Janeiro e aqui em Brasília, igualmente ao nobre Senador Lenoir Vargas, sou muito grato pela maneira carinhosa com que se expressou, dando seu testemunho sobre o trabalho desenvolvido no seu Estado pelo Diretor Peracchi Barcellos, e no plano federal, pelo grande Presidente Nestor Jost.

Sr. Presidente, é o que se dá quando competência, idoneidade, dedicação se somam ao espírito público, este inegavelmente a maior e mais poderosa mola propulsora do progresso democrático dos povos. O Banco do Brasil, sem dúvida, tornou-se uma das peças mestres em que se baseou o Governo do eminente Presidente Garrastazu Médici para sua gigantesca obra em prol do desenvolvimento e da integração nacionais (**Muito bem! Palmas.**)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórreres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Ney Braga.

O SR. NEY BRAGA — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A nossa geração tem o privilégio raro de ser contemporânea de gran-

des eventos nacionais de significação histórica. Entre eles é meu desejo focalizar hoje, esquecendo o passado longínquo pela oportunidade e mais ainda pela sua importância econômico-social que tem o aproveitamento hidrelétrico de Itaipu no rio Paraná. Há poucos dias tive oportunidade de, desta Tribuna, falar sobre as conquistas que estamos alcançando na integração nacional em seus aspectos geográficos e sociais. Agora é o rio Paraná, propiciando a cooperação entre vizinhos, num sentido integrante do aproveitamento do extraordinário potencial de recursos naturais ainda inexplorado, no coração do Sul do Continente.

A Mensagem Presidencial que submeteu à consideração do Congresso os textos do Tratado e respectivos Anexos, para o aproveitamento de Itaipu, em condomínio entre o Brasil e o Paraguai, classificou a grande obra como o maior empreendimento binacional que registra a História e o mais extraordinário exemplo de aproveitamento hidrelétrico até hoje conhecido.

Realmente, não há no mundo obra que se lhe compare em importância, quer por suas dimensões físicas, quer pela área que deverá beneficiar, quer pelo que representa no sentido de integração.

Com uma potência geradora prevista de 10.710.000 quilowatts, ela supera as maiores usinas já construídas, como a do Grand Coulee, nos Estados Unidos, que está sendo ampliada para uma potência de 9,7 milhões de quilowatts; a de Krasnoyarsk, na União Soviética, com 6,0 milhões; a de Churchill Falls, no Canadá, com 5,2 milhões; e a de Assuã, na República Árabe Unida, com 2,1 milhões de quilowatts.

Por outro lado, enquanto essas grandes hidrelétricas são usinas isoladas, no âmbito de um só país, a de Itaipu tem o mérito de ser a primeira de grande porte, binacional, com caráter essencialmente integracionista. É mais um aspecto que consagra esse aproveitamento dos recursos hídricos da Bacia do Prata, a ser realizado por dois Estados soberanos, dentro da mais absoluta igualdade, no trecho do rio Paraná que lhes é contíguo.

Outrossim, os estudos realizados concluíram, em princípio, pela viabilidade técnica da navegação ao longo do referido trecho. Já poderão ser construídas eclusas e canais, pois o leito do rio é hoje interrompido por pronunciados desníveis. Prevê-se, assim, a abertura de novas vias de comunicação fluvial no interior desta parte do hemisfério, intensificando os relacionamentos na Bacia do Prata.

O custo final do projeto de Itaipu é um dos mais baratos do mundo. Incluindo todos os seus componentes diretos e indiretos, além dos juros durante a construção — excluindo a transmissão da energia produzida e as obras referentes à navegação —, está calculado em aproximadamente dois bilhões de dólares. Isso representa um custo unitário de cerca de US\$ 190,00 por quilowatt instalado, um dos mais baixos para um aproveitamento hidrelétrico dessa natureza.

Sete anos depois da histórica Ata de Iguaçu, de 22 de junho de 1966, que consubstanciou a primeira manifestação oficial do desejo brasileiro-paraguaio e da disposição dos dois governos de procederem, de comum acordo, ao estudo das possibilidades econômicas, passíveis de aproveitamento, no trecho contíguo do rio Paraná, Itaipu torna-se uma realidade. A forma de empresa binacional, constituída pela ELETROBRÁS e pela ANDE (Administración Nacional de Electricidad), com a finalidade de realizar aquele aproveitamento, confirma e consagra as aspirações integracionistas dos dois povos.

Está prevista, até princípios da década de 1980, a entrada em operação das primeiras unidades geradoras. A partir dessa época, durante um período de seis anos, deverá ser programada a instalação anual de duas a três unidades, até se completarem as 14 unidades de 765.000 quilowatts cada uma. Como o consumo de energia elétrica nas regiões a que vai servir Itaipu — Sudeste e Sul do Brasil — deverá crescer à razão média de pelo menos 2,0 milhões de quilowatts por ano, estará plenamente assegurada a absorção dos incrementos anuais da capacidade geradora da grande central elétrica.

Essa absorção será regulada mediante lei, ora em tramitação no Congresso Nacional, na qual se prevêem inclusive as quotas que serão, preferencial e compulsoriamente, adquiridas pelas empresas brasileiras de eletricidade, entre as quais se inclui a COPEL — Companhia Paranaense de Energia Elétrica — que, por essa via, vai associar o Estado do Paraná ao empreendimento.

Hoje as objeções do fundo emocional que se levantaram contra esse grande projeto perderam totalmente o sentido.

A aceleração dos estudos comuns entre a Argentina e o Brasil, para conhecer o potencial hidráulico do rio Uruguai, será uma providência positiva para a melhoria sempre crescente do entendimento continental. Com esse objetivo, quinze dias antes da assinatura do Tratado de Itaipu, foi firmado contrato com um consórcio brasileiro-argentino, prova elo-

quente de que não há mais lugar para divergências e rivalidades estereis, no âmbito do desenvolvimento da Bacia do Prata.

Nosso País já definiu, com extrema clareza e sinceridade, a sua posição na América do Sul, particularmente na área da bacia platense. Um Brasil próspero e desenvolvido requer como vizinhos nações prósperas e na plenitude de suas possibilidades criadoras. A aceitação de um conceito de integração econômica que realize o ideal de igualdade de oportunidades, de solidariedade e interdependência, formando uma verdadeira comunidade de interesses e aspirações, para utilização, em conjunto, dos recursos produtivos existentes na área, é um imperativo dos anseios de desenvolvimento continental. Como é fundamental que tenhamos compreendido que a "integração não é só a superação de desentendimentos mas também o desenvolvimento das solidariedades".

Nesse sentido, vale lembrar que o recente encontro entre os Presidentes Emilio Garrastazu Médici e Alfredo Stroessner não se reduziu à assinatura do Tratado de 26 de abril para o aproveitamento de Itaipu. Os dois Presidentes subscreveram também uma Declaração Conjunta, pela qual reconhecem a importância fundamental do processo de integração da América Latina, como instrumento para incrementar o desenvolvimento econômico-social e a solidariedade dos países da área, inclusive para ampliar o mercado regional.

Dentro desse espírito, se prevê continuidade de um programa de cooperação para o desenvolvimento da região fronteira entre os dois países. Esse processo foi iniciado com a construção de duas pontes internacionais, a primeira sobre o rio Paraná, ligando a República vizinha com o Estado do Paraná, e a segunda sobre o rio Apa, estabelecendo comunicações com o Estado de Mato Grosso. Prosseguiu com as rodovias que, cruzando os dois rios citados, deram aos paraguaios uma saída para o Atlântico, através dos portos de Santos e Paranaguá. Foi acrescido com o convênio entre a ANDE e a COPEL, disciplinando o aproveitamento da energia elétrica da Usina do Acaray e com os trabalhos que vêm sendo realizados pela Comissão Mista de Comércio e Investimentos e pela Comissão Mista Especial de Transportes e Turismo.

No prosseguimento desse programa de cooperação, agora a ser acelerado em função do projeto de Itaipu, estão previstas outras obras importantes: a construção de duas rodovias, uma ligando a cidade paraguaia de Encarnación ao Porto Presidente Stroessner, na divisa com o Estado do Paraná, com cerca de 300 km, e outra, no eixo da futura ligação Assun-

ção—Brasília; a implantação de uma ferrovia entre Villarica até um ponto da fronteira com o Brasil, no Estado do Paraná, com cerca de 430 km, para interconexão da rede ferroviária paraguaia com a do Brasil; e a interligação entre os dois países através de um sistema de microondas, cujo trecho até a fronteira, em Foz do Iguaçu, foi outro dia inaugurado pelo Sr. Ministro das Comunicações, graças ao desempenho da Companhia Paranaense de Telecomunicações — TELEPAR. No histórico encontro dos dois Presidentes foi declarada ainda a disposição do Brasil de apoiar a implantação de indústrias siderúrgica e petroquímica no Paraguai e, a dos dois países, de estudarem um regime legal para evitar a dupla tributação, além de pesquisas no mercado brasileiro para colocação de produtos paraguaios de exportação, no âmbito da ALALC.

É toda uma obra integracionista continental, sonho secular dos heróis dos dois países, imolados pelas incompreensões do passado, mas que hoje se realiza pela ação esclarecida de governos voltados para as realidades do presente. Obra da qual o Brasil participa, lado a lado e fraternalmente, com o Paraguai.

Tudo conduz a enlaces profundos com os países que, conosco, formam essa área do continente de tantos recursos e potencialidades. O que se pretende é promover o estudo conjunto e o integral aproveitamento da região, através de uma entidade de grande alcance — o Comitê Intergovernamental Coordenador da Bacia do Prata —, constituída pelos embaixadores dos países participantes, com sede diplomática em Buenos Aires.

Muito se espera desse organismo para realizar a integração nesta parte do continente.

Sabemos que a integração econômica é um processo lento e de realização relativamente longínqua. Envolve, em sua conceituação, a abolição gradual dos obstáculos aos movimentos de mercadorias, pessoas, serviços e capitais, através de diferentes fases, cada uma, por si só, de delicadas implicações. Pode não começar necessariamente pela mais simples, mas trazem todas crescente complexidade, sob a forma de zona de livre comércio, de união aduaneira, de mercado comum, de união econômica, antes de chegar a uma integração econômica total, e por enquanto ainda ideal no mundo, entre territórios diferentes.

Mas, quanto mais cedo se promover esforços nesse sentido, mais próximos estaremos da realização dos ideais integracionistas, que têm sido na América uma generosa aspiração, baseada na afirmação de que “tudo nos une e nada nos separa”.

Aliás, o Presidente Rafael Caldera, da Venezuela, em feliz e oportuno

pronunciamento disse que “não há objetivo mais digno de interesse e de atenção que o de lograr um bloco compacto e firme com nossos demais países irmãos; temos que lograr a formação de uma consciência comum para que os países da América Latina cheguem algum dia a decidir como um todo compacto pela defesa dos interesses comuns, pela defesa dos ideais que serviram de base à luta da independência e muitos dos quais se acham todavia sem realizar-se...”

Itaipu é mais um elo de ligação entre duas nações soberanas e amigas, que não querem preponderar sobre ninguém e nem admitem preponderâncias; nós ouvimos essas afirmações de seus dignos dirigentes.

Itaipu é mais do que cimento, ferro, aço e mesmo mais do que geração de energia elétrica; representa um marco símbolo de união e compreensão entre duas nações.

No momento em que o Senado da República do Paraguai aprova o acordo sobre Itaipu, nós homenageamos aqueles que apertam como amigos as mãos brasileiras e rendemos, também, um preito de amizade ao povo daquela Nação cujas tradições de coragem, de bravura, de patriotismo, tanto admiramos.

Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Nesta América Latina todos sabemos que nós nos respeitamos, admiramos nossos povos e vemos cada um construindo, como deseja, o seu destino. Na defesa de cada um viver como quer nós somos um todo. Nossa geração há de passar ao futuro como a que entendeu a direção que a história aponta a este continente; unidos somos uma grande força em favor da construção em cada país de uma sociedade desenvolvida, democrática, justa e soberana. Assim ajudaremos, juntos, o mundo a ser melhor. (Muito bem! Palmas. O orador é cumprimentado.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tórres)

— Concedo a palavra ao nobre Senador José Lindoso.

O SR. JOSÉ LINDOSO — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Já manifestei no Senado, em outras oportunidades, preocupações com certos aspectos do processo de desenvolvimento do Amazonas. Considero, em princípio, válido, mas, não verifico a necessária sincronização entre as diversas “fronteiras” do esforço desenvolvimentista, de modo que ele se efetive de acordo com as exigências fundamentais da filosofia política da Revolução, ora sob o seguro comando do Presidente Médici, no respeitante a ocupação da Amazônia Ocidental, para fixar a presença soberana do Brasil naquelas paragens.

A ação militar, racional e patriótica, e é um dever de justiça reconhecer isso, se faz presente nas fronteiras mais longínquas. E, nessas localidades, forma núcleos de progresso, em que pese as notórias dificuldades de distâncias.

Distingo, no entanto, no plano administrativo, no que concerne, especificamente, ao meu Estado, como fronteiras de trabalho com vista ao desenvolvimento, e gerando ora pontos positivos, ora negativos, no complexo das repercussões econômicas e humanas, as seguintes:

- a) Zona Franca de Manaus, como pólo de desenvolvimento industrial;
- b) O grande interior do Amazonas, carente de motivações econômicas e de sistema de financiamento adequado;
- c) O Turismo e suas perspectivas;
- d) Sistemas rodoviário, aeroviário e hidroviário.

De outra feita, observei verificar-se freqüentemente falta de diálogo entre determinados técnicos de outras áreas e que foram para o nosso Estado com atitudes de “colonizadores” e o pessoal da terra, representado pelos velhos lutadores e por uma mocidade local, saída da nossa Universidade ou não, mas, vinculados, todos, à terra verde, plenos de vontade de servi-la, engrandecendo o Brasil.

Tal atitude é fonte de tensão perturbadora do aceleramento desenvolvimentista. Tem causas diversas e já mereceu observação recente de um jornalista de São Paulo.

Mas, não é dela que me ocuparei por agora. Como representante do Estado do Amazonas, e insisto nesta qualidade para que estas palavras fiquem desvinculadas de minha condição de vice-líder, cuidarei do exame de problemas regionais e que serão, por questão de método e de respeito ao tempo regimental, objeto de uma série de discursos, pedindo a atenção das autoridades da República para o equacionamento mais adequado dos mesmos, levando em conta as peculiaridades locais e indicando, de igual modo, os fatores que estão estrangulando ou podem vir a estrangular, no futuro, o apreciável esforço desenvolvimentista.

Com igual interesse, realçarei a fecunda ação de órgãos do Governo Federal na nossa região, buscando, por fim, num estudo construtivo, estabelecer sugestões a serem examinadas por quem de direito, dentro do jogo da verdade.

Quero ressaltar, de logo, a importância da I Reunião das Entidades Produtoras da Amazônia Ocidental, realizada no primeiro trimestre deste

ano, por iniciativa e sob a liderança comum de prestigiosas organizações, como a Associação Comercial do Amazonas, sob a presidência de Edgar Monteiro de Paula; Federação do Comércio do Estado do Amazonas, sob a presidência de Fernando Alfredo Pequeno Franco; Federação das Indústrias do Estado do Amazonas, sob a presidência de João de Mendonça Furtado; Sindicato da Indústria de Extração de Borracha no Estado do Amazonas, sob a presidência de Manuel Alexandre Filho; Federação da Agricultura do Amazonas, sob a presidência de Euripedes Ferreira Lins e Clube de Lojistas de Manaus, dirigido por Hélio Nobre.

Rendo, assim, homenagem à liderança empresarial local, vivamente motivada pelos reais interesses da Amazônia Ocidental, disponível e generosa, mas, por vezes, frustrada pela sua marginalização.

Esses homens promoveram o encontro referido para o estudo da situação da Amazônia Ocidental, os reflexos da ação governamental, levantamento de sugestões e elaboraram, com idealismo e honestidade, A CARTA ECONÔMICA DA AMAZÔNIA OCIDENTAL. É uma revisão aprofundada de temas debatidos por eles na III Conferência Nacional das Classes Produtoras, embora com capítulos autônomos, e oferece visão global da economia de meu Estado, por onde se constata, por exemplo, o descompasso entre o progresso de Manaus e a profunda decadência do interior, que, como o povo diz por lá, "está se acabando".

O Documento começa tratando da Zona Franca de Manaus, seus resultados e, em contrapartida, aponta as ameaças de natureza fiscal que a perturbam.

A Zona Franca, como pólo de desenvolvimento e marco de ocupação, não se constitui em nenhum privilégio a favor do Amazonas. É resultante de um estudo metódico e refletido do Governo Federal, levando em conta as distâncias dos centros desenvolvidos do País, a existência de uma população rarefeita para um Estado de imensa área e com extensíssimas fronteiras e, ainda, a experiência ensaiada pelo Peru, na chamada "Zona da Selva", com total isenção fiscal. Isto já foi dito e redito, explicado, reexplicado ante certas resistências encontradas de má fé ou de má vontade.

O Presidente Castello Branco erigiu a ocupação econômica e social da Amazônia como um dos compromissos nacionais da Revolução. Para isso, criou a Zona Franca, remodelou o Banco da Amazônia, convocou empresários, revigorou a SUDAM, eliminando os vícios da SPEVEA; o Presidente Costa e Silva, por sua vez, deu

continuidade a essas tarefas e, para senti-las, prestigiando-as, fez funcionar ali o Governo Federal, em agosto de 1968, e estabeleceu a coordenação das principais medidas prioritárias, destacando-se aqui, exemplificativamente, o seu apoio à construção da Manaus-Brasília, e o Presidente Médici emprestaria grandeza histórica à ação do Governo Federal na área, construindo a Transamazônica e dando a arrancada inicial nos trabalhos da Grande Perimetral Norte, e iniciando a construção do Aeroporto Supersonico de Manaus, sem quebrar o ritmo da programação anterior.

Provado que a Revolução fez mais pela Amazônia e pelo Amazonas ao criar a infra-estrutura social do que toda a República, que, nos seus primeiros anos, contou com a nossa borracha como uma das principais fontes de receita do Tesouro Nacional, cumpre-nos colaborar para que esse esforço ciclópico, dos maiores da República, não padeça de distorções e ganhe majestade histórica.

A experiência da Zona Franca é, entretanto, como já dissemos, exaltada por uns, invejada por outros, contestada por alguns e sofre permanente ameaça através de mecanismos fiscais para esvaziá-la. E por quê?

Há pouco se comemorou cinco anos da assinatura dos Decretos-leis n.ºs 288 e 291, ambos de 28 de fevereiro de 1967, beneficiando a Amazônia Ocidental, através da criação da Zona Franca com o seu sistema de incentivos.

Oportuno era que, ao ensejo, os governos dos diversos níveis e os empresários promovessem uma avaliação dos positivos e negativos da experiência, pois, no curso de um quinquênio, já se poderá fazer isso com certa validade. Mas, se oficialmente, nada foi feito, ou se realizado, não tivemos conhecimento, as entidades patronais, por iniciativa própria, promoveram o Encontro de que estamos falando, o qual tem valor de oportuno ato comemorativo.

E há no primeiro título da Carta Econômica da Amazônia Ocidental, denominado "Zona Franca de Manaus — O Processo de Anulação de Incentivos Fiscais", estudo sobre a autarquia. Não aplaudo a titulação que revela e constata as tentativas de seu esvaziamento fiscal, o que atribuo ao seu caráter excepcional, quando as medidas dessa natureza têm sempre uma abrangência geral e os técnicos ministeriais não fazem a ressalva que se impõe quando da elaboração dos instrumentos fiscais.

Tal capítulo da Carta Econômica poderia ser titulado como "Avaliação de Cinco Anos de Zona Franca — Reflexos na Economia da Região e Tentativas de seu Esvaziamento".

É verdade que nele consta, em suma, isso, mas, o raciocínio, no todo, é desenvolvido como reação natural de quem se encontra ameaçado e, portanto, escreveu-se peça de defesa.

Requeiro, Sr. Presidente, que esse documento referido seja publicado como anexo de meu discurso para que as autoridades possam examiná-lo e extrair dele a contribuição que, indiscutivelmente, encerra.

Peço a atenção para o capítulo III, sob o título:

"AS VANTAGENS DA ZONA FRANCA DE MANAUS".

Antes, assinalo que a Zona Franca deve ser compreendida nos três setores que a compõem, de acordo com o esquema legal que a instituiu:

- a) Setor de desenvolvimento industrial;
- b) Setor de desenvolvimento agropecuário; e
- c) Zona de livre comércio.

De um modo geral, os desavisados enchem os olhos com a Zona de Livre Comércio e julgam o complexo representado pela SUFRAMA, que é a autarquia federal que desenvolve esse programa de triplice aspecto, há pouco referido, só por esse ângulo, o da Zona de Livre Comércio.

O Setor de Desenvolvimento Industrial, que fisicamente se configura no chamado Distrito Industrial, tem indiscutível significação para o estudo da experiência, pois, nestes últimos anos, foram implantados mais de 50 projetos industriais novos com investimentos acima de 300 milhões de cruzeiros e a criação de 12.000 empregos.

Há, ainda, mais de 30 cartas-consultas dirigidas à SUFRAMA.

O Setor de Desenvolvimento Industrial vai crescer enormemente, pois, a infra-estrutura do Distrito Industrial está sendo ultimada e a Companhia de Eletricidade de Manaus, um dos fatores básicos para o futuro industrial da área, está aumentando, substancialmente, a sua capacidade energética e, com a ajuda da ELETROBRAS, novas unidades, que se estão instalando, elevarão de muito a sua produção.

O Setor Agropecuário está, tanto quanto sei no papel. E o grande e moderno matadouro que o então Prefeito Paulo Nery estava a construir, para acoplar a esse setor, sofre do desapareço e desânimo com vista à sua conclusão.

Mas, examinemos o que significa a Zona de Livre Comércio. Gerou essa Zona de Livre Comércio um impacto na população. Despertou-a do morbido pessimismo que vinha da depressão sofrida pela economia gumífera.

Poder-se-á alegar que não reflete no bem-estar do povo, sob o ponto-de-vista alimentar. É verdade. Qualquer antropólogo sabe, no entanto, que não se muda hábito de alimentação de uma comunidade do dia para a noite. A farinha, o peixe, o pão, a cerne, não são objeto de importação e a sua produção há de ser enfrentada pela autoridade de nível local. Mas, a Zona de Livre Comércio gerou um dinamismo no comércio, beneficiando, substancialmente, o mercado nacional. O técnico e o fiscalista que ficam impressionados negativamente, nos arroubos de defesa do interesse nacional, com aparelhos eletrônicos, com os tecidos e só vêem, portanto, aquilo

que está na vitrine; não vêem o elemento, os tratores. Não consideram que mesmo aquilo que está na vitrina tem seus efeitos psicológicos e econômicos para os diversos segmentos populacionais. Ignoram, igualmente, os efeitos no campo turístico. Tudo isso se levamos em conta, mas, em conta aritmética, que a importação estrangeira, no caso, significa praticamente zero para o Tesouro Nacional, pois o maior volume do que se consome ali, segundo as estatísticas oficiais, é de mercadoria comprada no mercado interno, produzida, conseqüentemente, no nosso País.

Diz o Relatório-Documeto para exemplificar:

"De fato, as importações processadas no período de janeiro a setembro de 1972, as suas origens são as seguintes:

Mercado Nacional	Cr\$ 362.050.286,43	—	84,16%
Mercado Estrangeiro	Cr\$ 68.165.904,40	—	15,84%
T o t a l	Cr\$ 430.216.190,83	—	100,00%

"Quem foi beneficiado, vendendo para a Zona Franca, nesse período citado para ilustração?

Beneficiados foram:

São Paulo	43,40%
Guanabara	16,45%
Pará	13,77%
Pernambuco	5,58%
Ceará	4,75%

Em que pese a esses dados, os fiscalistas federais têm-se mantido extremamente severos no sentido de ir podando daqui, cortando dacolá, desganhando além, plantando dificuldades, pondo pedras e obstáculos, na linha de ação da Zona Franca, de modo a desfigurar o claro sentido do Decreto-lei n.º 288. Tal conduta é analisada pelos empresários respeitosa, mas cruamente no Capítulo V — "O Processo Anulatório dos Incentivos Fiscais".

O Sr. Flávio Brito — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. JOSÉ LINDOSO — Com muita honra, nobre Senador.

O Sr. Flávio Brito — Nobre Senador José Lindoso, V. Ex.^a traz ao conhecimento desta Casa os reais acontecimentos e preocupações do nosso Estado. Para nós, representantes daquela Região no Parlamento, esta preocupação é constante. Refere-se o eminente Colega aos estudos que permanentemente as classes conservadoras do Amazonas encaminham às autoridades, quer estaduais quer federais, porque a preocupação desses líderes não é outra senão a de dar conhecimento de suas apreensões, consubstanciadas nos profundos conhecimentos da região. Há pouco, o eminente Colega focalizou o problema do ICM: por intermédio de protocolo assinado no Rio de Janeiro, os Estados do Sul estavam prejudicando as indústrias

localizadas em Manaus. Esse fato nos tem preocupado bastante. Portanto, congratulo-me com o eminente Colega por trazer ao conhecimento da Casa, não como rebeldia ao nosso Partido, a ARENA, o Partido do Governo, mas com o intuito de colaboração, porque todos sentimos que a preocupação dos Governos revolucionários foi unicamente a de descobrir o Amazonas, como o descobriu.

O SR. JOSÉ LINDOSO — Agradeço o aparte de V. Ex.^a, nobre Senador Flávio Brito. Homem ligado às classes produtoras, homem que exerce as atividades políticas com lucidez, V. Ex.^a sabe perfeitamente que, na nossa Casa e no nosso Partido, há um convite permanente para o jogo-da-verdade.

As colocações aqui feitas são simplesmente a título de colaboração. Não é absolutamente escondendo os dados, nem fugindo das colocações reais que poderemos ajudar o Presidente. Sinto que o grande esforço do Presidente no desenvolvimento da política, da grande política de ocupação da Amazônia, representada nas rodovias, no aeroporto, em todo o sistema de saneamento, muitas vezes é frustrado pela falta de sincronização dos dois escalões. É preciso que não pratiquemos omissões, que estejamos sempre alertas, a fim de que, prevenidos, cada um no seu setor, realizemos a grande tarefa na categoria de nível governamental ou setorial que nos couber, e que trabalhem no sentido de con-

vergência para atender o grande apelo histórico e a grande tarefa histórica que o Presidente realiza.

Sr. Presidente, um dos instrumentos de anulação dos incentivos e que já feriu, substancialmente, a Zona Franca e por eles denunciado, é o dos convênios firmados entre as Secretarias da Fazenda.

O Ministro da Fazenda, Delfim Neto, constatando uma espécie de guerra fiscal desencadeada entre os Estados, através de concessões de favores para atrair indústrias utilizando o ICM, procurou controlar essa situação anômala com os convênios. Pois bem. Certos Estados anularam ou diminuíram incentivos de ICM concedidos com base no Decreto-lei n.º 288.

Consideramos ilegais cláusulas convencionadas entre Estados que importem na frustração dos incentivos para a Zona Franca, o que, naturalmente, deveria ser alertada pela autoridade fiscal do Amazonas.

A SUFRAMA é uma autarquia federal e prevê um programa de pólo de desenvolvimento numa área de 10.000 km², no Estado do Amazonas e no qual está localizada Manaus. Assim, a SUFRAMA, administradora da Zona Franca, se constitui num ente jurídico distinto do próprio Estado do Amazonas. Pela hierarquia das leis, os Estados não podem revogar, nem ignorar lei federal.

O que é de mais grave nisto tudo é que indústrias de maior expressão nos campos da eletrônica, da ótica, da joalheria, de confecções etc., que se implantaram na Zona Franca, cumprindo rigorosamente com as exigências para obtenção dos incentivos fiscais do Governo, foram, por fiscais de alguns Estados e que estão seqüencialmente levantando volumosas dívidas e acionando-as em decorrência do mecanismo de créditos de ICM que as beneficiam, por se encontrarem ali sediadas, atendendo apelo do Governo.

É verdade que, juridicamente, os interessados devem chamar a União, o Estado do Amazonas e, até mesmo o Município, conforme o caso, como litisconsortes para integrarem essas ações que, certamente, ante o Direito Positivo, não prosperarão.

Mas, não se quer isso. O Presidente Médici quer, o Ministro Delfim Neto trabalha é para o desenvolvimento em função do bem-estar do povo, e da realização da política de ocupação da área, e em defesa da soberania brasileira.

E essa deve ser a visão do técnico fazendário federal ou estadual. Só assim, compatibilizando o Estatuto da Zona Franca com os corpos de leis

fiscais de diversos níveis, é que se contribuirá para o cumprimento dos propósitos do Governo, que se categorizam como compromisso nacional.

Já se tem notícia do esboço do anteprojeto de lei complementar regulando o Art. 23, § 6.º, da Constituição, no tocante à concessão de incentivos fiscais especiais do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias. Diante do exposto, o Amazonas confia que os elaboradores do Projeto respeitem a experiência revolucionária da Zona Franca de Manaus, e, assim, na nova lei, e onde couber, seja inserido como advertência, para que cesse a inquietação e se robusteça o crescimento industrial na área-problema, o seguinte artigo:

"Não se aplicam os dispositivos da presente Lei Complementar à Zona Franca de Manaus."

Peço ao nosso Presidente Médico, ao Ministro Delfim Netto, que adotem essa singela providência como medida eliminadora das tentativas de frustração da Zona Franca.

Esse é o meu apelo, e não o faço, emocionalmente. Faço-o como amazonense, integrado no esforço da Revolução e consciente de que não estou servindo só ao Amazonas, mas, estou defendendo a tese propugnada pelo Movimento Revolucionário, e que neste caso se aplica muito bem, que é a de integrar para não entregar. (Muito bem! Palmas.)

DOCUMENTOS A QUE SE REFERE
O SR. JOSÉ LINDOSO EM SEU
DISCURSO:

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO AMAZONAS

Fundada em 18 de Junho de 1971

Órgão Técnico Consultivo do

Governo Federal (Dec. 2.312,

de 27-4-1943)

Rua Guilherme Moreira, 281

C.P. 119 — Teleg. Associação

69.000 — Manaus — AM — Brasil
Zona Franca de Manaus: .

o processo de anulação dos incentivos
fiscais

Manaus/Amazonas
fevereiro/1973

I — Introdução

O presente estudo, pretende esclarecer ao Exmo. Sr. Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, quanto às peculiaridades da Amazônia Ocidental em relação ao anteprojeto de Lei Complementar, regulando o artigo 23, § 6.º da Constituição Federal, no tocante à concessão de incentivos fiscais especiais do Imposto sobre Circulação de Mer-

cadorias entre a Zona Franca de Manaus e os demais Estados Brasileiros.

Pode afirmar-se, endossando as palavras das autoridades do Ministério da Fazenda, que está havendo um verdadeiro leilão de incentivos fiscais do ICM, entre as unidades federativas do Brasil. Esse comportamento dos Estados, se continuar *ad infinitum* será, no final, prejudicial a todos.

Contudo, a decisão do Ministério da Fazenda em regulamentar a concessão de incentivos fiscais aludida, traz, no seu bojo, um princípio de igualdade, que não existe no contexto da realidade brasileira. Esta constatação emerge dos números comparativos entre as arrecadações do ICM entre os Estados do Amazonas, de um lado, e Guanabara, Rio de Janeiro e São Paulo de outro.

Não seria lugar — comum asseverar: que os desiguais não podem ser tratados igualmente. Isto tanto é verdadeiro que o saudoso Presidente Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco fez baixar os decretos-leis n.ºs 288 e 291, ambos do dia 28 de fevereiro de 1967, beneficiando a Amazônia Ocidental com uma gama de incentivos fiscais especiais.

Partindo desses incentivos fiscais especiais, é que o Governo do Estado do Amazonas colocou-se ao lado do Governo Federal, passando também, a oferecer incentivos fiscais do ICM, privativos de sua ação legal, visando coadjuvar a ação da União na sua política de integração da Amazônia Ocidental.

Agora, com o anteprojeto de Lei Complementar, nos termos em que está formulado, definindo normas para a concessão de incentivos fiscais do ICM, o estímulo oferecido pelo Estado do Amazonas será completamente anulado, mudando as expectativas de investimentos na região, até o momento, apoiadas no incentivo do bônus IPI-ICM.

Diante das perspectivas sombrias que se projetam sobre a Amazônia Ocidental, é que as Classes Empresariais do Amazonas formulam o presente pleito, vazado no mais alto reconhecimento de que o eminente Presidente Emílio Garrastazu Médici espousa a mais profunda preocupação pelo sucesso e colimação de suas metas na Amazônia Ocidental.

II — Fundamentos da Zona Franca de Manaus

A Amazônia Ocidental, conceito criado pelo Governo da Revolução, através do Decreto-lei n.º 291, de 28 de fevereiro de 1967, encontrava-se estrangulada pela falta de alternativas para a sua economia, baseada, estritamente, no extrativismo secular. Com efeito, as condições atrativas de novos investimentos para propi-

ciar o desenvolvimento econômico da área haviam-se extrapolado para a Amazônia Oriental, tendo como instrumento dinamizador desse processo a estrada Brasília-Belem, beneficiando, grandemente, o Estado do Pará.

Foi o próprio Governo da União, que analisando as implicações negativas desse quadro, com repercussões danosas na segurança nacional, no futuro da economia regional e na afirmação da capacidade brasileira para ocupar, economicamente, a Amazônia Ocidental, no Governo do Presidente Castelo Branco, sancionou o Decreto-lei n.º 288, de 28 de fevereiro de 1967, referendado pelos Ministros Roberto de Oliveira Campos e Octávio Gouveia de Bulhões que, preambularmente, expõe a filosofia que justificou a concessão de incentivos fiscais pela Zona Franca de Manaus, como pólo germinativo de desenvolvimento econômico e social da Amazônia Ocidental, expresso no seu artigo 1.º, nos termos infra:

"Art. 1.º A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de INCENTIVOS FISCAIS ESPECIAIS, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da GRANDE DISTANCIA a que se encontram os centros consumidores de seus produtos." (grifos nossos.)

Eis, na sua inteireza e amplitude, as razões de todas as ordens, que respaldaram a medida do Governo Federal na reformulação da Lei do Poder Público Central n.º 3.173, de 6 de junho de 1957, que se tinha evidenciado ineficiente como instrumento de aceleração do processo de integração da Amazônia Ocidental ao contexto da economia brasileira.

A validade dos incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus, como pólo irradiador para o resto da Amazônia Ocidental, viria a se configurar no Decreto-lei n.º 356, de 15 de agosto de 1968, sancionado pelo Presidente Arthur Costa e Silva, referendado pelos Ministros Antônio Delfim Netto, Hélio Beltrão e Afonso Albuquerque Lima que, no seu artigo 1.º dispõe:

"Art. 1.º Ficam estendidos às áreas pioneiras, zonas de fronteiras e outras localidades da Amazônia Ocidental os favores fiscais concedidos pelo Decreto-lei 288, de 28 de fevereiro de 1967 e seu regulamento, aos bens e mercadorias recebidos, oriundos, beneficiados ou fabricados na Zona Franca de Manaus, para utilização e consumo interno naquelas áreas."

III — As vantagens da Zona

Franca de Manaus

A partir da vigência dos incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus, a economia da área transmutou-se, profundamente, ganhando novo dinamismo.

Com efeito, nestes últimos 6 anos, foram implantados mais de 50 projetos novos, com investimentos acima de 300 milhões de cruzeiros e a criação de mais de 12.000 empregos novos, em decorrência dos empreendimentos instalados e o incremento da atividade comercial.

Ao lado desses projetos, há mais de 30 cartas-consultas dirigidas à SUFRAMA — Superintendência da Zona Franca de Manaus, auscultando a possibilidade de implantação de novas atividades econômicas.

A Zona Franca, como área de livre comércio, não acorrentou-se à importação de produtos estrangeiros. Pelo contrário, o incentivo ao consumo propiciado pela isenção de impostos, na entrada dos bens, incrementou, ainda mais, as relações de trocas com o resto do Brasil.

De fato, das importações processadas no período de janeiro a setembro de 1972, as suas origens são as seguintes:

Mercado Nacional	Cr\$ 362.050.286,43	84,16%
Mercado Estrangeiro	Cr\$ 68.165.904,40	15,84%
Total Cr\$ 430.216.190,83		100,00%

Do cotejo dos dados acima, chega-se à ilação de que a Zona Franca de Manaus é um centro consumidor de produtos nacionais e os estados brasileiros que mais se beneficiam desse mercado são os seguintes:

	%
São Paulo	43,40
Guanabara	16,45
Pará	13,77
Pernambuco	5,58
Ceará	4,75

Observa-se, assim, que os incentivos fiscais concedidos pelo Governo Federal, através de sua autarquia, que é a SUFRAMA, tem se transferido para o resto do Brasil, mediante o consumo de bens que representam a magnitude de 60% sobre as mercadorias importadas do estrangeiro.

IV — O processo Anulatório dos Incentivos da Zona Franca de Manaus

Apesar de todos esses dados positivos, cujo cotejo deixa patente a influência da Zona Franca de Manaus na mudança da estrutura da economia da região, vem se registrando,

constantemente, um procedimento sistemático de anulação dos incentivos fiscais, criados pelo Decreto-lei n.º 288/67, a ponto de não haver mais vantagens comparativas entre as indústrias localizadas em Manaus e as do resto do mundo.

Um registro desse processo anulatório começa com a regulamentação do próprio Decreto-lei n.º 288/67. Assim passemos a enumerá-los:

I — Na regulamentação do Decreto-lei n.º 288/67, feita pelo Decreto n.º 61.244, de 28 de agosto de 1967, o seu artigo 3.º dispôs:

“Far-se-á COM SUSPENSÃO dos impostos de importação e sobre produtos industrializados a entrada, na Zona Franca de Manaus, de mercadorias do estrangeiro...”

Enquanto, no artigo 3.º do Decreto-lei n.º 288/67 lê-se:

“A entrada de mercadorias estrangeira na Zona Franca de Manaus, destinadas a seu consumo interno, industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento, agropecuária, pesca, instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza e a estocagem para re-exportação, SERÁ ISENTA dos impostos, de importação e sobre produtos industrializados.” (grifos nossos.)

Ainda, com relação ao art. 6.º do Decreto n.º 61.244, temos:

“As mercadorias de origem estrangeira estocadas na Zona Franca, quando saírem desta para qualquer ponto do território nacional, ficam sujeitas ao pagamento de todos os impostos, salvo nos casos de isenção prevista, em legislação específica.”

Originalmente, o Decreto-Lei n.º 288/67 havia disposto em seu art. 6.º, o seguinte:

“As mercadorias de origem estrangeira estocadas na Zona Franca, quando saírem desta para comercialização em qualquer ponto do território nacional, ficam sujeitas ao pagamento de todos os impostos de uma importação do Exterior, a não ser nos casos de isenção prevista em legislação específica.” (Grifos nossos).

Veja-se a mutilação profunda a que se submeteu um Decreto-lei pela forma restritiva do Decreto n.º 61.244, que introduziu a expressão “com suspensão”, que, tecnicamente é bem diferente do termo “isenção”, anulando, assim, o espírito amplo dos incentivos especiais dados à Zona Franca.

Da mesma maneira, o art. 6.º do Decreto n.º 61.244, eliminou a expressão “para comercialização”, dando margem a interpretações unilaterais

de autoridades fiscais, em flagrante prejuízo da implantação da Zona Franca de Manaus, em clima de confiança e tranquilidade.

Mas, o procedimento anulatório não pararia com o Decreto n.º 61.244. Poder-se-ia dizer que esse Decreto foi apenas o começo da formulação de várias normas jurídicas, hierarquicamente inferiores, que viriam pôr em dúvida a perenidade da Zona Franca, bem como, mutilar a sua feição, configurada no Decreto-lei n.º 288/67.

Dessa maneira, viria a seguir o Decreto n.º 61.516, de 12 de outubro de 1967, que aprovou o Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados — RIPI, que no seu art. 14, disciplinou:

“Art. 14. Para os efeitos do Inciso XLIV, do art. 10, somente se consideram produzidos na Zona Franca de Manaus, os artigos resultantes da operação prevista no Inciso I, do § 2.º, do art. 1.º”

Vejamos, contudo, o que diz o Inciso XLIV do art. 10:

“Art. 10. São isentos de imposto:

.....

XLIV — Os produtos industrializados na Zona Franca de Manaus, destinados a seu consumo interno ou à industrialização em qualquer ponto do território nacional (Decreto-lei n.º 288/67).”

E o Inciso I, do § 2.º, do art. 1.º dispõe:

“I — a que, exercida sobre matérias primas ou produtos intermediários, importe na obtenção de espécie nova (transformação).

Dentro dessa imposição à Zona Franca de Manaus anulou-se os incentivos fiscais para a maior parte de suas atividades econômicas, marcadamente de beneficiamento e, além de uma ação discriminatória, dispensar das isenções, as fases naturais do processo industrial, que no seu art. 1.º e incisos de I a V, relação para efeito de incidência do IPI, os estágios de industrialização na ordem seguinte:

Inciso I — Transformação;

“ II — Beneficiamento;

“ III — Montagem;

“ IV — Acondicionamento;

“ V — Reacondicionamento.

Como se vê, o Decreto n.º 61.514, que aprovou o RIPI, anulou duas vantagens consignadas no Decreto-lei n.º

288/67, apesar de ser uma lei hierarquicamente inferior. Senão vejamos:

O art. 3.º do Decreto n.º 288/67 especifica:

"Art. 3.º A entrada de mercadorias estrangeiras na Zona Franca de Manaus, destinadas a seu consumo interno, industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento, agropecuária, pesca, instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza e a estocagem para reexportação, será isenta dos impostos, de importação e sobre produtos industrializados." (Grifamos).

No art. 9.º fica disciplinado:

"Art. 9.º Estão isentas do Imposto sobre Produtos Industrializados todas as mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus, quer se destinem ao seu consumo interno, quer à comercialização em qualquer ponto do território nacional." (Grifamos).

Como se observa, o espírito do legislador do Decreto-lei n.º 288/67 foi, coerente com o princípio de criar um centro industrial na Amazônia Ocidental, o de propiciar os mais amplos incentivos fiscais para a industrialização. No entanto, o RIPI, mediante o Decreto n.º 61.514, não considerou como objeto de isenção as fases industriais dos Incisos II, III, IV e V. A bem da verdade, deve se esclarecer que mais tarde, foi incluída a Montagem, Inciso III, e alguns produtos regionais no Inciso II — Beneficiamento, como atividades industriais isentas do IPI.

A seguir, na mesma esteira de minar a confiança na Zona Franca de Manaus, veio o Decreto-lei n.º 340/67, que além de redundante, pois, a matéria a que pretendeu regulamentar já havia sido tratada pelo Decreto n.º 61.244, que regulamentou o Decreto-lei n.º 288/67, fechou as portas do mercado consumidor da Zona Franca à uma expressiva parcela de artigos, que a preços mais competitivos, passaram a ser importados do exterior, em prejuízo da própria indústria nacional.

Posteriormente, veio o Decreto-lei n.º 355/67, agredindo ainda mais os incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus.

Atos de menor importância, mas com uma ressonância relevante na opinião pública do Brasil, foram praticados. Entre estes, destacam-se as Portarias n.ºs GB-105, de 8-3-1968 e a GB-33, de 5-2-1969, restringindo a saída de mercadorias como bagagem da Zona Franca, bem como, fixando um prazo de 180 dias, para o fim dessa permissibilidade.

Tornou-se rotineiro, ler-se nos jornais do Sul do País, ao aproximar-se o fim do prazo concedido pela Portaria n.º GB-33/69, que a Zona Franca de Manaus ia acabar.

Contudo, o maior ato jurídico anulatório dos incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus encontra-se no Decreto-lei n.º 406, de 31 de dezembro de 1968.

Com efeito, o § 5.º do art. 3.º do Decreto-lei n.º 406, feriu, mortalmente, os incentivos fiscais da Zona Franca ao ditar:

"Art. 3.º
§ 5.º Para efeito do cálculo a que se refere o § 1.º deste artigo os Estados podem determinar a exclusão do imposto referente a mercadorias entradas no estabelecimento quando o imposto tiver sido devolvido, no todo ou em parte, ao próprio ou a outros contribuintes por qualquer entidade tributante, mesmo sob forma de prêmio ou estímulo."

De fato, este dispositivo legal, mediante uma interpretação errônea dos Estados, vem sendo aplicado contra a Zona Franca de Manaus, que é uma instituição federal, regulada por lei especial, não podendo, assim, ser alcançada pelos efeitos jurídicos dimanados do Decreto-lei n.º 406/68. Tanto isso é verdadeiro que o art. 13 deste Decreto revogou os dispositivos que achou conveniente, não incluindo nenhum do Decreto-lei n.º 288/67.

Com respaldo equivocado, os efeitos do art. 3.º, § 5.º, do Decreto-lei n.º 406, de 31-12-68, já começam a se fazer sentir contra a Zona Franca de Manaus, representados, entre outros, pelo Convênio, assinado entre os Secretários de Fazenda da Guanabara, Rio de Janeiro e São Paulo, cuja ementa é a seguinte:

"Convênio entre os Secretários de Fazenda da Guanabara, Rio de Janeiro e São Paulo permitindo apenas 5% do crédito do ICM relativo às entradas em estabelecimento localizados nos seus respectivos territórios de produtos remetidos por indústria de beneficiamento de estanho situadas no Estado do Amazonas, ainda que venha consignado o valor do tributo fiscal respectivo, quando o tributo tenha sido de qualquer forma restituído."

Como se depreende da ementa acima, a restrição é contra indústrias de beneficiamento de estanho situadas no Estado do Amazonas. Contudo, a única indústria existente na região, que diga-se de passagem tem capacidade de abastecer 80% do mercado nacional, fica localizada na Zona Franca de Manaus, que é, como já asseveramos linhas atrás, uma instituição federal, com incentivos fiscais especiais.

Apesar dessa nítida diferença entre o Estado do Amazonas, que é um território com cerca de 1.500.000 km² e a Zona Franca, que é uma área de 10.000 km², vêm os Estados signatários do Convênio supra mencionado, impedindo o desenvolvimento e sobrevivência de uma indústria, como a estanífera, de beneficiar o minério oriundo da própria região.

Baseados, ainda, na aplicação irregular do Decreto-lei n.º 406/68, os referidos já estão fazendo citação aos estabelecimentos comerciais que adquirem produtos da Zona Franca de Manaus para estornarem os créditos fiscais, decorrentes dessas compras.

O estorno do crédito fiscal do ICM de produtos adquiridos da Zona Franca, significa um sobrepreço de 13,5%, o que não lhes dá condições de concorrência com os similares, em face da grande distância a que se encontram dos centros consumidores de seus artigos. Essa grande distância compreende maior frete, ou seja, um custo adicional, que as indústrias situadas em outras regiões não possuem.

Como consequência do estorno do crédito fiscal, os produtos fabricados na Zona Franca de Manaus, como lentes oftálmicas, confecções, motores estacionários e marítimos, para citar apenas três, já começam a ter os seus pedidos cancelados pelos compradores do Sul do País.

Por outro lado, os investidores otimistas com o futuro da Zona Franca de Manaus, através de seus incentivos fiscais, começam a cancelar os seus empreendimentos e os outros a ficar na expectativa de uma definição do Governo Federal, quanto a perenidade dos incentivos fiscais da Zona Franca.

A preocupação dos empresários amazonenses quanto à perenidade da Zona Franca de Manaus decorre de fatos consumados, ligados à interpretação dos incentivos fiscais do Decreto-lei n.º 288/67, como se aconteceu, recentemente, com o Parecer Normativo C.S.T. n.º 308, de 28 de dezembro de 1972, que distorce, completamente, o espírito dos incentivos fiscais da Zona Franca.

O referido Parecer Normativo afirma no seu item 4, o seguinte:

"Com efeito, o art. 4.º do Decreto-lei n.º 288, de 28 de fevereiro de 1967, que regula a Zona Franca de Manaus estabelece que "a exportação de mercadorias de origem nacional para o consumo ou industrialização na Zona Franca de Manaus, ou reexportação para o estrangeiro, será para todos os efeitos legais, constantes da legislação em vigor, equivalente a uma exportação brasileira para o estrangeiro."

Contudo, o item 10 dá uma interpretação unilateral que fere qualquer exegese jurídica. Senão apreciemo-la:

"Tem-se, pois, que a equiparação prevista no art. 4.º do Decreto-lei n.º 288/67 abrange apenas os incentivos existentes na época da sua publicação. Com efeito, ao dispor que as remessas para a Zona Franca de Manaus de produtos de origem brasileira equivalem a uma exportação brasileira para o estrangeiro, para todos os efeitos constantes da legislação "em vigor", ficou estabelecido um balizamento temporal, que delimita o âmbito dos favores tributáveis apenas aos existentes à época da entrada em vigência do Decreto-lei n.º 288/67."

Veja-se, pois, a malícia perpetrada contra os benefícios fiscais concedidos a uma área carente de recursos e obstaculizada por um conjunto de problemas, cuja solução demanda um esforço nacional.

A malidicência, ainda, acena no Parecer Normativo em tela, quando se lê o item 8, nos termos abaixo:

"Note-se, entretanto, que o Decreto-lei n.º 491, de 5-3-69, que introduziu substanciais alterações no mecanismo de incentivo à exportação, deu tratamento específico, em seu art. 6.º, às vendas de produtos nacionais destinadas à Zona Franca de Manaus, ao estabelecer que os favores do citado diploma legal somente alcançavam as mercadorias que fossem reexportadas para o exterior."

Os empresários amazonenses discordam que o art. 6.º do Decreto-lei n.º 491/69, tenha alterado o Decreto-lei n.º 288, no seu art. 4.º, que classifica as vendas para a Zona Franca de Manaus, como equivalentes a exportação, para todos os efeitos constantes da legislação em vigor.

Vejamos, inicialmente, o que diz o artigo do Decreto-lei n.º 491/69:

"Art. 1.º As empresas fabricantes e exportadoras de produtos manufaturados gozarão, a título de estímulo fiscal, créditos tributários sobre suas vendas para o exterior, como ressarcimento de tributos pagos internamente.

§ 1.º Os créditos tributários acima mencionados serão deduzidos do valor do Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes sobre as operações no mercado interno.

§ 2.º Feita a dedução, e havendo excedente de crédito, poderá o mesmo ser compensado no pagamento de outros impostos federais, ou aproveitado nas formas indicadas por regulamento."

O disposto no art. 6.º do Decreto-lei n.º 491/69 apresenta-se:

"Art. 6.º No caso de vendas de produtos nacionais destinados à Zona Franca de Manaus, o disposto no caput e no § 1.º do artigo 5.º da Lei n.º 4.663, de 3 de junho de 1965, e os benefícios referidos nos artigos anteriores do presente decreto-lei somente se aplicam às mercadorias:

a) reexportadas para o exterior;
b) enquadradas nos termos do art. 5.º, § 2.º, da Lei n.º 4.663, de 3 de junho de 1965."

O confronto entre os Decretos-leis n.ºs 288 e 491 mostra-nos que o último não restringiu os benefícios fiscais do primeiro. Como a Zona Franca já gozava de isenção do IPI, no recebimento de mercadorias nacionais, concedida pelo Decreto-lei n.º 288/67, não seria lógico que o Decreto-lei n.º 491/69 viesse oferecer, ainda, a utilização do valor dessa isenção em outras operações no mercado interno, ou a compensação desse crédito no pagamento de tributos federais.

O espírito do Decreto-lei n.º 491/69 foi incentivar as exportações para o estrangeiro, *strictu sensu*, e não ampliar os benefícios já concedidos à Zona Franca de Manaus, dentro da formulação do Decreto-lei n.º 288/67.

Fica, assim evidenciado um processo de esvaziamento e anulação dos incentivos fiscais concedidos à Zona Franca de Manaus, que materializa-se desde o regulamento do Decreto-lei n.º 288/67, posteriormente, confirmada pelo RIPI, pelas portarias do Ministério da Fazenda, pelos Decretos-leis redundantes e, finalmente, por Pareceres Normativos e Convênios entre Secretários de Fazenda estaduais.

Contudo, as perspectivas de que esse processo prosseguirá não há a menor dúvida, particularmente agora, que os Secretários de Fazenda e o Ministérios da Fazenda, em reunião específica, aprovaram o anteprojeto de Lei Complementar, visando regular o artigo 23, § 6.º da Constituição Federal, relativo a incentivos fiscais.

Com efeito, o anteprojeto prevê:

"Art. 1.º As isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias serão concedidas ou revogadas nos termos de convênios e ratificados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta lei.

Parágrafo único. O disposto neste artigo também se aplica:

I — à redução da base de cálculo;

II — à devolução total ou parcial, direta ou indireta, condicionada ou não, do tributo a contribuinte, a responsáveis ou a terceiros;

III — à concessão de créditos presumidos;

IV — a quaisquer outros incentivos ou favores fiscais ou financeiros concedidos com base no imposto de circulação de mercadorias, dos quais resulte redução ou eliminação direta ou indireta, do respectivo ônus."

Como a Zona Franca de Manaus não tem sido diferenciada do Estado do Amazonas, claro se torna que os incentivos fiscais do ICM, concedidos aos produtos elaborados nesta área de incentivos fiscais especiais, serão anulados, como já vem ocorrendo atualmente.

Diante do quadro esboçado, as Classes Empresariais do Amazonas acordam que a sobrevivência econômica da Zona Franca de Manaus consistirá na institucionalização do princípio da reciprocidade fiscal.

Esse princípio dimana do artigo 49 do Decreto-lei n.º 288/67, que impõe:

"Art. 49. As isenções fiscais previstas neste Decreto-lei somente entrarão em vigor na data em que forem concedidas:

I — pelo Estado do Amazonas, crédito do Imposto de Circulação de Mercadorias nas operações comerciais dentro da Zona Franca igual ao montante que teria sido pago na origem em outros Estados da União, se a remessa de mercadorias para a Zona Franca não fosse equivalente a uma exportação brasileira para o estrangeiro;

II — pelos Municípios do Estado do Amazonas, isenção do imposto de Serviços na área em que estiver instalada a Zona Franca."

O Estado do Amazonas, aceitando a instituição da Zona Franca de Manaus, como um instrumento válido para o desenvolvimento da Amazônia Ocidental, submeteu-se ao império da lei quando sancionou a Lei Estadual n.º 569, de 7 de abril de 1967, e a Prefeitura de Manaus ao promulgar o Decreto n.º 25, de 17 de março de 1967.

Desse modo, torna-se imperativo que os demais Estados Brasileiros reconheçam o crédito fiscal concedido pelo Estado do Amazonas aos produtos elaborados na Zona Franca de Manaus.

Assim, no momento em que o Governo Federal deverá legislar sobre a concessão de incentivos fiscais, através de uma Lei Complementar, reguladora de preceito constitucional, as Classes Empresariais do Amazonas pleiteiam que seja inserido no referido documento legal um artigo, res-

guardando a Zona Franca de Manaus, assim redigido:

Onde couber:

"Art. — Não se aplicam os dispositivos da presente Lei Complementar à Zona Franca de Manaus."

Este seria o testemunho irretorquível de que o Governo Federal continua inabalável na sua meta de integrar a Amazônia Ocidental à economia brasileira, e, também manter a confiança no exterior, aonde a Lei n.º 288/67 teve a mais ampla divulgação de sua vigência pelo prazo determinado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)

— Não há mais oradores inscritos.

Lembro aos Srs. Senadores a sessão do Congresso Nacional, às 19 horas, para apreciação de Mensagens presidenciais.

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão.

Designo para a próxima a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara n.º 20, de 1973 (n.º 1.126-B/73, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que dispõe sobre a criação dos Conselhos Federal e Regionais de Enfermagem, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob n.ºs 129, 130, 182, 183 e 184, das Comissões:

— **de Saúde**, 1.º pronunciamento: favorável ao Projeto, com as Emendas n.ºs 1-CS a 4-CS que oferece;

2.º pronunciamento: contrário à Emenda n.º 1 de Plenário e favorável à de n.º 2 de Plenário.

— **de Legislação Social**, 1.º pronunciamento: favorável ao Projeto e às Emendas n.ºs 1-CS a 4-CS;

2.º pronunciamento: contrário à Emenda n.º 1 de Plenário e favorável à de n.º 2 de Plenário.

— **de Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto, e das Emen-

das n.ºs 2 de Plenário e 2-CS; prejudicialidade da Emenda 1-CS; e injuridicidade das Emendas n.ºs 1 de Plenário, 3-CS e 4-CS, com votos vencidos, em parte, dos Srs. Senadores Nelson Carneiro e Heitor Dias; com restrições dos Srs. Senadores Helvídio Nunes e Eurico Rezende e declaração de voto do Sr. Senador Antônio Carlos.

2

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado n.º 89, de 1971, de autoria do Sr. Senador Adalberto Sena, que dá providências para incrementar-se o alistamento eleitoral, tendo

PARECERES, sob n.ºs 335, de 1972 e 141, de 1973, das Comissões

— **de Redação**, oferecendo a redação do vencido na apreciação preliminar; e

— **de Constituição e Justiça**, favorável, com sugestão à Comissão de Redação.

3

Discussão, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade e juridicidade, nos termos do art. 297 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado n.º 43, de 1973, de autoria do Sr. Senador Franco Montoro, que determina a fixação obrigatória de critérios objetivos para a realização de despesas com publicidade e divulgação, efetuadas pela Administração Pública ou órgão da Administração indireta, tendo

PARECER, sob n.º 110, de 1973, da Comissão

— **de Constituição e Justiça**, pela inconstitucionalidade e injuridicidade.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres)

— Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a Sessão às 17 horas e 30 minutos.)

ATA DA 62.ª SESSÃO

REALIZADA EM 7-6-73

(Publicada no DCN — Seção II — de 8-6-73)

Retificações

No Parecer n.º 184, de 1973, da Comissão de Legislação Social, sobre as

emendas n.ºs 1 e 2 de plenário, apresentadas ao 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 1.889, 1.ª coluna, no penúltimo parágrafo,

Onde se lê:

..., uma vez estejam "regulamentadas nos Conselhos.

Leia-se:

..., uma vez estejam "regulamentadas em lei", fiquem, automaticamente, representadas nos Conselhos.

No Projeto de Lei do Senado n.º 67, de 1973, que dispõe sobre o sistema de penas, alterando os Títulos V e VI do futuro Código Penal, Decreto-lei n.º 1.004, de 21 de outubro de 1969:

Na página 1.892, 1.ª coluna, na SEÇÃO I — Da pena de prisão, no item II do Art. 37,

Onde se lê:

II — Em estabelecimento penal fechado

Leia-se:

II — Em estabelecimento penal aberto

Na página 1.893, 3.ª coluna, no CAPÍTULO II — Da Aplicação da Pena, na letra a) do § 1.º do Art. 60,

Onde se lê:

...pelos motivos determinados...

Leia-se:

...pelos motivos determinantes...

Na página 1.895 1.ª coluna, no título que precede o Art. 68,

Onde se lê:

Quantidade de agravação ou atenuação

Leia-se:

Quantidade de agravação ou atenuação

Na página 1.896 1.ª coluna, no § 3.º do Art. 84,

Onde se lê:

..., considera-se prerrogado...

Leia-se:

..., considera-se prorrogado...

ATA DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

ATA DA 4.^a REUNIÃO, (EXTRAORDINÁRIA) REALIZADA EM 6 DE JUNHO DE 1973

As dezessete horas e trinta minutos do dia seis de junho de mil novecentos e setenta e três, com a presença dos Senhores Senadores Arnon de Mello — Presidente, Lenoir Vargas, Luiz Cavalcante, Leandro Maciel e Milton Trindade, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Minas e Energia, na Sala das Comissões.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Domicio Gondin, Benjamin Farah, Paulo Guerra, Antônio Fernandes, José Guioimar e Danton Jobim.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior.

Iniciando os trabalhos, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Senador Lenoir Vargas, que emite parecer contrário às Emendas de n.ºs 1 e 2 de plenário,

de autoria do nobre Senador Heitor Dias, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 17, de 1973, que "autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S/A — ELETROBRÁS, a movimentar a Reserva Global de Reversão para o fim que especifica, e dá outras providências".

Posto o parecer em discussão e em votação é o mesmo rejeitado, por maioria.

O Senhor Senador Arnon de Mello, avocando o projeto, convida a assumir a direção dos trabalhos o Senhor Senador Leandro Maciel, a fim de poder relatar o Vencido, concluindo pela aprovação das duas citadas emendas.

Posta a matéria em discussão e votação é o parecer do Relator do vencido aprovado por maioria.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião e, para constar, eu, Haroldo Pereira Fernandes, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

MESA		LIDERANÇA DA ARENA E DA MAIORIA
Presidente: Filinto Muller (ARENA — MT)	3.º-Secretário: Milton Cabral (ARENA — PB)	Líder: Petrônio Portella (ARENA — PI)
1.º-Vice-Presidente: Paulo Torres (ARENA — RJ)	4.º-Secretário: Benedito Ferreira (ARENA — GO)	Vice-Líderes: Eurico Rezende (ARENA — ES) Ney Braga (ARENA — PR) Virgílio Távora (ARENA — CE) Dinarte Mariz (ARENA — RN) José Lindoso (ARENA — AM) Guido Mondin (ARENA — RS) Flávio Britto (ARENA — AM) Saldanha Derzi (ARENA — MT) Osires Teixeira (ARENA — GO)
2.º-Vice-Presidente: Adalberto Sena (MDB — AC)	Suplentes de Secretários: Geraldo Mesquita (ARENA — AC)	LIDERANÇA DO MDB E DA MINORIA
1.º-Secretário: Ruy Santos (ARENA — BA)	José Augusto (ARENA — MG)	Líder: Nelson Carneiro (MDB — GB)
2.º-Secretário: Augusto Franco (ARENA — SE)	Antônio Fernandes (ARENA — BA)	Vice-Líderes: Danton Jobim (MDB — GB) Benjamin Farah (MDB — GB)
	Ruy Carneiro (MDB — PB)	

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

Antônio Fernandes
Vasconcelos Torres
Paulo Guerra
Ney Braga
Flávio Britto
Mattos Leão

Suplentes

ARENA

Tarso Dutra
João Cleofas
Fernando Corrêa

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

José Guimard
Teotônio Vilela
Dinarte Mariz
Wilson Campos
José Esteves
Clodomir Milet

Suplentes

ARENA

Saldanha Derzi
Osires Teixeira
Lourival Baptista

MDB

Ruy Carneiro
Franco Montoro
Assistente: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 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

José Lindoso
José Sarney
Carlos Lindenberg
Helvidio Nunes
Antônio Carlos
Mattos Leão
Heitor Dias
Gustavo Capanema
Wilson Gonçalves
José Augusto
Daniel Krieger
Accioly Filho

Suplentes

ARENA

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
Eurico Rezende
Cattete Pinheiro
Ney Braga
Osires Teixeira
Fernando Corrêa
Saldanha Derzi
Heitor Dias
Antônio Fernandes
José Augusto

Carlos Lindenberg
Luiz Cavalcante
Waldemar Alcântara
José Lindoso
Wilson Campos

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
Vasconcelos Torres
Wilson Campos
Jessé Freire
Arnon de Mello
Teotônio Vilela
Paulo Guerra
Renato Franco
Helvidio Nunes
Luiz Cavalcante

Domicio Gondin
José Augusto
Geraldo Mesquita
Flávio Britto
Leandro Maciel

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
João Calmon
Tarso Dutra
Geraldo Mesquita
Cattete Pinheiro
Milton Trindade

Arnon de Mello
Helvidio Nunes
José Sarney

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
Lourival Baptista
Saldanha Derzi
Geraldo Mesquita
Alexandre Costa
Fausto Castelo-Branco
Lenoir Vargas
Jessé Freire
João Cleofas
Carvalho Pinto
Virgílio Távora
Wilson Gonçalves
Mattos Leão
Tarso Dutra

Cattete Pinheiro
Antônio Carlos
Daniel Krieger
Milton Trindade
Dinarte Mariz
Eurico Rezende
Flávio Brito

MDB

Amaral Peixoto
Ruy Carneiro
Danton Jobim

Nelson Carneiro

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
Domicio Gondin
Renato Franco
Guido Mondin
Ney Braga
Eurico Rezende

Wilson Campos
Accioly Filho
José Esteves

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
Luiz Cavalcante
Leandro Maciel
Milton Trindade
Domicio Gondin
Lenoir Vargas

Paulo Guerra
Antônio Fernandes
José Guimard

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 Pinheiro

Lourival 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 Calmon

Dinarte 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 Alcântara

Saldanha Derzi
Wilson Campos
Clodomir Milet

MDB

Benjamin Farah

Ruy Carneiro

Assistente: Lêda 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 Torres

Alexandre 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 Freire

Magalhães Pinto
Gustavo Capanema
Paulo Guerra

MDB

Amaral Peixoto

Benjamin Farah

Assistente: Cândido Hipperdt — 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 Esteves

Dinarte Mariz
Duarte Filho
Virgílio Távora

MDB

Danton Jobim

Benjamin Farah

Assistente: Lêda 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).

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal, 1.503
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 152 PAGINAS

PREÇO DESTA EXEMPLAR: Cr\$ 0,50