

Subsecretaria de Análise

S. F.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXVIII — Nº 69

TERÇA-FEIRA, 26 DE JUNHO DE 1973

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o SENADO FEDERAL aprovou, nos termos do art. 42, inciso VII, da Constituição, e eu, FILINTO MÜLLER, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 17, DE 1973

Dispõe sobre a estruturação do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores, do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

Art. 1º 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. 2º Os cargos integrantes do Grupo a que se refere esta Resolução distribuir-se-ão, na forma do disposto no artigo 5º da Lei nº 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 anteprojetos.

Art. 3º 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. 4º 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. 5º 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. 6º 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. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, em 25 de junho de 1973. — Filinto Müller, Presidente do Senado Federal.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

EVANDRO MENDES VIANNA

Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES

Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA

Chefe da Divisão Administrativa

JOSÉ DE PAIVA PINTO

Chefe da Divisão Industrial

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00

Ano Cr\$ 200,00

Via Áerea:

Semestre Cr\$ 200,00

Ano Cr\$ 400,00

(O preço do exemplar atrasado será acrescido

de Cr\$ 0,30)

Tiragem 3 500 exemplares

Grupo — Direção e Assessoramento Superiores

CÓDIGO: SF-DAS-100

NÍVEL

CATEGORIAS

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

SUMÁRIO

1 — ATA DA 75ª SESSÃO, EM 25 DE JUNHO DE 1973

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPÉDIENTE

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

— Encaminhando à revisão do Senado, autógrafos dos seguintes projetos:

— Projeto de Lei da Câmara nº 30/73 (nº 1.265-B/73, na Câmara), que concede pensão especial, vitalícia e intransferível, a Celso Lima da Silva.

— Projeto de Lei da Câmara nº 31/73 (nº 1.289-B/73, na Câmara), que autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), e dá outras providências.

1.2.2 — Pareceres

— Referentes às seguintes matérias:

— Projeto de Decreto Legislativo nº 16/73 (nº 98-B, na Câmara), que aprova o texto do Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a República Federativa do Brasil e a República do Senegal, em Dakar, a 21 de novembro de 1972.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 10/73 (nº 99-B, na Câmara), que aprova os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica firmados entre a República Federativa do Brasil e a República do Daomé, em Cotonou, a 7 de novembro de 1972.

1.2.3 — Comunicações da Presidência

— Referente ao Ofício nº S/11, de 1973, do Sr. Governador do Estado do Rio de Janeiro, solicitando autorização do Senado para que aquele Estado possa contrair empréstimo externo, destinado a financiar parte do seu Programa de Governo.

— Prazo para oferecimento de emenda ao Projeto de Lei da Câmara nº 30/73, lido no expediente.

1.2.4 — Discursos do Expediente

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA — I Curso de Preparação de Liderança Política promovido pela Aliança Renovadora Nacional. Discurso proferido pelo Senador Filinto Müller no seu encerramento.

SENADOR BENJAMIN FARAH — Regozijo pelo restabelecimento do Marechal Eurico Gaspar Dutra.

SENADOR WILSON GONÇALVES — Criação da Universidade Estadual do Ceará.

SENADOR LEANDRO MACIEL — Falecimento, em Aracaju, do jurista Hunaldo Cardoso.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Resolução nº 31/73, que dispõe sobre a constituição e estruturação do Grupo-Atividade de Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências. **Aprovado**, com emenda. À Comissão de Redação.

— Projeto de Lei do Senado nº 8/73, que assegura ao empregado o pagamento das férias pelo término ou rescisão, por qualquer forma, do contrato de trabalho. **Aprovado**, em 1º turno.

— Projeto de Lei do Senado nº 37/73, que institui o Dia Nacional do Aço. **Aprovado**, em 1º turno.

1.4 — MATÉRIA APRECIADA APÓS A ORDEM DO DIA

— Redação final do Projeto de Resolução nº 31/73, constante do item 1 da pauta. **Aprovada**, à promulgação.

1.5 — COMUNICAÇÃO DA PRESIDÊNCIA

— Convocação de sessão extraordinária do Senado Federal a realizar-se hoje, às 18 horas, com Ordem do Dia que designa.

1.6 — ENCERRAMENTO

2 — ATA DA 76ª SESSÃO, EM 25 DE JUNHO DE 1973

2.1 — ABERTURA

ATA DA 75ª SESSÃO EM 25 DE JUNHO DE 1973

3ª Sessão Legislativa Ordinária da 7ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SENHORES FILINTO MÜLLER E ADALBERTO SENNA

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

Adalberto Sena — Geraldo Mesquita — Flávio Britto — José Lindoso — Cattete Pinheiro — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — Petrônio Portella — Helvídio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Dintarte Mariz — Duarte Filho — Ruy Carneiro — Wilson Campos — Luiz Cavalcante — Leandro Maciel — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Heitor Dias — Ruy Santos — Carlos Lindenbergs — Paulo Tôrres — Benjamin Farah — Nelson Carneiro — Magalhães Pinto — Carvalho Pinto — Benedito Ferreira — Emíval Caiado — Fernando

Corrêa — Filinto Müller — Lenoir Vargas — Guido Mondin — Tarsó Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — A lista de presença acusa o comparecimento de 36 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

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

É lido o seguinte:

OFÍCIO

DO SR. 1º-SECRETÁRIO DA
CÂMARA DOS DEPUTADOS

Encaminhando à revisão do Senado, autógrafos dos seguintes projetos:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 30, de 1973

Nº 1.265-B/73, na Casa de origem

DE INICIATIVA DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Concede pensão especial, vitalícia e intransferível, a Celso Lima da Silva.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É concedida a Celso Lima da Silva, filho de Arlindo Oliveira da Silva (falecido) e Geni Lima da Silva, pensão especial,

2.2 — EXPEDIENTE

2.2.1 — Requerimento

— Nº 102/73, de autoria do Senador Virgílio Távora, de urgência para o Projeto de Lei da Câmara nº 26/73 (nº 1.143-B/73, na Câmara), que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

2.3 — ORDEM DO DIA

— Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 107/73 (nº 119/73, na origem), pela qual o Sr. Presidente da República submete ao Senado a escolha do Sr. Geraldo de Heráclito Lima, Ministro de Segunda Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer, em comissão, a função de Embaixador do Brasil junto à Federação da Nigéria. **Apreciado em sessão secreta**.

— Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 135/73 (nº 189/73, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Senhor Carlos Calero Rodriguez, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Popular Polonesa. **Apreciado em sessão secreta**.

2.4 — MATÉRIAS APRECIADAS APÓS A ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei da Câmara nº 26/73 (nº 1.143-B/73, na Câmara), que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências, em regime de urgência nos termos do Requerimento 102/73, lido no expediente. **Aprovado**, com emendas e subemendas, após pareceres das Comissões Técnicas, tendo usado da palavra no encaminhamento da sua votação os Srs. Nelson Carneiro, Virgílio Távora e Dintarte Mariz. À Comissão de Redação.

— Redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 26/73. **Aprovada**, à Câmara dos Deputados.

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

3 — ATAS DAS COMISSÕES

4 — MESA DIRETORA

5 — LÍDER E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

6 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

vitalícia e intransferível, mensal, equivalente a três vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País.

Art. 2º A pensão especial de que trata esta lei será devida a partir de 30 de outubro de 1972.

Art. 3º A despesa decorrente da execução desta lei correrá à conta de Encargos Gerais da União — Recursos sob a supervisão do Ministério da Fazenda.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM Nº 146, DE 1973, DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, e para ser apreciado nos prazos nele referidos, tenho a honra de submeter à elevada liberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado do Exército, o anexo projeto de lei que “concede pensão especial, vitalícia e intransferível a Celso Lima da Silva.”

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

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 53,
DE 2 DE ABRIL DE 1973,
DO MINISTÉRIO DO EXÉRCITO**

Excelentíssimo Senhor Presidente da república:

Celso Lima da Silva, com onze anos de idade, acidentou-se com granada ofensiva, perdida por elementos do III Exército durante a realização de um exercício no terreno, sofrendo amputação de ambas as mãos.

2. Isto posto, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o projeto de lei anexo, pelo qual é concedida Pensão Especial e Vitalícia ao indito sr. m-

3. Esta Secretaria de Estado, a par da presente providência, tomou medidas no sentido de reabilitar a vítima por conta do Fundo do Exército, em instituição especializada.

Com profundo respeito. — Orlando Geisel.

(À Comissão de Finanças.)

**PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 31, de 1973**

(Nº 1.289-B/73, na Casa
de origem)

**DE INICIATIVA DO SR. PRESIDENTE
DA REPÚBLICA**

Autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPOT, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPOT, vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, nos termos do artigo 5º, item II, do Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969.

Parágrafo único. A Empresa terá sede e foro na Capital Federal, podendo, para o bom desempenho das suas finalidades, manter órgãos regionais e locais e dependências, em qualquer ponto do território nacional.

Art. 2º A Empresa tem por fim promover, executar e coordenar todas as atividades de estudos e pesquisas necessárias ao planejamento dos transportes no País, dar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional dos transportes e exercer atividades correlatas, competindo-lhe principalmente:

I — promover e realizar estudos técnicos e econômicos, pesquisas e projetos de transportes, inclusive estudos especiais de demanda global e intermodal de transportes;

II — elaborar, quando lhe for solicitado, para os órgãos do Ministério dos Transportes planos diretores integrantes de transpor-

tes, planos diretores modais, planos diretores de transporte urbano e atualização sistemática desses planos, bem como estudos de viabilidade técnico-económica;

III — prestar serviços de assistência na coordenação e elaboração de programas de transportes, na esfera federal;

IV — realizar estudos para integração de planos e programas de transportes, de responsabilidade do Governo Federal, em suas diversas modalidades;

V — prestar serviços de supervisão e acompanhamento da execução de planos diretores estaduais de transportes, em suas diversas modalidades;

VI — promover a difusão de conhecimentos atualizados no campo dos transportes, junto a entidades e órgãos públicos e privados;

VII — prestar serviços de assistência na coordenação de programas de financiamento concedidos a órgãos do Ministério dos Transportes;

VIII — estabelecer e manter, com os órgãos próprios do Ministério dos Transportes, fluxos de informações de interesse do planejamento e da programação dos transportes;

IX — prestar serviços de assessoramento ao Ministério dos Transportes no conjunto de atividades de sua especialidade;

X — prestar serviços de apoio e colaboração técnica e administrativa aos órgãos do Poder Executivo federal, estadual e municipal, em assuntos de sua especialidade;

XI — prestar serviços a órgãos ou entidades estrangeiras ou internacionais, no País ou no exterior, em assuntos de sua especialidade.

§ 1º Os serviços a cargo da Empresa, compatíveis com seus fins, atribuições e atividades, serão executados, sob a forma jurídica requerida para o caso, mediante justa remuneração.

§ 2º É facultado à Empresa desempenhar suas atividades mediante convênios ou contratos com entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais.

Art. 3º O capital inicial da Empresa, pertencente integralmente à União, será constituído da seguinte forma:

I) saldo do Fundo de Integração de Transportes, criado pelo Decreto nº 516, de 7 de abril de 1969, na data da instalação da Empresa;

II) valor dos bens patrimoniais da União utilizados pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, mediante inventário e avaliação a cargo de Comissão designada pelo Ministro dos Transportes.

§ 1º Da Comissão designada para proceder ao inventário e à avaliação dos bens patrimoniais da União referidas neste artigo participará um representante do Serviço do Patrimônio da União.

§ 2º O Poder Executivo poderá autorizar o aumento do capital da Empresa e a participação de outras pessoas jurídicas do Poder Público, da Administração Direta ou Indireta, mantidos 51% (cinquenta e um por cento) na propriedade da União.

Art. 4º Constituirão recursos da Empresa:

I) contribuições dos órgãos e entidades da Administração Indireta vinculadas ao Ministério dos Transportes, fixadas pelo Ministro de Estado de acordo com programas de atividades da Empresa por ele aprovados;

II) produto da prestação de serviços de toda natureza, compatíveis com as finalidades, atribuições e atividades da Empresa, a órgãos e entidades públicas ou particulares, nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios, acordos, ajustes ou contratos;

III) dotações consignadas no orçamento geral da União para fins operacionais da Empresa;

IV) créditos de qualquer natureza, abertos em seu favor;

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

VI) renda de bens patrimoniais;

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

VIII) doações feitas à Empresa;

IX) quaisquer outras rendas operacionais.

Parágrafo único. As contribuições a que se refere o item I deste artigo serão creditadas diretamente à Empresa em parcelas mensais, iguais e sucessivas, a partir do exercício de 1973 e do mês subsequente à aprovação, pelo Ministro dos Transportes, do primeiro programa de atividades da Empresa.

Art. 5º A Empresa reger-se-á por esta lei, pelos Estatutos que serão aprovados por decreto e, subsidiariamente, pelas normas de direito aplicáveis.

Parágrafo único. Dos Estatutos de que trata este artigo constarão, além das finalidades e atribuições, do capital e dos recursos na forma do disposto nesta Lei, a composição da administração e do órgão de fiscalização da Empresa, e as competências de seus dirigentes.

Art. 6º O regime jurídico do pessoal da Empresa será o da legislação trabalhista.

§ 1º Os empregados do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, ocupantes de empregos constantes das tabelas a que se referem os Anexos I a III do Quadro de Pessoal aprovado pelo Decreto nº 68.910, de 13 de julho de 1971, que não tenham outra relação de emprego, passarão a integrar o quadro de pessoal da Empresa, sem solução de continuidade na relação de emprego, a partir da data de sua instalação, na forma do parágrafo único do artigo 10 desta Lei.

§ 2º Os servidores públicos que, à data da instalação da Empresa estiverem prestando serviço ao Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, sob qualquer forma legal, poderão, observados os critérios do Poder Executivo, optar, dentro de 60 (sessenta) dias, por seu aproveitamento no quadro de pessoal da Empresa, sob o regime da legislação trabalhista.

§ 3º A Administração da Empresa, caso aceite a opção, deverá, dentro de 30 (trinta) dias, computar essa opção ao órgão de pes-

soal a que o optante pertencer, cabendo a este último órgão declarar vago o cargo respetivo, à vista do termo de opção aceito, que servirá como pedido de exoneração.

§ 4º Os servidores que não tiverem sua opção acolhida poderão, a critério da administração da Empresa, permanecer à disposição desta, aplicando-se-lhes, neste caso, o disposto no parágrafo seguinte.

§ 5º Nos casos previstos na regulamentação vigente, a GEIPOT poderá ter servidores requisitados da Administração Direta ou Indireta, sem ônus para a entidade ou órgão de origem.

Art. 7º Para o gozo dos direitos previstos na legislação trabalhista e de previdência social, será computado o tempo de serviço anterior prestado à Administração Pública pelo servidor cuja opção foi aceita pela GEIPOT.

§ 1º Além da transferência das contribuições vertidas ao IPASE, na forma do artigo 114 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, a GEIPOT providenciará junto ao INPS, conforme cada caso, o levantamento da quantia necessária a complementar as contribuições transferidas do IPASE, para que fiquem assegurados a aposentadoria e demais benefícios aos servidores de que trata este artigo, consignando-se no orçamento da GEIPOT os recursos correspondentes a essa complementação.

§ 2º Para os fins previstos no parágrafo anterior, o INPS debitárá a respectiva importância à GEIPOT, sendo concedidas as prestações previdenciárias independente do efetivo recebimento da referida importância.

Art. 8º A prestação de contas da administração da Empresa será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com o seu pronunciamento e a documentação referida no artigo 42 do Decreto-lei número 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias do encerramento do exercício da Empresa.

Art. 9º O Poder Executivo expedirá os Estatutos da Empresa no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da publicação desta Lei.

§ 1º O decreto que aprovar os Estatutos referidos neste artigo fixará a data da instalação da Empresa.

§ 2º Até a instalação da Empresa, continuam em vigor o Decreto-lei nº 516, de 7 de abril de 1969, o Decreto nº 64.312 da mesma data, o Decreto nº 65.399, de 13 de outubro de 1969 e o Decreto nº 68.910, de 13 de julho de 1971.

§ 3º Na data da instalação da Empresa, o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes encerrará balanço, transferindo para a Empresa os saldos, recibos e documentos existentes, inclusive os relativos à gestão do Fundo de Integração de Transportes.

Art. 10. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, de de 1973.

MENSAGEM Nº 163, DE 1973 DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membro do Congresso Nacional:

Nos termos do artigo 51 da Constituição, e para ser apreciado nos prazos nele referidos, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado dos Transportes e do Planejamento e Coordenação Geral, o anexo projeto de lei que "autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes GEIPOT, e dá outras providências".

Brasília, em 31 de maio de 1973. — **Emílio G. Médici.**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS NÚMERO 5-SG-GB-73, DE 20 DE MARÇO DE 1973, DOS MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES E DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL.

Excelentíssimo Sr. Presidente da República.

As expressivas modificações experimentadas pela economia nacional nos últimos anos, principalmente a partir de 1968 — taxas de crescimento do Produto Nacional Bruto de aproximadamente 10% ao ano, participação maior do Brasil na navegação de longo curso, expansão extraordinária da frota de veículos particulares combinada com a urbanização intensiva, exportação de granéis em grande escala e outras — tornam imprescindível a atualização e reestruturação do planejamento de transportes do País, visto que o período 1965-68 foi o que serviu de base para o estabelecimento de suas projeções econômicas.

2. A expansão do comércio exterior, fator dos mais significativos para o desenvolvimento auto sustentado do País, meta das mais importantes de nossa política econômica, ficará efetivamente limitada se não forem garantidas regularidade, segurança dos transportes e consequente redução de tarifas, condição indispensável para que nossos produtos possam competir no mercado internacional.

3. A propósito, Vossa Excelência aprovou, recentemente, valiosas medidas para implantação do Programa de Corredores de Exportação, incluindo projetos de financiamento e programas de execução, de que resultaram estudos já em andamento, sob a responsabilidade financeira do Banco Central do Brasil e controle técnico do GEIPOT. Cabe considerar que já está sendo tomadas as providências para implantação do Programa de Corredores de Transportes que, na maneira mais ampla, estabelecerá as vias de escoamento da produção nacional para o consumo interno e para a exportação.

4. Neste novo quadro, o problema não mais se configura como simples questão de proporcionar elementos de infra-estrutura — vias e terminais — que são apenas parte da solução, mas, na abordagem global da pro-

blemática dos transportes, que envolve estudos de caráter tecnológico, operacional, econômico e institucional, com o objetivo, primeiro e decisivo, de alcançar fluxos contínuos de transportes, aos mais reduzidos custos.

5. De fato, as novas técnicas de unitização de cargas para o transporte intermodal — containers, LASH, piggy-back — e a integração transporte-armazenagem transcendem as esferas das diferentes modalidades, para se situarem no campo mais amplo da integração dos transportes, e exigem, para o seu adequado planejamento, estudos complexos, para os quais são necessários recursos humanos altamente especializados.

6. Por outro lado, a explosiva evolução urbana no Brasil, aliada ao desenvolvimento da indústria automobilística, criou situações críticas, que se tornarão calamitosas, dentro de muito pouco tempo, se não forem encontradas soluções racionais e eficazes, resultantes de criterioso planejamento básico e ao mesmo tempo global. O PROGRES, aprovado por Vossa Excelência, que representa uma das medidas legais mais importantes dos últimos tempos no campo dos transportes, deverá ser complementado com um conjunto de estudos, envolvendo a integração das vias expressas com os sistemas urbanos rodoviários e ferroviários — compreendendo metrô e trens de subúrbios — além de outros relativos a localização de zonas de parqueamento e limitação de acessos, a fim de que se obtenha solução definitiva do problema de transportes nas áreas metropolitanas.

7. As inovações tecnológicas e a rápida e acentuada tendência, a um só tempo e por paradoxal que possa parecer, à concentração e ao espraiamento da urbanização, estão a demonstrar a conveniência de articular com o Sistema Nacional de Transportes, o transporte urbano. As melhorias e aperfeiçoamentos introduzidos naquele resultarão, inevitavelmente, no agravamento dos problemas deste último, se o planejamento de ambos não for equilibrado, coerente, harmônico, ou, numa palavra — integrado. Consequentemente, a mesma organização incumbida de executar o planejamento do Sistema Nacional de Transportes deverá participar do planejamento dos transportes urbanos.

8. Cabe considerar, também, que o transporte não envolve, apenas, o aspecto de prestação de serviços. Constitui, além disso, um grande consumidor de produtos fornecidos por uma vasta gama de indústrias e por programação depende do planejamento, a longo prazo, dos transportes. De fato, a construção naval, a produção de vagões, de locomotivas, de veículos rodoviários, de asfalto, de combustíveis, a construção de obras públicas, os serviços de consultoria técnica, entre outros, são atividades que, para ser dimensionamento e expansão, exigem o conhecimento antecipado dos planos e programas de transportes.

9. Ademais, a dura experiência de tempos passados já demonstrou de modo categórico os graves prejuízos decorrentes das soluções improvisadas. O planejamento dos

transportes é fundamental e terá que ser, caracteristicamente, um processo dinâmico e a longo prazo. Decorrem normalmente períodos variáveis de cinco a oito anos entre a identificação de determinada necessidade de transporte e a implantação das soluções correspondentes. A organização própria a essas atividades deve, pois, ter caráter permanente e estar institucionalizada e estruturada de forma a facilitar o atendimento dessas provisões.

10. O exercício desse conjunto de atividades, dentro de uma concepção atualizada de planejamento e da relevância do assunto para o processamento harmônio do desenvolvimento nacional, requer especialização técnica e captação de conhecimentos dos centros mais adiantados. Tudo isto só poderá ocorrer mediante um sistema administrativo diverso dos padrões da Administração Direta, eficazes para as atividades normais do Estado, mas embaraçosos para a amplitude e a natureza do planejamento dos transportes, quando este assume o grau e a complexidade requeridos pela conjuntura nacional.

11. De outra parte, não basta planejar, mas, ainda, coordenar e controlar a fiel execução do que foi planejado, de modo a evitar distorções e improvisações perniciosas. A tarefa de coordenação das obras e serviços a cargo dos órgãos incumbidos de executar as diversas modalidades de transportes cabe, diretamente, à Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, por força do Decreto-lei nº 200-67.

Entretanto, para que a missão seja bem cumprida, torna-se indispensável o apoio técnico de uma instituição cuja organização administrativa possibilite o fornecimento de todos os meios adequados a situar a Secretaria Geral, de modo claro e definido, como órgão plenamente capacitado para exercer o controle e a coordenação das atividades dos órgãos executivos das diversas modalidades de transportes.

12. Meticulosos e aprofundados estudos, realizados no Ministério dos Transportes, revelam que a problemática do planejamento dos transportes requer soluções que demandam, necessariamente, a reformulação de métodos e processos técnicos e a reorganização jurídico-institucional do órgão específico. No que concerne aos aspectos de ordem técnica, torna-se indispensável evoluir do simples planejamento de sistemas viários para o efetivo planejamento dos transportes. No que diz respeito à organização jurídico-institucional, devem ser proporcionados real dinamismo e adequada flexibilidade administrativa ao órgão incumbido de executar o planejamento.

13. Os estudos realizados mostram, com indiscutível clareza, que o atual Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes — GEIPOT — em consequência de sua organização jurídico-institucional, como órgão da Administração Direta, com relativo grau de autonomia administrativa e financeira, nos termos do Art. 172 do Decreto-lei nº 200-67, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 900-69, não mais está em condições de atender aos objetivos de ex-

cutar o planejamento de transportes nos graus de amplitude e eficiência que se fazem necessários, conforme esta exposição procurou sintetizar.

14. Foram consideradas, nos mesmos estudos, as diversas alternativas possíveis — Autarquia, Sociedade de Economia Mista, Fundação e Empresa Pública — chegando à conclusão de que a modalidade Empresa Pública é a que se ajusta às finalidades requeridas.

15. Assim, cabe considerar a oportunidade de criar-se uma empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPOT e de promover as medidas necessárias a esse fim, mediante lei autorizativa.

16. A Empresa deverá constituir-se, especialmente, como entidade executiva do planejamento integrado dos transportes e como instituição de apoio às funções de coordenação e controle do Sistema Nacional de Transportes, a cargo da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes. Em suma, a Empresa terá por escopo cumprir as atribuições, encargos e medidas que o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes — GEIPOT — no atual regime jurídico-institucional, por falta de flexibilidade, de recursos e de dinamismo administrativo, não pode promover e realizar com a indispensável eficácia.

17. A lei deverá ajustar-se aos mais recentes modelos de leis autorizativas para instituição de empresas públicas, a fim de não fugir às atuais diretrizes e critérios do Governo, e fixar as bases para o adequado funcionamento da instituição, em termos eficazes, à vista de seus objetivos.

18. Por outro lado, a entidade deverá ser provida de fontes de recursos plenamente suficientes à sua manutenção e desenvolvimento. De fato, o produto da prestação de serviços a órgãos e entidades públicas e particulares nacionais, estrangeiras e internacionais e as contribuições financeiras das entidades da Administração Federal Indireta vinculadas ao Ministério dos Transportes, decorrentes de serviços prestados, conforme programas anuais ou plurianuais previamente aprovados, devem constituir meios adequados à consecução desse objetivo. Para instalação da Empresa e cobertura do montante de seu capital inicial serão necessários apenas o aproveitamento do saldo do Fundo de Integração de Transportes e a incorporação dos bens patrimoniais utilizados pelo atual GEIPOT.

19. Tudo indica, Sr. Presidente, que a criação da Empresa Pública deverá proporcionar ao Ministério dos Transportes um suporte hábil e eficaz para o atendimento de suas atividades nos campos do planejamento dos transportes e da coordenação e controle de sua execução pelos órgãos próprios.

20. A opção por esta alternativa, Senhor Presidente, fundamenta-se, ainda, na idéia, de que esse tipo de instituição, por seus próprios fundamentos legais — órgão da administração indireta — conta com as condições essenciais e intrínsecas para dar flexibilidade e dinamismo à execução dos serviços, especialmente quanto aos aspectos

relacionados com captação e manejo de recursos financeiros e humanos.

21. De outro lado, pode-se observar que a recente orientação do Governo vem buscando soluções institucionais eficientes para setores importantes do desenvolvimento nacional, mediante a transformação de certas autarquias em empresas públicas. Exemplos importantes são os do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, Banco Nacional de Habitação e a própria criação de novas empresas no campo da pesquisa nuclear e de minerais.

22. A propósito, o recente Decreto nº 70.952, de 20 de julho de 1972, que dispõe sobre o acompanhamento da execução dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, vem reforçar os motivos ora expostos a Vossa Excelência no sentido de remover obstáculos institucionais que retardem, dificultem ou imitem a consecução das metas e a execução dos programas e projetos prioritários do Governo.

23. O Decreto nº 71.353, de 9 de novembro de 1972, por seu turno, ao institucionalizar o Sistema de Planejamento Federal, enfatiza a importância de reforçar os seus Órgãos Setoriais que são as Secretarias Gerais dos Ministérios, objetivo que coincide com os propósitos da medida ora sugerida.

24. Finalmente, cabe esclarecer que o projeto resguarda o princípio democrático do sistema do mérito e não estabelece qualquer sistema de privilégios, disciplinando apenas, no que tange a pessoal, o problema da opção, com o natural resguardo dos interesses da Empresa, cuja constituição se propõe sem criar qualquer novo ônus para o Erário.

25. Assim, a presente Exposição tem em vista especialmente, a instituição da projetada empresa pública mediante lei, na forma da legislação vigente, cujo projeto temos a honra de submeter à elevada decisão de Vossa Excelência.

Valemo-nos do ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos do nosso profundo respeito. — Mário Dávia Andreaza.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 199
De 25 de fevereiro de 1967

Dispõe sobre a Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União, e dá outras providências.

Art. 42. O julgamento pelo Tribunal de Contas da regularidade das contas dos administradores das entidades da Administração Indireta e das que, por força da lei, lhe devam prestar contas, será feito à base dos seguintes documentos que lhe deverão ser presentes pelos administradores:

- a) o relatório anual e os balanços da entidade;
- b) o parecer dos órgãos internos que devam dar seu pronunciamento sobre as contas;
- c) o certificado de auditoria externa à entidade sobre a exatidão do balanço.

§ 1º A decisão do Tribunal, que poderá ser precedida de inspeção na forma do art. 36, inciso IV, será comunicada à entidade e à autoridade administrativa a que estiver vinculada.

§ 2º Quando o assunto o justificar, o Tribunal fará comunicação ao Presidente da República e ao Congresso Nacional.

DECRETO-LEI Nº 200

De 25 de fevereiro de 1967

Dispõe sobre a organização da administração federal, estabelece diretrizes para a reforma administrativa e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 9º, § 2º, do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966, decreta:

TÍTULO I

Da Administração Federal

Art. 4º A administração federal compreende:

I — a administração direta, que se constitui dos serviços integrados na estrutura administrativa da Presidência da República e dos ministérios;

II — a administração indireta, que compreende as seguintes categorias de entidades, dotadas de personalidade jurídica própria:

- a) autarquias;
- b) empresas públicas;
- c) sociedades de economia mista.

§ 1º As entidades compreendidas na administração indireta consideram-se vinculadas ao ministério em cuja área de competência estiver enquadradada sua principal atividade.

§ 2º Equiparam-se às empresas públicas, para os efeitos desta lei, as fundações instituídas em virtude de lei federal e de cujos recursos participe a União, quaisquer que sejam suas finalidades.

Art. 5º Para os fins desta lei, considera-se:

I — autarquia — o serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios, para executar atividades típicas da administração pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada;

II — empresa pública — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União ou de suas entidades de administração indireta, criada por lei para desempenhar atividades de natureza empresarial que o Governo seja levado a exercer, por motivos de conveniência ou contingência administrativa, podendo tal entidade revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito;

III — sociedade de economia mista — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, criada por lei para o exercício de atividade de natureza mercantil, sob

a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertençam, em sua maioria, à União ou a entidade da administração indireta.

§ 1º No caso do inciso III, quando a atividade for submetida a regime de monopólio estatal, a maioria acionária caberá apenas à União, em caráter permanente.

§ 2º O Poder Executivo enquadrará as entidades da administração indireta existentes nas categorias constantes deste artigo.

Art. 114. O funcionário público ou autárquico que, por força de dispositivo legal, puder manifestar opção para integrar quadro de pessoal de qualquer entidade, e por esta aceito, terá seu tempo de serviço anterior, devidamente comprovado, averbado na instituição de previdência, transferindo-se para o INPS as contribuições pagas ao IPASE.

DECRETO-LEI Nº 516

De 7 de abril de 1969

Altera a denominação do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, resolve:

Art. 1º O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, e alterado pelo Decreto nº 57.276, de 17 de novembro de 1965, passa a denominar-se Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT), subordinado diretamente ao Ministro de Estado dos Transportes.

Art. 2º O Poder Executivo disporá em Regulamento sobre a organização e funcionamento do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, de acordo com o disposto nos artigos 8º e 172 do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

Parágrafo Único. Nas atribuições do GEIPOT incluir-se-á, também, a execução dos trabalhos complementares da FASE I do Convênio assinado entre o Governo Brasileiro e o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento e daqueles previstos em sua FASE II.

Art. 3º Fica instituído um fundo especial, denominado Fundo de Integração de Transportes, destinado a atender despesas com o desenvolvimento das atividades relacionadas com os estudos e pesquisas necessárias ao planejamento integrado dos transportes e suas implicações quanto ao planejamento das respectivas modalidades.

Parágrafo Único. O Fundo de Integração de Transportes será constituído por recursos transferidos por órgãos da Administração indireta que tenham por finalidade o funcionamento e a execução das diversas modalidades de transportes; provenientes de dotações constantes no orçamento da União e créditos adicionais a ele destinados; e de

outras fontes extra-orçamentárias a serem definidas em ato do Poder Executivo.

Art. 4º Enquanto estiverem em execução o Acordo de Assistência Técnica celebrado pelo Governo Brasileiro com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento, de 1º de outubro de 1965, e o Plano de Operações assinado com o Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas — (Fundo Especial), de 19 de abril de 1967, ou qualquer ajuste semelhante em que seja necessário manter um representante do Governo Brasileiro e seu suplente em Comissão Diretora, tal como previsto nos referidos instrumentos esses representantes serão designados pelo Presidente da República, por indicação do Ministro dos Transportes e receberão gratificação especial a ser fixada pelo Poder Executivo, podendo a escolha recair em servidor público, caso em que a gratificação ficará excluída da aplicação do disposto no artigo 35 do Decreto-Lei nº 81, de 21 de dezembro de 1966, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 177, de 16 de fevereiro de 1967.

Art. 5º Os Serviços do GEIPOT continuarão a ser executados por servidores requisitados e por pessoal contratado, segundo normas aprovadas pelo Presidente da República.

Art. 6º Observados os dispositivos constantes deste Decreto-Lei, passam à responsabilidade do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, para todos os efeitos, os recursos financeiros, atividades, contratos e compromissos atribuídos ao Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes.

Art. 7º Os regimes jurídicos, administrativos, financeiro e operacional do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, instituídos a partir do Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, modificado pelo Decreto nº 57.276, de 17 de novembro de 1965, assim como as Resoluções do Grupo Executivo e os atos praticados pela Superintendência Executiva, são ratificados, para todos os efeitos, ficando revogado o Decreto-Lei nº 135, de 2 de fevereiro de 1967, exceto quanto ao seu artigo 6º, cujos efeitos são prorrogados na forma deste artigo.

Art. 8º Fica criado o cargo em comissão de Superintendente, símbolo I-C, no Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes.

Art. 9º Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. — A. Costa e Silva — Presidente da República.

DECRETO Nº 64.312

De 7 de abril de 1969

Aprova o Regulamento do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes do Ministério dos Transportes.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição e atendendo ao disposto no artigo 2º do Decreto-Lei nº 516 de 7 de abril de 1969, decreta:

CAPÍTULO I

Da Finalidade

Art. 1º O Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT), diretamente subordinado ao Ministro dos Transportes tem por finalidade:

I — realizar estudos e pesquisas com visitas à política nacional dos transportes;

II — estudar a função dos transportes no processo do desenvolvimento nacional;

III — analisar as implicações financeiras e econômicas da operação e expansão das várias modalidades de transporte para o estabelecimento de uma política nacional de transporte consonante com a política econômico-financeira e de desenvolvimento adotada pelo Governo;

IV — levantar as necessidades de transporte e estudar as medidas para integração das diferentes modalidades, visando ao atendimento da demanda pelo menor custo social respeitada a livre opção dos usuários;

V — levantar e apurar os custos financeiros e econômicos dos atuais serviços de transporte e apresentar sugestões para sua redução.

VI — avaliar economicamente a tecnologia de transporte, apresentando sugestões para sua adaptação aos transportes brasileiros, a fim de possibilitar a sua aplicação a todo o país;

VII — promover estudos e pesquisas especiais com o propósito de aperfeiçoamento das atividades do planejamento e projeto no setor de transportes;

VIII — estudar as especificações para a elaboração da estatística dos transportes;

IX — patrocinar ou realizar cursos destinados ao aperfeiçoamento dos técnicos de transporte;

X — celebrar em nome da União, ajustes, convênios, e contratos com órgãos e entidades públicas e privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais para a realização de estudos, pesquisas e projetos sobre transportes, nos termos deste Regulamento e da legislação vigente;

XI — colaborar com os órgãos centrais de planejamento, coordenação e controle do Ministério dos Transportes, fornecendo-lhes elementos concernentes às atividades e realizando estudo de interesse para os seus trabalhos;

XII — colaborar com o Conselho Nacional dos Transportes no âmbito de suas atividades;

XIII — promover e manter intercâmbio e colaboração com entidades públicas e particulares, nacionais, estrangeiras e internacionais, referentes a transportes;

XIV — promover e participar de congressos, conferências, encontros, seminários e simpósios, nacionais e internacionais, referentes a transportes;

XV — promover a divulgação de assuntos relativos a transportes.

CAPÍTULO II

Da Organização

Art. 2º O GEIPOT compreende:
Direção Superior

- I — Comissão Diretora
- Direção Executiva
- II — Superintendência
- III — Coordenação Executiva
- Setores de Execução
- IV — Setores de estudos, pesquisas e projetos técnicos
- V — Setor Administrativo
- Assessoramento
- VI — Assessorias técnicas, administrativas e jurídica.

Art. 3º O Regimento Interno será elaborado pela Superintendência, aprovado pela Comissão Diretora e expedido pelo Ministro dos Transportes observado o disposto no Decreto nº 60.636, de 26 de abril de 1967, e disporá sobre a organização e funcionamento dos órgãos que integrarão os Setores de Execução e Assessoramento, observadas as determinações constantes deste Regulamento.

Parágrafo Único. Poderão constar do Regimento Interno, Setores Especiais de natureza temporária para atender às necessidades e encargos eventuais dos serviços específicos do GEIPOT.

CAPÍTULO III

Da Comissão Diretora

Art. 4º A Comissão Diretora será constituída de cinco membros:

I — Secretário-Geral do Ministério dos Transportes que a presidirá

II — Superintendente

III — Três membros designados pelo Ministro dos Transportes com reconhecida experiência e comprovada capacidade em assuntos de transportes.

§ 1º Os membros a que se refere o item III exercerão mandato durante 2 (dois) anos, podendo ser reconduzidos.

§ 2º A Comissão Diretora terá uma Secretaria como órgão de apoio técnico-administrativo.

Art. 5º Incumbe à Comissão Diretora:

I — fixar as diretrizes operacionais do Fundo de Integração de Transportes.

II — Supervisionar, mediante a orientação e direção superior, as atividades do GEIPOT.

III — autorizar, observados o Regulamento e a legislação vigente:

a) a instituição em caráter temporário de Setores Especiais;

b) ajustes, convênios ou acordos com entidades e órgãos públicos ou particulares, nacionais, estrangeiros ou internacionais;

IV — observado o disposto no art. 21, aprovar a tabela de pessoal regido pela legislação trabalhista e o respectivo plano de salário;

V — aprovar, para serem submetidos, posteriormente à consideração do Ministro dos Transportes, as propostas de orçamento e a programação financeira do Fundo de Integração de Transportes observada a competência do órgão central dos sistemas de planejamento, orçamento e estatística;

VI — Aprovar:

a) o Regulamento Interno e as normas reguladoras da administração do pessoal regido pela legislação trabalhista;

b) as licitações realizadas pelo Superintendente dentro das normas de que trata o Título XII do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967e, especialmente, as obrigações daí decorrentes a que se refere o art. 126 da citada lei;

c) os relatórios e prestações de contas do Superintendente;

d) os padrões de contratos de adjudicação de serviços, aquisição e locação de bens, e dos demais instrumentos jurídicos que formalizem as relações do GEIPOT com terceiros observadas a legislação vigente;

e) o exercício da faculdade de dispensa de licitação nas hipóteses previstas nas alíneas a, c, d, e, f, g, e i do art. 126 do Decreto-lei número 200, de 1967, observado o disposto no seu § 3º.

VII — resolver os casos omissos e dirimir dúvidas de interpretação na execução deste Regulamento *ad referendum* do Ministro dos Transportes.

Art. 6º As decisões de caráter normativo serão tomadas no Plenário da Comissão Diretora, revestirão a forma de resolução, e serão submetidos à aprovação do Ministro dos Transportes.

• § 1º As decisões de caráter casuístico ou executivo poderão ser adotadas sob outras modalidades, conforme dispufer o Regimento Interno.

§ 2º Os casos de caráter urgente de competência da Comissão Diretora poderão ser resolvidos pelo Superintendente, “*ad referendum*” da Comissão.

Art. 7º O Regimento Interno do GEIPOT disporá sobre a organização e o funcionamento da Comissão Diretora e do Fundo de Integração de Transportes.

Art. 8º A gratificação dos membros da Comissão Diretora, como órgão de deliberação coletiva, e a gratificação de representação do Superintendente, serão fixadas em Portarias do Ministro dos Transportes, observadas as disposições da legislação vigente sobre a matéria.

CAPÍTULO IV

Da Superintendência e da Coordenação Executiva

Art. 9º Cabe ao Superintendente dirigir, orientar e controlar os órgãos de execução e de assessoramento do GEIPOT, coadjuvado pelo Coordenador e Diretores e Chefes dos citados órgãos, bem como gerir o Fundo de Integração de Transportes.

§ 1º O Superintendente, que ocupará cargo em comissão, símbolo 1-C será nomeado pelo Presidente da República e indicado pelo Ministro dos Transportes.

§ 2º O Coordenador Executivo será designado pelo Ministro dos Transportes e indicado pelo Superintendente.

Art. 10. Incumbe ao Superintendente:

I — dirigir, coordenar e controlar as atividades dos órgãos técnicos e administrativos do GEIPOT;

II — autorizar despesas, ordem de pagamento, adiantamento e suprimentos regularmente processados;

III — movimentar as contas de depósitos do Fundo de Integração de Transportes, observada a legislação vigente;

IV — administrar pessoal constante da tabela do GEIPOT;

V — delegar competência;

VI — baixar portarias, normas e instruções de serviço;

VII — submeter à Comissão Diretora:

a) os orçamentos e a programação financeira;

b) — a tabela e os planos de salário do pessoal regido pela legislação trabalhista;

c) — o Regimento Interno e as normas reguladoras da administração de pessoal;

d) — a proposta de criação de Setores Especiais;

e) — os relatórios de prestações de contas anuais dentro dos prazos legais;

f) — os padrões de contratos e demais instrumentos jurídicos que consubstanciam as relações do GEIPOT com terceiros;

g) — as propostas de ajustes, convênios ou acordos realizados com entidades e órgãos públicos ou particulares, nacionais, estrangeiros ou internacionais.

VIII — assinar atos administrativos em geral e os instrumentos jurídicos relacionados com a direção superior do GEIPOT, depois de regularmente processados;

IX — assinar a correspondência oficial e entender-se diretamente com as autoridades sobre assuntos de interesse do GEIPOT;

X — exercer outras atribuições previstas neste Regulamento e no Regimento Interno.

Art. 11. Cabe ao Coordenador Executivo exercer as atribuições delegadas pelo Superintendente, e substituí-lo nos seus impedimentos legais e eventuais.

CAPÍTULO V

Da Autonomia

Art. 12. Ao GEIPOT é assegurada referida autonomia financeira e administrativa (artigo 172), Decreto-lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967) nos termos e para os fins indicados neste Capítulo.

Art. 13. O Superintendente encaminhará previamente e no prazo legal à Comissão Diretora o programa financeiro do Fundo de Integração de Transportes com expressa indicação do montante das dotações e da natureza das atividades que serão atendidas com os recursos do Fundo de Integração de Transportes.

Art. 14. O GEIPOT poderá prestar a órgãos e entidades públicas ou particulares nacionais, estrangeiras ou internacionais, serviços de toda natureza compatíveis com as suas atividades e atribuições, os quais serão pagos mediante preços a serem determinados em razão dos respectivos custos.

Parágrafo Único. As importâncias recebidas serão recolhidas em conta especial a crédito do Fundo de Integração de Transportes.

Art. 15. Os recursos orçamentários e extra-orçamentários a seguir discriminados serão creditados em conta especial ao Fundo de Integração de Transportes;

I — dotações incluídas no Orçamento Geral da União, a favor do Fundo de Integração de Transportes;

II — créditos adicionais que foram distribuídos ao Fundo de Integração de Transportes;

III — produto dos recursos referidos no artigo 13;

IV — produto da receita de que trata o artigo 14;

V — Doações de organismos e entidades nacionais, estrangeiras e internacionais, a favor do GEIPOT;

VI — Legados, donativos e outras rendas que por sua natureza possam destinar-se ao GEIPOT;

VII — Produto de operações de crédito e financeiras, realizados pelo GEIPOT;

VIII — Produtos das rendas resultantes das operações de GEIPOT de natureza industrial ou comercial e de convênios, ajustes ou acordos celebrados com Estados e Municípios, e com organismos ou entidades nacionais, estrangeiras e internacionais;

IX — Juros de depósitos bancários.

Art. 16. As importâncias correspondentes aos recursos de natureza orçamentária, observada a Programação Financeira da União, serão depositadas pelo Tesouro Nacional no Banco do Brasil S.A., à conta e à disposição do Fundo de Integração de Transportes.

Art. 17. O GEIPOT elaborará as suas folhas de pagamento e terá Tesouraria própria, processando diretamente, entre outros atos, a averbação de contratos, consignações diversas, extração de empenhos, movimento bancário e emissão de certidões.

Art. 18. A relativa autonomia administrativa do GEIPOT compreenderá o estabelecimento de normas de administração geral, organização de tabelas e regimes do pessoal previsto no art. 21 deste decreto.

Art. 19. Cabe ao Ministro dos Transportes julgar os recursos interpostos do julgamento das solicitações aprovadas pela Comissão Diretora.

Parágrafo único. O GEIPOT manterá registro cadastral próprio de habilitação de firmas para realização de tomada de preços ou se, ocasionalmente, o julgar insuficiente, poderá recorrer aos dos demais órgãos do Ministério dos Transportes.

Art. 20. Os serviços do GEIPOT poderão ser executados por:

I — Servidores das entidades da Administração Indireta vinculada ao Ministério dos Transportes;

II — Servidores de outros órgãos da Administração Federal, Estadual ou Municipal;

III — Empregados contratados pelo regime da legislação trabalhista;

Art. 21. O GEIPOT terá quadro de pessoal e regime salarial próprios aprovados por Decreto, ouvido o Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

§ 1º Os quadros serão constituídos do pessoal a que se referem os itens I, II e III do artigo anterior.

§ 2º O pessoal mencionado no item I do artigo anterior será movimentado, em caráter temporário, para o GEIPOT, pelo Ministro dos Transportes, observadas as seguintes normas:

I — Quando se tratar de servidor vinculado ao Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União, poderá optar pelo regime da legislação trabalhista;

a) Percebendo os vencimentos e as vantagens do cargo de origem, acrescidos da complementação que bastar para igualar os vencimentos que percebe ao salário previsto no quadro do pessoal a que se refere o item III do artigo anterior, levando em consideração as atribuições semelhantes e a jornada de trabalho idêntica; e

b) Ficará afastado do cargo que ocupar na entidade a que pertence enquanto perdurar a prestação de serviços ao GEIPOT, só contando tempo de serviço correspondente para fins de aposentadoria e promoções por antiguidade e bem assim, para fins de licença especial e gratificação adicional de tempo de serviço, o qual porém, só produzirá efeito depois de finda a referida prestação de serviços;

II — E quando se tratar de servidor vinculado à legislação trabalhista, ficará afastado do emprego que ocupar na entidade a que pertence enquanto perdurar a prestação de serviços ao GEIPOT, contando tempo de serviço correspondente de acordo com as condições fixadas pelo órgão cedente, obedecidos os preceitos da respectiva legislação.

§ 3º O Ministro dos Transportes poderá solicitar em caráter temporário, o concurso de servidor sob a jurisdição de outro Ministério, ou do Governo Estadual, ou municipal, aplicando-se nesse caso, no que couber, o disposto no § 2º deste artigo.

§ 4º Em caso algum a remuneração do Superintendente e dos demais servidores do GEIPOT poderá exceder o teto máximo previsto na legislação vigente.

Art. 22. Ressalvadas as hipóteses de prestações de serviços a que se refere os §§ 2º e 3º do artigo anterior, a admissão do pessoal regido pela legislação trabalhista aos quadros do GEIPOT dependerá de prévia habilitação em concurso de provas, ou provas e títulos, a ser realizado pelo próprio órgão, observada a orientação geral do Departamento Administrativo do Pessoal Civil, exceção feito para as funções que a legislação admite como de livre escolha.

Art. 23. O GEIPOT, de conformidade com as diretrizes do Decreto Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, recorrerá, sempre, que possível, à execução indireta dos serviços mediante convênio e contratos.

Art. 24. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 7 de abril de 1969; 143º da Independência e 81º da República. — A. Costa e Silva — Mário David Andreazza — Hélio Beltrão.

DECRETO-LEI Nº 900 — DE 29 DE SETEMBRO DE 1969

Altera disposições do Decreto-lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967, e dá outras providências.

Os Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, usando das atribuições que lhe confere o artigo 1º

do Ato Institucional nº 12, de 31 de agosto de 1969, combinado com o § 1º do art. 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, decretam:

Art. 1º — Os dispositivos do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, adiante indicados, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º — Respeitada a competência constitucional do Poder Legislativo estabelecida no art. 46, incisos II e IV, da Constituição, o Poder Executivo regulará a estruturação, as atribuições e o funcionamento dos órgãos da Administração Federal”.

“Art. 5º —

II — empresa pública — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União, criada por lei para a exploração de atividade econômica que o Governo seja levado a exercer por força de contingência ou de conveniência administrativa, podendo revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito;

III — sociedade de economia mista — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, criada por lei para a exploração de atividade econômica, sob a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertençam em sua maioria à União ou a entidade da Administração Indireta.”

“Art. 15 —

§ 2º — Com relação à Administração Militar, observar-se-á a finalidade precípua que deve regê-la tendo em vista a destinação constitucional das Forças Armadas, sob a responsabilidade dos respectivos Ministros, que são os seus Comandantes Superiores”.

“Art. 21 — O Ministro de Estado exercerá a supervisão de que trata este Título com apoio nos órgãos centrais.

Parágrafo único. No caso dos Ministros militares, a supervisão ministerial terá, também, como objetivo colocar a administração, dentro dos princípios gerais, estabelecidos nesta Lei, em coerência com a destinação constitucional precípua das Forças Armadas, que constitui a atividade-fim dos respectivos Ministérios”.

“Art. 23 —

§ 3º Além das funções previstas neste título, a Secretaria-Geral do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral exercerá as atribuições de órgão central dos sistemas de planejamento e orçamento, e a Inspetoria-Geral de Finanças do Ministério da Fazenda, as de órgão central do sistema de administração financeira, contabilidade e auditoria”.

“Art. 31. A estruturação dos sistemas de que trata o artigo 30 e a subordinação dos respectivos órgãos centrais serão estabelecidas em decreto”.

“Art. 36. Para auxiliá-lo na coordenação de assuntos afins ou interdependentes, que interessem a mais de um Ministério, o Presidente da República poderá incumbir de missão coordenadora um dos Ministros de Estado, cabendo essa

missão na ausência de designação específica, ao Ministro do Planejamento e Coordenação Geral.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica aos assuntos militares, cuja coordenação far-se-á diretamente pelo Presidente da República”.

“Art. 37. O Presidente da República poderá prover até 4 (quatro) cargos de Ministro Extraordinário para o desempenho de encargos temporários de natureza relevante”.

“Art. 40. O Conselho de Segurança Nacional é o órgão de mais alto nível no assessoramento direto do Presidente da República, na formulação e na execução da política de segurança nacional.

§ 2º No que se refere à execução da política de segurança nacional, o Conselho apreciará os problemas que lhe forem propostos no quadro da conjuntura nacional ou internacional”.

“Art. 43. O Conselho dispõe de uma Secretaria-Geral, como órgão de estudo, planejamento e coordenação no campo da segurança nacional, e conta com a colaboração da Comissão Especial da Faixa de Fronteiras, das Divisões de segurança e Informações dos Ministérios civis e de outros órgãos complementares, cuja criação se torne imprescindível ao cumprimento de sua finalidade constitucional”.

“Art. 45. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha de Guerra, pelo Exército e pela Aeronáutica Militar, são instituições nacionais, permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e dentro dos limites da lei. As Forças Armadas, essenciais à execução da política de segurança nacional, destinam-se à defesa da Pátria e à garantia dos Poderes constituídos, da lei e da ordem.

Parágrafo único. As Forças Armadas, nos casos de calamidade pública, colaborarão com os Ministérios civis, sempre que solicitadas, na assistência às populações atingidas e no restabelecimento da normalidade”.

“Art. 50. O Estado-Maior das Forças Armadas, órgão de assessoramento do Presidente da República tem por atribuições:

I — proceder aos estudos para a fixação da política, da estratégia e da doutrina militares, bem como elaborar e coordenar os planos e programas decorrentes;

II — estabelecer os planos para emprego das Forças Combinadas ou Conjuntas e das Forças Singulares destacadas para participar de operações militares no exterior, levando em consideração os estudos e as sugestões dos Ministros militares competentes.

III — Coordenar as informações estratégicas no campo militar;

IV — coordenar, no que transcenda os objetivos específicos e as disponibilidades previstas no Orçamento dos Ministérios Militares, os planos de pesquisa, de desenvolvimento e de Mobilização das Forças Armadas e os programas de aplicação de recursos decorrentes;

V — coordenar as representações das Forças Armadas no País e no exterior;

VI — proceder aos estudos e preparar as decisões sobre assuntos que lhe forem submetidos pelo Presidente da República”.

“Art. 51. A Chefia do Estado-Maior das Forças Armadas é exercida por um oficial-general do mais alto posto, nomeado pelo Presidente da República, obedecido, em princípio, o critério de rodízio entre as Forças Armadas”.

“Art. 55. O Ministro da Marinha exerce a direção-geral do Ministério da Marinha e é o Comandante Superior da Marinha de Guerra”.

“Art. 56. A Marinha de Guerra compreende suas organizações próprias, pessoal em serviço ativo e sua reserva, inclusive as formações auxiliares, conforme fixado em lei”.

Art. 57.

V —

—Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo”.

“Art. 58. O Chefe do Estado-Maior da Armada exercerá, cumulativamente, o cargo de Comandante-Geral das Forças mencionadas no inciso V do artigo anterior”.

“Art. 63. O Ministério da Aeronáutica administra os negócios da Aeronáutica e tem como atribuições principais a preparação da Aeronáutica Militar para o cumprimento de sua destinação constitucional e a supervisão das atividades da Aeronáutica Civil.

Parágrafo único. Cabe ao Ministério da Aeronáutica:

I — propor a organização e providenciar o aparelhamento e o adestramento da Força Aérea Brasileira, inclusive de elementos para integrar as Forças Combinadas ou Conjuntas;

II — orientar, coordenar e controlar as atividades da Aviação Civil, tanto comerciais como privadas e desportivas, observando, quanto às primeiras, a orientação estabelecida pelo Conselho Nacional dos Transportes nos termos do art. 162 desta Lei;

III — estabelecer, equipar e operar, diretamente ou mediante autorização ou concessão, a infra-estrutura aeronáutica, inclusive os serviços de apoio necessários à navegação aérea;

IV — orientar, incentivar e realizar pesquisas e desenvolvimento de interesse da Aeronáutica, obedecido, quanto às de interesse militar, o previsto no item IV do art. 50 da presente Lei;

V — operar o Correio Aéreo Nacional;

VI — estudar e propor diretrizes para a política aeroespacial nacional”.

“Art. 64. O Ministro da Aeronáutica exerce a direção-geral das atividades do Ministério e é o Comandante Superior da Aeronáutica Militar”.

Art. 65. A Aeronáutica Militar é constituída pela Força Aérea Brasileira, por sua

reserva, inclusive as organizações auxiliares, conforme previsto em lei.

§ 1º A Força Aérea Brasileira é a parte da Aeronáutica Militar organizada e aparelhada para o cumprimento de sua destinação constitucional e em pleno exercício de suas atividades.

§ 2º Constitui a reserva da Aeronáutica Militar todo o pessoal sujeito à incorporação na Força Aérea Brasileira mediante mobilização ou convocação, e as organizações auxiliares, conforme fixado em lei".

"Art. 66. O Ministério da Aeronáutica compreende:

I — órgãos de direção-geral;

— Alto-Comando da Aeronáutica

— Estado-Maior da Aeronáutica

— Inspetoria-Geral da Aeronáutica

II — órgãos de direção setorial, organizados em base departamental (art. 24)

III — órgãos de assessoramento:

— Gabinete do Ministro

— Consultoria Jurídica

— Conselhos e Comissões

IV — órgãos de apoio:

— Comandos, Diretorias, Institutos, Serviços e outros órgãos

V — comandos aéreos:

— Comandos Territoriais."

"Art. 75. Os órgãos da Administração Federal prestarão ao Tribunal de Contas, ou suas delegações, os informes relativos à administração dos créditos orçamentários e facilitarão a realização das inspeções de controle externo dos órgãos de administração financeira, contabilidade e auditórios.

Parágrafo único. As informações previstas neste artigo são as imprescindíveis ao exercício da auditoria financeira e orçamentária, realizada com base nos documentos enumerados nos itens I e II do art. 36 do Decreto-Lei nº 199, de 25 de fevereiro de 1967, vedada a requisição sistemática de documentos ou comprovantes arquivados nos órgãos da Administração Federal, cujo exame se possa realizar através das inspeções de controle externo."

"Art. 91. Sob a denominação de "Reserva de Contingência," o orçamento anual poderá conter dotação global não especificamente destinada a determinado programa ou unidade orçamentária, cujos recursos serão utilizados para abertura de créditos suplementares, quando se evidenciem insuficientes, durante o exercício, as dotações orçamentárias constantes do orçamento anual."

"Art. 101. O provimento em cargos em comissão e funções gratificadas obedecerá a critério a serem fixados por ato do Poder Executivo, que:

a) definirá os cargos em comissão de livre escolha do Presidente da República;

b) estabelecerá os processos de recrutamento com base no Sistema do Mérito; e

c) fixará as demais condições necessárias ao seu exercício."

"Art. 122. O Assessoramento Superior da Administração Civil compreenderá determinadas funções de assessoramento aos Ministros de Estado, definidas por decreto e fixadas em número limitado para cada Ministério civil, observadas as respecti-

vas peculiaridades de organização e funcionamento.

§ 1º As funções a que se refere este artigo, caracterizadas pelo alto nível de especialidade, complexidade e responsabilidade, serão objeto de rigorosa individualização, e a designação para o seu exercício somente poderá recair em pessoas de comprovada idoneidade, cujas qualificações, capacidade e experiência específica sejam examinadas, aferidas e certificadas por órgãos próprios, na forma definida em regulamento.

§ 2º O exercício das atividades de que trata este artigo revestirá a forma de locação de serviços regulada mediante contrato individual, em que se exigirá tempo integral e dedicação exclusiva, não se lhe aplicando o disposto no art. 35 do Decreto-lei nº 81, de 21 de dezembro de 1966, na redação dada pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 177, de 16 de fevereiro de 1967.

§ 3º A prestação dos serviços a que alude este artigo será retribuída segundo critério fixado em regulamento, tendo em vista a avaliação de cada função, em face das respectivas especificações, e as condições vigentes no mercado de trabalho."

"Art. 123. O servidor público designado para as funções de que trata o artigo anterior ficará afastado dos respectivos cargos ou empregos enquanto perdurar a prestação de serviços, deixando de receber o vencimento ou salário correspondente ao cargo ou emprego público.

Parágrafo único. Poderá a designação para o exercício das funções referidas no artigo anterior recair em ocupante de função de confiança ou cargo em comissão diretamente subordinados ao Ministro de Estado, caso em que deixará de receber, durante o período de prestação das funções de assessoramento superior, o vencimento ou gratificação do cargo em comissão ou função de confiança."

"Art. 124. O disposto no presente capítulo poderá ser estendido, por decreto, a funções da mesma natureza, vinculadas aos órgãos integrantes da Presidência da República."

"Art. 141.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, o Poder Executivo:

b) obedecidas as diretrizes, princípios fundamentais e demais disposições da presente Lei, expedirá progressivamente aos atos de reorganização, reestruturação, lotação, definição de competência, revisão de funcionamento e outros necessários à efetiva implantação da reforma".

"Art. 155. As iniciativas e providências que contribuem para o estímulo e intensificação das atividades de ciência e tecnologia serão objeto de coordenação com o propósito de acelerar o desenvolvimento nacional através da crescente participação do País no progresso científico e tecnológico".

"Art. 157 — As medidas relacionadas com a formulação e execução da política nacional do abastecimento serão objeto de

coordenação, na forma estabelecida em decreto."

Art. 172 — O Poder Executivo assegurará autonomia administrativa e financeira, no grau conveniente, aos serviços, institutos e estabelecimentos incumbidos da execução de atividades de pesquisa ou ensino ou de caráter industrial, comercial ou agrícola, que por suas peculiaridades de organização e funcionamento, exijam tratamento diverso do aplicável aos demais órgãos da Administração Direta, observada sempre a supervisão ministerial.

§ 1º — Os órgãos a que se refere este artigo terão a denominação genérica de órgãos autônomos.

§ 2º — Nos casos de concessão de autonomia financeira, fica o Poder Executivo autorizado a instituir fundos especiais, de natureza contábil, a cujo crédito se levarão todos os recursos vinculados às atividades do órgão autônomo orçamentários e extra-orçamentários, inclusive, a receita própria.

Art. 195 — A alienação de bens imóveis da União dependerá de autorização em decreto e será sempre precedida de parecer do órgão próprio responsável pelo patrimônio da União, quanto à sua oportunidade e conveniência."

Art. 2º — Não serão instituídas pelo Poder Público novas fundações que não satisfaçam cumulativamente os seguintes requisitos e condições:

a) dotação específica de patrimônio, gerido pelos órgãos de direção da fundação segundo os objetivos estabelecidos na respectiva lei de criação;

b) participação de recursos privados no patrimônio e nos dispêndios correntes da fundação, equivalentes a, no mínimo um terço do total;

c) objetivos não lucrativos e que por sua natureza, não possam ser satisfatoriamente executados por órgãos da Administração Federal, direta ou indireta;

d) demais requisitos estabelecidos na legislação pertinente a fundações (artigos 24 e seguintes do Código Civil).

Art. 3º — Não constituem entidades da Administração Indireta as fundações instituídas em virtude de lei federal, aplicando-se-lhes, entretanto, quando recebam subvenções ou transferências à conta do orçamento da União, a supervisão ministerial de que tratam os artigos 19 e 26 do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

Art. 4º — A aprovação de quadros e tabelas de pessoal das autarquias federais e a fixação dos respectivos vencimentos e salários são da competência do Presidente da República, ficando revogadas quaisquer disposições que atribuam a órgãos das próprias autarquias competência para a prática destes atos.

Art. 5º — Desde que a maioria do capital votante permaneça de propriedade da União, será admitida, no capital da empresa pública (artigo 5º, inciso II, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967), a participação de outras pessoas jurídicas de direito público interno, bem como de entidades da Administração Indireta da

União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 6º — O Presidente da República poderá atribuir, em caráter transitório ou permanente, ao Ministro encarregado da Reforma Administrativa a supervisão do Departamento Administrativo do Pessoal Civil (DASP).

Art. 7º — Ficam substituídas:

I — no art. 97 do Decreto-lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967, as expressões "nas condições previstas neste artigo" por "nos termos da legislação trabalhista";

II — no art. 161 do decreto-lei referido no item anterior, a palavra "lei" por "decreto".

Art. 8º — Ficam suprimidas, nos arts. 35 e 39 do Decreto-lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967, as referências a setores revogados o § 2º do art. 4º, o parágrafo único do art. 31, o parágrafo único do art. 37, o parágrafo único do art. 50, a alínea c) do art. 146, §§ 1º e 2º do artigo 155 e os arts. 168, 169, 192, 194, 196 e 197 do mesmo decreto-lei.

Art. 9º — Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 29 de setembro de 1969; 148º da Independência e 81º da República. — Augusto Hamann Rademaker Grunewald — Aurélio de Lyra Tavares — Márcio de Souza e Mello — Luis Antônio da Gama e Silva — José de Magalhães Pinto — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — Ivo Arzua Pereira — Tarso Dutra — Jarbas G. Passarinho — Leonel Miranda — Edmundo de Macedo Soares — Antônio Dias Leite Júnior — Hélio Beltrão — José Costa Cavalcanti — Carlos F. de Simas.

DECRETO Nº 65.399 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1969

Dá nova redação ao artigo 15 do Decreto nº 64.312, de 7 de abril de 1969.

Os Ministros da Marinha de Guerra e da Aeronáutica Militar, usando das atribuições que lhe confere o Artigo 1º do Ato Institucional nº 12, de 31 de agosto de 1969 combinado com o artigo 83, item II, da Constituição, decretam:

Art. 1º O artigo 15 do Decreto número 64.312, de 7 de abril de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação.

Art. 15. Os recursos financeiros a seguir discriminados serão creditados em conta especial ao Fundo de Integração de Transportes:

I — Recursos transferidos por órgãos de administração indireta que tenham por finalidade o funcionamento e a execução das diversas modalidades de transportes;

II — Recursos provenientes de dotações constantes do orçamento da União e de créditos adicionais a ele destinados;

III — Saldos de créditos especiais concedidos ao Ministério dos Transportes a favor do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes para ele transferidos de acordo com o artigo 6º do Decreto-lei nº 516 de 7 de abril de 1969;

IV — Produtos da receita de que trata o artigo 14 do Decreto nº 64.312 de 1969;

V — Doações de organizações e entidades nacionais, estrangeiras e internacionais a favor do GEIPOT;

VI — Legados, donativos e outras rendas que por sua natureza possam destinar-se ao GEIPOT;

VII — Produto de operações de crédito e financeiras, realizadas pelo GEIPOT;

VIII — Produto das rendas resultantes das operações do GEIPOT de natureza industrial ou comercial de convênios, ajustes e acordos celebrados com Estados e Municípios e com organismos ou entidades nacionais estrangeiras e internacionais;

IX — Juros de depósitos bancários;

X — Restituições, reposições e indenizações;

XI — Recursos de Outras origens.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 10 de abril de 1968 revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 13 de outubro de 1969, 148º da Independência e 81º da República.

Augusto Hamann Rademaker Grunewald — Aurélio de Lyra Tavares — Márcio de Souza e Mello — Mário David Andreazza — Hélio Beltrão.

DECRETO Nº 68.910 — DE 13 DE JULHO DE 1971

Estabelece normas especiais para administração do Pessoal do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, aprova os respectivos quadro trabalhista e regime salarial, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e atendendo ao disposto nos artigos 5º do Decreto-lei nº 516 e 21 caput do Decreto nº 64.312, de 7 de abril de 1969, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Quadro de Pessoal do Grupo de Estudos para integração da Política de Transportes (GEIPOT) regido pela legislação trabalhista, constante dos Anexos I a V, integrantes deste Decreto.

Parágrafo Único. O pessoal em exercício no GEIPOT, compreendendo os servidores requisitados ou movimentados e empregados, não poderá, em qualquer hipótese, ultrapassar os quantitativos fixados nos Anexos I a IV.

Art. 2º A contratação civil de locação de serviços de profissional de nível superior, que dependerá de prévia autorização presidencial, somente poderá ocorrer em casos excepcionais, por prazo determinado, para atender às necessidades específicas relacionadas com estudos e pesquisas ligados a projetos de alto nível, quando ficar devidamente comprovada e justificada a conveniência da medida.

Art. 3º As atribuições e principais tarefas bem como normas de acesso funcional dos empregos constantes dos Anexos I, II e III do Quadro de Pessoal do GEIPOT, serão objeto de resolução normativa da sua Comissão Diretora.

Art. 4º Ressalvadas as funções de confiança ou de livre escolha previstas no Anexo IV, a admissão de pessoal do Quadro

de que trata o artigo 1º deste Decreto dependerá de prévia habilitação em concurso de provas, ou de provas e títulos, a ser realizado pelo GEIPOT, observada a orientação geral do órgão Central do Sistema do Pessoal Civil.

Parágrafo Único. A admissão nos empregos permanentes do Quadro de Pessoal do GEIPOT far-se-á mediante prévia autorização presidencial.

Art. 5º O pessoal regido pela legislação trabalhista, em exercício no GEIPOT, inclusive desempenhando funções consideradas de confiança ou de livre escolha, poderá ser aproveitado nos empregos constantes dos Anexos I, II e III deste Decreto.

§ 1º O aproveitamento de que trata este artigo dependerá de aprovação em prova prática de suficiência a ser realizada pelo GEIPOT.

§ 2º Quando se tratar de servidor pertencente a outro Órgão, deferido o aproveitamento, será feita a devida comunicação à repartição de origem.

Art. 6º A movimentação para o GEIPOT de servidores da administração indireta do Ministério dos Transportes será processada em ônus para a repartição de origem.

Art. 7º A requisição de servidores da administração direta ou indireta da União dos Estados e dos Municípios será processada de acordo com a legislação que lhes for aplicável.

Art. 8º Quando a movimentação, ou requisição, recair em ocupante de emprego sob o regime da legislação trabalhista o servidor terá o seu contrato de trabalho suspenso durante o prazo de afastamento e ao mesmo retornará, uma vez cessada a vinculação com o GEIPOT, assegurada quando couber indenização correspondente à diferença entre o que vinha percebendo no GEIPOT e o seu salário no Órgão a que pertencer, considerado o tempo de serviço prestado ao GEIPOT.

Art. 9º Ficam revogados o artigo 20, os §§ 1º, 2º e 3º do artigo 21 e o artigo 22, todos do Decreto nº 64.312, de 7 de abril de 1969, bem como as demais disposições em contrário.

Parágrafo Único. Em virtude do disposto neste artigo, o § 4º do artigo 21 do mencionado Decreto passa a vigorar como parágrafo único.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 13 de julho de 1971; 148º da Independência e 81º da República. — Emílio G. Médici — Mário David Andreazza.

DECRETO Nº 68.910 — DE 13 DE JULHO DE 1971

Estabelece normas especiais para administração do pessoal do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, aprova os respectivos quadro trabalhista e regime salarial, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição e atendendo ao disposto

nos artigos 5º do Decreto-lei nº 516, e 21 "caput" do Decreto nº 64.312, de 7 de abril de 1969, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Quadro de Pessoal do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transporte (GEIPOT), regido pela legislação trabalhista, constante dos Anexos I a V, integrantes deste Decreto.

Parágrafo único. O pessoal em exercício no GEIPOT, compreendendo os servidores requisitados ou movimentados e empregados, não poderá, em qualquer hipótese, ultrapassar os quantitativos fixados nos Anexos I a IV.

Art. 2º A contratação civil de locação de serviços de profissional de nível superior, que dependerá de prévia autorização presidencial, somente poderá ocorrer em casos excepcionais, por prazo determinado, para atender às necessidades específicas relacionadas com estudos e pesquisas ligados a projetos de alto nível, quando ficar devidamente comprovada e justificada a conveniência da medida.

Art. 3º As atribuições e principais tarefas, bem como normas de acesso funcional, dos empregos constantes dos Anexos I — II e III do Quadro de Pessoal do GEIPOT, serão objeto de resolução normativa da sua Comissão Diretora.

Art. 4º Ressalvadas as funções de confiança ou de livre escolha previstas no

Anexo IV a admissão de pessoal do Quadro de que trata o art. 1º deste Decreto dependerá de prévia habilitação em concurso de provas ou de provas e títulos a ser realizado pelo GEIPOT, observada a orientação geral do órgão central do Sistema do Pessoal Civil.

Parágrafo único. A admissão nos empregos permanentes do Quadro de Pessoal do GEIPOT far-se-á mediante prévia autorização presidencial.

Art. 5º O pessoal, regido pela legislação trabalhista, em exercício no GEIPOT, inclusive desempenhando funções consideradas de confiança ou de livre escolha, poderá ser aproveitado nos empregos constantes dos Anexos I, II e III deste Decreto.

§ 1º O aproveitamento de que trata este artigo dependerá de aprovação em prova prática de suficiência a ser realizada pelo GEIPOT.

§ 2º Quando se tratar de servidor pertencente a outro órgão deferido o aproveitamento será feita a devida comunicação à repartição de origem.

Art. 6º A movimentação para o GEIPOT, de servidores da administração indireta do Ministério dos Transportes, será processada sem ônus para a repartição de origem.

Art. 7º A requisição de servidores da administração direta ou indireta da União, dos

Estados e dos Municípios será processada de acordo com a legislação que lhes for aplicável.

Art. 8º Quando a movimentação ou requisição, recair em ocupante de emprego sob o regime da legislação trabalhista, o servidor terá o seu contrato de trabalho suspenso durante o prazo de afastamento e ao mesmo retornará, uma vez cessada a vinculação com o GEIPOT, assegurada quando couber, indenização correspondente à diferença entre o que vinha percebendo no GEIPOT e o seu salário no Órgão a que pertencer, considerado o tempo de serviço prestado ao GEIPOT.

Art. 9º Ficam revogados o artigo 20, os §§ 1º, 2º e 3º do artigo 21 e o artigo 22, todos do Decreto nº 64.312 de 7 de abril de 1969, bem como as demais disposições em contrário.

Parágrafo único. Em virtude do disposto neste artigo, o § 4º do artigo 21 do mencionado decreto passa a vigorar como parágrafo único.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação.

Brasília, 13 de julho de 1971; 150º da Independência e 83º da República.

Emilio G. Médici — Mário David Antreazza.

ANEXO I

Empregos de Nível Superior

Lotação	DENOMINAÇÃO	ESPECIFICAÇÃO						NIVEIS SALARIAIS			
		AS	BS	CS	DS	ES	FS	GS	HS	IS	
45	Engenheiro	2768,00	2500,00	—	2250,00	—	1807,00				
3	Arquiteto	2768,00	2500,00	—	2250,00	—	1807,00				
25	Economista	2768,00	2500,00	—	2250,00	—	1807,00				
3	Econometrista	2768,00	2500,00	—	2250,00	—	1807,00				
3	Analista de Sistemas	2768,00	2500,00	—	2250,00	—	1807,00				
3	Analista Financeiro	2768,00	2500,00	—	2250,00	—	1807,00				
5	Estatístico	2500,00	2336,00	2250,00	—	1807,00					
3	Atuário	2500,00	2336,00	2250,00	—	1807,00					
2	Advogado		2336,00	2250,00	2100,00	1807,00					
4	Técnico de Administração		2336,00	2250,00	2100,00	1807,00					
4	Contador		2336,00	2250,00	2100,00	1807,00					
5	Redator			2250,00	2100,00	1807,00	—	1703,00			
6	Program. Proc. de Dados			2250,00	2100,00	1807,00	—	1703,00			
4	Revisor			2250,00	2100,00	1807,00	—	1703,00			
5	Bibliotecário						1873,00	1700,00	1600,00		

ANEXO II

Empregos de Nível Médio

Lotação	DENOMINAÇÃO	NIVEIS SALARIAIS											
		AM	BM	CM	DM	EM	FM	GM	HM	IM	JM		
6	Taquígrafo Bilingue	1485,00	1381,00	1284,00	1187,00								
6	Auxiliar Técnico	1485,00	1381,00	1284,00	1187,00	1090,00							
6	Taquígrafo			1264,00	1187,00	1090,00	999,00						
13	Assistente de Administração					1090,00	999,00	913,00	833,00				
12	Desenhista						999,00	913,00	833,00	749,00			
2	Assistente de Enfermagem							913,00	833,00	749,00			
1	Fotógrafo								833,00	749,00	685,00		
4	Rádio Operador								833,00	749,00	685,00		

ANEXO III

Empregos de Nível de Apoio e de Atividades Auxiliares

Lotação	DENOMINAÇÃO	NIVEIS SALARIAIS															
		AA	BA	CA	DA	EA	FA	GA	HA	IA	JA	LA	MA	NA	OA	PA	QA
10	AUX. Administrativo	816,00	760,00	681,00	622,												
2	Mecânico de Aude	816,00	760,00	681,00	622,												
2	Elétrico Instalador		760,00	681,00	622,												
36	Motorista		760,00	681,00	622,												
1	Bombeiro Hidráulico				622,												
16	Aux. de Escritório																
3	Porteiro																
2	Telefonista																
2	Aux. de Mecânico																
5	Receppcionista																
12	Aux. de Portaria																
4	Vigia															276,0	
12	Servente															276,0	253,0

ANEXO IV

Funções de Confiança de Natureza Permanente

Lotação	DENOMINAÇÃO	PADRÕES DE REMUNERAÇÃO														
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	
1	Coordenador Executivo	3863,00	3700,0	3600,0	3500,0	3175,	2835,	2500,0	2300,0	2154,0	1800,0	1600,0				
10	Chefe do Setor							2500,0	2300,0	2154,0	1800,0	1600,0	1474,0	1347,0		
10	Subchefe de Setor							2500,0	2300,0	2154,0	1800,0	1600,0	1474,0	1347,0	1247,0	1120,0
12	Assessor															
10	Assistente Técnico															
10	Chefe de Serviço															
8	Assessor Adjunto															
1	Chefe da Secretaria															
1	Chefe da Sec. da C. D.															
1	Chefe da Tesouraria															
1	Chefe de Seção															
1	Secretário do SPT															
1	Sec. de Coord. Exec.															
15	Sec. dos Chefs de Setor e de Assessoria															

As Comissões de Transportes Comunicações, e Obras Públicas, de Legislação Social, de Serviço Público Civil, de Economia e de Finanças.

PARECERES**PARECERES**

Nº 244 e 245, de 1973

Sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 16, de 1973 (nº 98-B, de 1973, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do "Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a República Federativa do Brasil e a República do Senegal, em Dakar, a 21 de novembro de 1972".

**PARECER
Nº 244, de 1973****Da Comissão de Relações Exteriores****Relator: Sr. Arnon de Mello**

Com a Mensagem nº 17, de 11 de abril de 1973, o Senhor Presidente da República submete à apreciação do Congresso Nacional, atendendo ao disposto no artigo 44, inciso I, da Constituição Federal, o texto do Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a República Federativa do Brasil e a República do Senegal, em Dakar, a 21 de novembro de 1972.

A Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, que acompanha a matéria, esclarece:

"O Acordo tem por objetivo sistematizar a cooperação técnica entre os dois países, especificar as formas dessa cooperação, regular o financiamento dos projetos e estipular as facilidades a serem concedidas aos técnicos que se deslocarem de um para outro país, no âmbito de um projeto específico de cooperação técnica."

No preâmbulo do ato internacional em questão, as Partes Contratantes reconhecem a necessidade de serem criadas condições que permitam um maior intercâmbio dos conhecimentos adquiridos nos campos industrial, agrícola, científico, e de administração pública.

O artigo I do Acordo, ora sob nosso exame, prevê a "organização de visitas de funcionários de alto nível, encarregados da formulação e execução dos planos e programas de desenvolvimento de seu país, para conhecer as facilidades existentes na outra Parte" nos campos em que a cooperação deverá ser prestada.

Já os artigos II e III dispõem sobre as formas que poderá revestir dita cooperação.

Os artigos VI, VII, VIII e IX, contêm uma série de disposições que visam a facilitar o intercâmbio de técnicos, o livre acesso às práticas e métodos adotados nos respectivos países, o modo de financiamento dos projetos e, finalmente, a concessão de isenções fiscais aos peritos em serviço oficial no território de outra Parte, bem como aos equipamentos e materiais enviados para a implantação de um projeto específico.

Na Câmara dos Deputados, o presente Ajuste foi aprovado, sem restrições, após receber pareceres favoráveis das Comissões competentes.

O intercâmbio técnico-científico constitui, nos dias atuais, uma das mais eficazes for-

mas de solidificar amizades e interesses no plano internacional.

Acreditamos que o Acordo em pauta se revelará mutuamente proveitosa, pois os países signatários, além de terem condições ecológicas tropicais semelhantes, enfrentam os mesmos problemas, ao tentarem vencer as barreiras do subdesenvolvimento.

A estratégia da atual política externa brasileira exige uma maior aproximação com países que, a exemplo do Senegal, enfrentam problemas internacionais idênticos aos nossos.

A Declaração Conjunta, firmada pelos Chanceleres dos dois Estados, é elucidativa a respeito. Naquele instrumento afirmam ser necessário que: 1) os países industrializados facilitem a transferência de tecnologia para os países em vias de desenvolvimento e contribuam para a implantação dos processos tecnológicos adaptados às suas condições específicas; 2) sejam adotadas medidas que permitam uma maior participação dos países em vias de desenvolvimento na expansão de seu comércio e de seus meios de transportes internacionais; 3) a nova regulamentação do comércio internacional e a revisão do sistema monetário internacional sejam efetuados com a participação dos países em vias de desenvolvimento e tendo em conta suas necessidades específicas; 4) seja reconhecido por todos, os direitos dos Estados em proteger seus recursos naturais e deles dispor livremente.

Dante do exposto, consideramos que o Acordo sob nosso exame representa não só um importante instrumento de cooperação internacional mas, também, um meio de aproximar nações que, no plano mundial, têm muitas áreas de interesse comum, razão pela qual opinamos pela sua aprovação, na forma do presente projeto de Decreto Legislativo.

Sala das Comissões, em 14 de junho de 1973. — **Wilson Gonçalves**, Vice-Presidente no exercício da Presidência — **Arnon de Mello**, Relator — **Saldanha Derzi — Magalhães Pinto — Antônio Carlos — Accioly Filho — João Calmon — Nelson Carneiro — Franco Montoro.**

**PARECER
Nº 245, de 1973****Da Comissão de Educação e Cultura****Relator: Sr. Cattete Pinheiro**

O Senhor Presidente da República submeteu à consideração do Congresso Nacional o presente Acordo de Cooperação Técnica que o Brasil celebrou, em Dakar, a 21 de novembro de 1972, com a República do Senegal.

Como ressalta o Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, na Exposição de Motivos com que encaminhou ao Chefe do Governo o texto do referido Acordo, tem ele por objetivo "sistematizar a cooperação técnica entre os dois países, especificar as formas dessa cooperação, regular o financiamento dos projetos e estipular as facilidades a serem concedidas aos técnicos que se deslocarem de um para outro país, no âmbito de

um projeto específico de cooperação técnica".

Entre o Brasil e o Senegal existe grande semelhança de condições ecológicas tropicais, encontrando-se ambos em vias de desenvolvimento econômico.

O intercâmbio de experiências e conhecimentos específicos adquiridos pelos dois países, nos campos industrial, agrícola, científico e de administração pública, uma vez formalizado através de um ajuste oficial de cooperação, poderá ter aplicação e rendimento imediatos, em virtude do empenho de que estão animados em acelerar os seus desenvolvimentos e em estruturar a formação e aperfeiçoamento de seus quadros técnicos.

O Acordo em apreço ajusta-se perfeitamente às diretrizes da atual política externa do Brasil, voltada para o crescimento de seus interesses externos na área dos povos que, como o nosso, aspiram ao progresso tecnológico e crescimento econômico.

Dakar, situada na parte mais externa do ocidente africano, e defrontando, de certa forma, os pontos mais salientes do Nordeste brasileiro, representa para nós um pilar essencial que ainda nos liga, através do oceano, às terras da Europa. Senegal, reproduz, no plano geográfico, o que se passa no terreno da cultura e do sentimento, "em que as novas heranças europeias são reinterpretadas, no Brasil, por uma inteligência e por uma sensibilidade de forte matiz africano."

Brasil e Senegal fazem parte da "civilização da razão e da civilização dos sentidos", capazes de exercer a um só tempo o que o grande Presidente senegalês, Léopold Sédar Senghor, chamou de "razão analítica por utilização e de razão intuitiva pela participação".

O presente Acordo, recentemente firmado entre os dois países, irá selar, certamente, no campo da tecnologia, uma colaboração que já é bem íntima no campo da cultura, no desejo crescente de melhor entendimento entre os dois países atlânticos, no ideário que orienta a ação política dos dois governos: a defesa intransigente da negociação e conciliação como os processos legítimos para resolver os problemas entre os povos.

Dante do exposto, a Comissão de Educação e Cultura manifesta-se pela aprovação do presente Projeto de Decreto Legislativo.

Sala das Comissões, em 20 de junho de 1973. — **Gustavo Capanema**, Presidente — **Cattete Pinheiro**, Relator — **Helvídio Nunes**, — **Arnon de Mello**.

**PARECERES
Nºs 246 e 247, de 1973**

Sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1973 (nº 99-B na Câmara dos Deputados) que aprova os textos do "Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica firmados entre a República Federativa do Brasil e a República do Daomé, em Cotonou, a 7 de novembro de 1972."

PARECER Nº 246, DE 1973**Da Comissão de Relações Exteriores****Relator: Sr. Franco Montoro**

O Senhor Presidente da República, com a Mensagem nº 55, de 22 de março de 1973, e

de acordo com o disposto no artigo 44, inciso I, da Constituição, submete à apreciação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica firmados entre a República Federativa do Brasil e a República do Daomé, em Cotonou, a 7 de novembro de 1972.

Esclarece a referida Exposição de Motivos que o Acordo Cultural objetiva fomentar o intercâmbio intelectual e cultural entre os dois povos, prevendo, para tal fim "a mútua concessão de bolsas de estudos, o intercâmbio de professores e conferencistas, a realização de exposições artísticas e de representações teatrais e a cooperação no campo cinematográfico."

O Acordo de Cooperação Técnica visa a "criar condições que permitam o acesso às experiências e conhecimentos adquiridos pelo Brasil e pelo Daomé nos campos industrial, agrícola, científico e de administração pública e prevê a possibilidade de se elaborar programas específicos de cooperação técnica".

O primeiro Acordo, constituído de XII artigos define, em uma parte inicial, a intenção das Partes Contratantes em promover o melhor conhecimento das respectivas culturas através da instalação de centros culturais nos respectivos territórios, da permuta de conferencistas, pesquisadores e técnicos e da concessão de bolsa de estudo.

Nos artigos subsequentes são previstas medidas visando a permitir o intercâmbio de filmes, de programas culturais e artísticos para televisão e rádio, a organização de exposições científicas e artísticas e a possibilidade de serem trocadas publicações de natureza científica.

Finalmente, o artigo XI prevê a possibilidade da criação de uma "Comissão Mista brasileiro daomeana, encarregada de velar pela aplicação do presente Acordo".

O Segundo Acordo dispõe sobre a cooperação técnica a ser empreendida pelos dois países. Para tanto, acordam em promover viagens de estudo, dos respectivos funcionários encarregados de formular e executar planos e programas de desenvolvimento, ao território de outra Parte Contratante.

Com base nos conhecimentos adquiridos durante estas visitas, poderão os signatários organizar programas específicos que consistirão: "no envio de técnicos, individualmente ou em grupos; na troca de informações sobre assunto de interesse comum; no envio de equipamento indispensável à realização de um projeto específico; e no treinamento e aperfeiçoamento profissional em todos os campos mencionados.

Os artigos VI a IX prevêem uma série de medidas visando a conceder facilidades e isenções fiscais para os especialistas em serviço oficial no território de cada Parte Contratante, bem como determinada liberdade para a introdução de máquinas e equipamentos destinados à execução de um projeto específico no território da outra parte.

A aproximação com os países africanos constitui hoje uma das principais metas da política externa brasileira. A fim de que se estabeleça entre nosso País e as jovens nações daquele Continente um entendimento franco, sincero e mutuamente proveitoso, é necessário estreitar os vínculos de interesse e amizade que nos tem unido àqueles povos através dos tempos. É precisamente este o objetivo colimado pelos Acordos, ora sob nosso exame.

Firmando ajustes que permitam promover o intercâmbio do *know how* técnico adquirido e intensificar o mútuo conhecimento das respectivas culturas, estaremos não somente criando condições para acelerar o progresso de todos, mas, também, contribuindo sobremaneira para aproximar, cada vez mais, o Brasil das nações que, como Daomé, tanto contribuiram para a formação étnica e cultural de nosso povo.

Dante do exposto e tendo em vista as atribuições regimentais desta Comissão, opinamos pela aprovação dos Acordos nos termos do presente Projeto de Decreto Legislativo.

Sala das Comissões, em 24 de junho de 1974. — **Wilson Gonçalves**, Vice-Presidente, no exercício da Presidência — **Franco Montoro**, Relator — **Saldanha Derzi** — **Arnon de Mello** — **Magalhães Pinto** — **Antônio Carlos Accioly Filho** — **João Calmon** — **José Lindoso** — **Fausto Castelo-Branco**.

PARECER Nº 247, de 1973 DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

Relator: Sr. Helvídio Nunes

O Sr. Presidente da República, pela Mensagem nº 55, de 22 de março próximo passado, submeteu à consideração do Congresso Nacional o presente Projeto de Decreto Legislativo, que aprova os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica firmados entre o Brasil e a República do Daomé, na cidade de Cotonou, no dia 7 de novembro de 1972.

Ambos os Acordos, assinados durante a recente viagem à África de S. Ex^e o Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, objetivam criar instrumentos legais capazes de disciplinar a cooperação entre o Brasil e o Daomé, nos domínios, respectivamente, da cultura e da técnica.

O Acordo Cultural visa a incrementar o intercâmbio intelectual, artístico e cultural entre os dois países, prevendo, para tanto, a concessão mútua de bolsas de estudos, o intercâmbio de professores e conferencistas, a proporção de exposições artísticas e a cooperação no terreno da cinematografia.

Por sua vez, o Acordo de Cooperação Técnica tem por objetivo criar condições que facilitem a realização de experiências e a aquisição de conhecimentos, pelos dois países, nas áreas industrial, agrícola, científica e da administração pública, prevendo a possibilidade da elaboração de programas específicos de cooperação técnica.

Inscrirem-se os dois citados acordos, rigorosamente, dentro das diretrizes da atual

política externa do Brasil e do esforço que o Governo vem dispensando no terreno científico e tecnológico.

Pleiteando a mudança das regras da convivência internacional, vem o nosso Governo se manifestando contra a cristalização de posições de poder, atitude esta patenteada através da visita empreendida por S. Ex^e o Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores à África da qual vem realizando, atualmente, aos países da América Latina.

Entende o nosso Governo que, à medida que um país cresce, como o Brasil, aumentam as dimensões de seus interesses externos, comerciais, culturais e técnicos, e, em consequência, sua participação e responsabilidades nas relações internacionais.

Outra diretriz bem marcante de nossa política externa diz respeito à inequivoca posição do Brasil de ativa solidariedade com os países em desenvolvimento, competindo à nossa diplomacia fomentar o entendimento e intercâmbio com os povos, como os africanos, que estão travando conosco a dura batalha do desenvolvimento.

Os acordos firmados, pelo Brasil, com os países africanos evidenciam apenas a necessidade crescente que temos de criar novas oportunidades e utilizar todos os recursos para alargar o âmbito de nossas relações com nações cuja colaboração nos é altamente proveitosa.

Os modernos Estados africanos possuem, em seu conjunto, apreciável peso político; são dos mais importantes fornecedores das matérias-primas necessárias a uma economia em processo de rápida modernização como a brasileira; constituem extensos mercados em crescimento; são nossos parceiros natos do ordenamento do comércio dos produtos tropicais.

No caso concreto, ora em exame, oportunas se nos asfiguram as palavras proferidas por S. Ex^e o Ministro Gibson Barboza, quando de sua recente visita a Daomé: "Estamos convencidos", disse S. Ex^e, "de que são extensas as possibilidades de intercâmbio entre o Brasil e o Daomé, entre o Brasil e os Estados africanos, e que só o desconhecimento mútuo tem impedido que entre nós se desenrole a troca normal de experiências, produtos e valores, pois os êxitos que logramos em qualquer campo da atividade humana podem mais facilmente ser transplantadas de uns para os outros, sem as deformações que tantas vezes acompanham experiências derivadas de outras áreas. Países dos trópicos, temos, entretanto, diferenças sensíveis de recursos naturais, de situações, estágios e métodos de produção, que nos asseguram a possibilidade de assentar a cooperação política e cultural sobre as sólidas bases do interesse econômico".

Por todas essas razões, a Comissão de Educação e Cultura é de parecer que o presente Projeto de Decreto Legislativo deve ser aprovado.

Sala das Comissões, em 20 de junho de 1973. — **Gustavo Capanema**, Presidente — **Helvídio Nunes**, Relator — **Cattete Pinheiro** — **Arnon de Mello**.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — O expediente lido vai à publicação.

A Presidência recebeu, do Governador do Estado do Rio de Janeiro, o Ofício S/11, de 1973, solicitando autorização do Senado Federal para que aquele Estado possa contrair empréstimo externo, destinado a financiar parte do seu Programa de Governo.

A matéria será despachada às Comissões de Finanças e de Constituição e Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Do expediente lido, consta o Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 1973 (nº 1.265-B/73, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que concede pensão especial, vitalícia e intransferível, a CELSO LIMA DA SILVA.

Nos termos do § 1º do art. 142 do Regimento Interno, o referido projeto deverá receber emendas, perante à Comissão de Finanças, pelo prazo de 5 sessões ordinárias.

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Há oradores inscritos. Concedo a palavra ao nobre Senador Lourival Baptista.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — (Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Assisti, na quarta-feira passada, dia 20, ao encerramento do primeiro Curso de Preparação de Liderança Política promovido pela ARENA.

A solenidade foi presidida pelo Presidente Filinto Müller e amplamente noticiada pela imprensa. Ouvi, com atenção, as palavras então proferidas pelo ilustre presidente desta Casa e da Aliança Renovadora Nacional. Foi um pronunciamento de inequívoca significação, o que é surpresa para nós, que conhecemos de muito o experiente e devotado homem público, que é o nobre Presidente Filinto Müller.

Nesse discurso há observações, conceitos, bem como palavras de orientação à juventude que mereciam uma análise, para seu realce e, também, sua maior divulgação e compreensão. É o que sentimos ao ouvir as palavras com que foi encerrado o Curso de Preparação de Liderança Política. E é o que concluímos ao ler a publicação do discurso que ouvimos com grande interesse.

O Sr. Benjamin Farah — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Com muito prazer, eminentíssimo Senador Benjamin Farah.

O Sr. Benjamin Farah — Quero congratular-me com V. Ex^e pelo seu oportuno discurso, quando consigna nesta Casa a realização desse Curso de Liderança Política que, sem dúvida, se dirige especialmente aos moços. Precisamos, realmente, despertar neles um certo interesse pela Política. Também necessitamos acreditar nos jovens. Não devemos identificar neles o desânimo, o desespero, por causa de alguns poucos que não conhecem o caminho do dever. A imensa maioria da juventude é boa se não a totalidade. E, se formos olhar para a História, veremos que grandes personalidades deste País, em plena mocidade, já evidenciavam a sua capacidade de trabalho, o seu patriotismo, a sua inteligência e a sua cultura.

Quero lembrar aqui, entre outros, dois nomes — os de Oswaldo Cruz e Santos Dumont, que, na juventude revelaram ao Brasil e ao mundo a inteligência e a cultura do nosso povo. Um curso dessa natureza é de mais alta importância e pode orientar os destinos jovens, para que ajudem este País a crescer. Fora da orientação, fora das lideranças, se ignorarmos a existência dos moços, podemos ter grandes decepções, como outras nações, que não estão cuidando da sua juventude e estão agora em verdadeiro desespero. Fico sinceramente feliz com essa iniciativa, porque diz respeito a um programa que merece os nossos aplausos e a nossa solidariedade, o qual, sem dúvida, vai dar os melhores frutos.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Sou muito grato a V. Ex^e, eminentíssimo Senador Benjamin Farah, pelo aparte que vem enriquecer o meu pronunciamento.

O Sr. Waldemar Alcântara — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Com muito prazer, eminentíssimo Senador Waldemar Alcântara.

O Sr. Waldemar Alcântara — Eu queria aderir à louvação que V. Ex^e está fazendo da iniciativa da ARENA que visa a preparar jovens líderes para os dias futuros da Pátria. Embora o curso fosse especificamente dirigido à juventude, creio que nós outros também pudemos aproveitá-lo. Alguns trabalhos ali feitos e que chegaram ao meu conhecimento — tive o prazer de lê-los — mostram realmente o interesse com que se realizou esse curso, que, certamente, frutificará num futuro próximo.

Como sou sempre partidário dos cursos, — acho que temos sempre que aprender neles — não podia omitir-me nesta hora, trazendo também uma palavra de apoio a essa iniciativa da ARENA, que espero se repita em anos próximos.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA — Sou muito grato também a V. Ex^e, eminentíssimo Senador Waldemar Alcântara, por este aparte que vem honrar o meu pronunciamento.

Continuo, Sr. Presidente:

Foi aquele, sem dúvida, um acontecimento de significação e o discurso a que venho aludindo deu à solenidade dimensão especial, que entendo não ser amortecida pelo passar do tempo.

É assim pensando, Sr. Presidente, que, de acordo com o item 1º do artigo 234 do Regimento Interno, requeiro a V. Ex^e que seja publicado como parte integrante deste meu pronunciamento, a íntegra do discurso proferido naquela ocasião pelo eminentíssimo Presidente Filinto Müller, conforme cópia a este anexo. Dessa forma, os nossos Anais preservarão, intatas, para a posteridade judiciosas as patrióticas palavras proferidas, com notável discernimento, nesta fase decisiva de nossa história — e dirigidas de modo especial, à nossa mocidade — por um homem que tantos serviços já prestou à Pátria e que tem sobre si as duras responsabilidades de presidir esta Casa e a ARENA, em momento que todos sabemos extremamente delicado.

Com este meu requerimento, Sr. Presidente, presto uma homenagem a quem dela não necessita, tantos os seus títulos e os serviços prestados ao Brasil e ao Senado da República. Na verdade, cumpre um dever de justiça para com quem tanto se tem batido em favor do nosso Partido. E, espero, também, assegurar a permanência, pela sua transcrição em nossos Anais, de palavras que não devem ser esquecidas e que merecem ser ouvidas e analisadas por todos que se preocupam com a vida pública em nosso País. ((Muito bem! Palmas.))

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. LOURIVAL BAPTISTA EM SEU DISCURSO:

Senhores:

Encerramos hoje o primeiro Curso de Preparação de Liderança Política, instituído pela Aliança Renovadora Nacional.

Fazemo-lo com satisfação, com entusiasmo, com irreversível confiança.

Mas, indispensável é proclamar, não estamos chegando ao fim da jornada, senão que apenas atingimos o primeiro estágio de uma experiência pioneira, válida, útil, fecunda e democrática — todavia nada mais do que um ensaio prático de uma realidade que vislumbramos alvissareira e feliz para os destinos da grande pátria comum.

Somos uma nação jovem, servida de jovem população; mais de cinqüenta por cento de nossos compatriotas formam na faixa etária máxima de vinte e cinco anos. O Brasil do amanhã, que almejamos ordeiro e pacífico, desenvolvido e culto, forte e rico, socialmente justo, e que estamos ajudando a construir nos dias de hoje, reposará seus destinos na mocidade de hoje que lhe é o cerne e substância.

Cumpre recolher esta mocidade e assistí-la, encaminhando-a para os currículos escolares e universitários, preparando cultural e tecnicamente para o desempenho de funções que o serviço do país reclama àqueles a quem, até biologicamente considerados, está destinada a missão de levar avante a obra que gerações pretéritas edificaram e que os homens de hoje ajudam a aprimorar.

O fato indiscutível de sermos jovens não invalida a afirmativa de que somos adultos. Daí avultarem nossas obrigações e nossos deveres para com a comunidade que integramos, e de cuja vida e de cuja experiência temos forçosamente de participar, e onde todos construirão a própria imagem, pois, se é na solidão que o homem forma a sua cultura, é no seio da sociedade que ele lapida o seu caráter.

Minha larga experiência — e eu não mentiria se dissesse larga e sofrida, mas a um só tempo longa e feliz — nem me murmura nem me sussurra, antes clama em altas vozes que é indispensável, mesmo iradiável, que o trato da vida pública seja objeto constante de estudo e de método, de análise e de exame, para que se formem, com sentidoalteado, os que, por seus dotes naturais e sua preparação específica, tenham de representar os primeiros papéis no conteúdo histórico-social de que são parte obrigatória.

Nosso direito público, abrigando as novas realidades e as novas doutrinas filhas da vivência e da experimentação, impõe deveres constitucionais a todos nós, deveres que são a contrapartida dos direitos que o pacto nacional reconhece a cada um e a todos. Filosoficamente encarado o conteúdo sócio-político de que somos parte, não há como não reconhecer e não aceitar, conscientemente, que no dever reside a limitação do direito, ou seja, à lei do mais forte, sínônimo de barbaria, se há de opor o bem-comum, que só o direito limitado consegue salvaguardar.

O ato de votar, de atuar na vida política do país, não se constitui — em Direito Público Constitucional — num direito individual; é, ao revés, uma obrigação para todos os brasileiros, de ambos os sexos, como dever de todos é a responsabilidade pela segurança nacional, um dos requisitos fundamentais do progresso.

Nós outros, os que praticamos a Política como a ciência do Estado, como meio e não como fim, temos o dever de fazê-lo na conformidade dos expressos termos e mandamentos constitucionais, ou seja, dentro dos critérios que assegurem o regime representativo e democrático, baseado na pluralidade de Partidos e na garantia dos direitos fundamentais do homem, dentre os quais se destacam aqueles que garantem a igualdade de todos perante a lei, sem distinção de sexo, raça, trabalho, credo religioso e convicções políticas, e aqueles outros que asseguram que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

Só os líderes conscientes podem zelar, cuidadosos e atentos, por postulados assim. Eis por que é preciso preparar mandatários capacitados para bem servir os mandantes. Isto é, preparar os líderes para a importante tarefa de conduzir o Estado moderno.

Os responsáveis pela direção da ARENA, agremiação sobre cuja legenda pesam os imponentes compromissos de ser o Partido da Revolução e a base parlamentar do seu Governo, não podemos, e nem queremos, desertar a destinação pública que é a própria razão de ser de nossa existência.

Não me cansarei de redizer, em paráfrase a que não posso fugir, que assim como a Revolução só atingirá os seus objetivos totais — como o afirmou o insigne Presidente Médici — quando a mocidade de hoje assumir os lugares que lhe competem na vida nacional, também a ARENA só se realizará por inteiro como Partido político, quando houver integrado nos deveres da vida pública os jovens que serão os grandes responsáveis pelo seu destino, pela homogeneidade e pela coesão de suas fileiras — seus futuros comandantes, enfim.

Cedo aprendi, dos mestres e da vida, que a base da sociedade é a confiança. Mas confiança não se impõe, adquire-se. A afirmativa é acaciana, mas rigorosamente exata. Perdoai que a use para justificar meu raciocínio. Não é a simples condição de "chefe" que inspira e transmite confiança. A chefia traz em si, tão-somente, o pressuposto da competência e da autoridade.

Mas a confiança é o fruto da verdadeira competência, como a autoridade é a resultante do valor comprovado da confiança que se inspira.

O homem que se sia apenas dos dotes naturais e não se fortalece de todo o conteúdo indispensável a transformar a intuição no conhecimento, a inteligência na cultura, a percepção na análise criteriosa — brilhará, quando muito, como estrela cadente, que fulgura num ápice e desaparece nas vogações do infinito.

Por isso foi que, pesada e deliberadamente, a ARENA entendeu que devia oferecer aos moços, sobretudo a esses, servindo-se da experiência e da capacidade de alguns dos valores nacionais que atenderam ao nosso apelo e aqui vieram trazer-nos as luzes do meu saber e da sua experiência, uma oportunidade de encontrarem-se, sob planos prévia e acuradamente traçados, num curso inédito no País, qual seja este cujo festivo encerramento tanto nos rejubila.

A idéia, encontrando solo fértil, germinou e cresceu, floriu e frutificou. Devo confessar que sou, de hábito, assás cauteloso, pois a vida me ensinou que os cautelosos menos equívocos cometem. Busquei, por isso, ouvir todos os companheiros, certo de que "quem só ouve uma parte só escuta a metade".

Convencemo-nos, então, de que a ARENA devia enfrentar os ônus e a responsabilidade de efetivar um curso de liderança política, vale dizer, um seminário de ensinamentos, mesmo de experiência e de cultura, que atraísse a juventude e a mocidade para o trato do interesse público, para as agruras da vida coletiva, para os ásperos, porém deslumbrantes, caminhos da atividade político-partidária.

A um grupo competente, entusiasta, dedicado, de Deputados moços foi conferida a tarefa de dar corpo à idéia que nos apaixonava. Cito-lhes os nomes numa singela homenagem de reconhecimento: Arnaldo Prieto, Murilo Badaró, Marco Antônio Maciel, Francelino Pereira, Luiz Prisco Viana. Mais é de justiça ressaltar que a alma da iniciativa foi o Deputado Murilo Badaró.

Com entusiasmo inexcedível, com fé inabalável, com extraordinária competência, com exemplar dedicação, Murilo Badaró organizou os planos, fixou os currículos, selecionou os conferencistas, tomou, enfim, todas as providências materiais necessárias para que pudéssemos transformar o sonho em realidade.

Foi então que, sem timidez, mas com cautela, anunciamos a iniciativa pioneira, que teria por paleo experimental esta cidade-metropolitana, sede de toda a Política Nacional, mas sem vivência político-eleitoral e sem a mais longínqua tradição partidária. Por isso mesmo, fixamos o número de matrículas no máximo que nos pareceu possível alcançar.

Abençoado erro de cálculo, então, cometemos!

Os moços e até mesmo alguns "moços de cabeça grisalha" mas de coração jovem acorreram em massa ao nosso encontro. Em apenas alguns dias, para 250 vagas previstas, inscreveram-se 500 candidatos. Tivemos que encerrar as inscrições. E foi imperioso que

duplicássemos o curso, dividindo-o em dois grupos de participantes, deixando ainda numeroso contingente de interessados para uma segunda etapa, pois as instalações materiais de que dispúnhamos não comportavam afluência tamanha.

O prêmio — permitam-me a vaidade — chegou antes da batalha. O triunfo precedeu o bom combate!

Nós, os da ARENA, logo no impulso inicial, sentimos que os jovens conhecem o seu papel, sabem do seu futuro, estão convencidos de suas responsabilidades, compreendem e aceitam seus deveres, pensam no bem-comum, avaliam os seus compromissos, amam o Brasil e querem servir-lhe.

Durante dois meses, porfiadamente, brasileiros de todos os paralelos e de todos os meridianos da Pátria, autênticos representantes de todo o nosso povo, sacrificando sagradas horas de lazer, ou pospondo estudos inadiáveis ou tarefas de prazo certo, que realizaram varando madrugadas e vencendo fatigas, aqui permaneceram, atentos, lúcidos, admiráveis, no esforço comum de um aprendizado social.

— Como — Senhores — não confiar num povo que assim reage ao serviço da Nação?!

Não cometemos, meus companheiros e eu, a veleidade de pretender que esta experiência, tão frutuosa quanto útil, se haja realizado sem falhas. Temos todos, inclusive o ilustrado conjunto de mestres vividos e calejados neste duro ofício do rato da coisa pública — sem cuja colaboração brilhante e diligente, esclarecida e patriótica nada haveríamos feito —, a convicção dos defeitos e das imperfeições, que todos anotamos.

Todavia, seja-me permitido afirmar que os acertos superaram as falhas, e que existe um saldo positivo acima de todas as expectativas. A experiência marca, ao demais, um rumo para a ARENA, impondo-nos a obrigação a que não fugiremos: organizar, com o concurso de nossos companheiros, e por todo o Brasil, seminários assim, já agora servidos da prova exuberante de que temos condições para efetivá-los e de que os moços anseiam por eles.

E se alguém, ainda mais cauteloso do que o desejado, nos acenar com razões de ordem pessoal e nos apontar dificuldades aparentemente intransponíveis, responderemos às suas dúvidas com as palavras com que o grande estadista e insigne soldado, provado na paz e na guerra, General Grant, definiu o verdadeiro homem de Estado: "Nenhuma consideração de ordem pessoal deve barrar o cumprimento de um dever público".

"Os deveres da ARENA para com o Brasil e a Revolução não são menores ou menos graves do que os compromissos dos jovens para com o futuro da Pátria. Havemos de cumprir os nossos, adestrando a mocidade para a vida pública, pois, se entregarmos a mãos habilitadas o凭or do Brasil, teremos honrado a memória dos nossos maiores e assegurado o futuro daqueles a quem transmitimos a vida.

Jovens Brasileiros! — feliz de viver este instante e neste instante verdadeiramente feliz — eu lhes digo por despedida, e por agradecimento, que, vendo tais sucessores, cami-

nho para a "passagem do comando" com tranquilidade que dá a consciência do dever cumprido e com absoluta confiança no "amanhã".

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Filinto Müller) — Concedo a palavra ao nobre Senador Benjamin Farah.

O SR. BENJAMIN FARAH (Pronuncia o seguinte discurso sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Tive a satisfação, na quinta-feira passada, de visitar o respeitável brasileiro Marechal Eurico Gaspar Dutra.

Por ocasião de sua enfermidade, Sr. Presidente, foram grandes as preocupações dos homens públicos e do povo em geral. Muitas instituições designaram representantes para visitar aquele querido ex-Presidente, inclusive o Senado Federal, que nomeou Comissão com essa finalidade.

Sr. Presidente, como já disse, tive a honra de ir à residência do Marechal Dutra, onde fui prontamente recebido por familiares e por S. Ex^a que, felizmente, se encontrava bem animado e risonho, demonstrando uma alíviosseira aparência.

O restabelecimento daquele eminentíssimo brasileiro é motivo de júbilo para todos nós, pois é ele um dos homens mais benquistas deste País.

O Sr. Lourival Baptista — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. BENJAMIN FARAH — Ouço o aparte de V. Ex^a, eminentíssimo Senador Lourival Baptista.

O Sr. Lourival Baptista — A notícia que V. Ex^a nos traz é extremamente grata a esta Casa, onde todos admiramos essa figura de grande soldado que é o Marechal Eurico Gaspar Dutra. Exercendo a Presidência da República de forma exemplar e elevado espírito público, se impôs à gratidão da Nação num reconhecimento que sua vida prova e simples reforça sempre, a ponto de já se ter tornado em verdadeiro símbolo para o nosso povo. Felicito V. Ex^a, eminentíssimo Senador Benjamin Farah, pela notícia que traz a esta Casa.

O SR. BENJAMIN FARAH — O aparte de V. Ex^a, neste instante, é uma prova evidente da minha declaração, reforça o meu discurso, demonstra a estima dos homens públicos pelo ex-Presidente.

Continuo, Sr. Presidente:

Não são poucos os seus amigos, cuja fidelidade e dedicação fazem acreditar na amizade sincera e permanente.

Eu me permito lembrar, entre muitos, dois nomes também credores da nossa estima e respeito: Victorino Freire e Gilberto Marinho, que, com os seus mandatos populares, tanto dignificaram o Senado da República.

Por esse motivo, quero congratular-me com os parentes do Marechal Eurico Dutra, seus amigos e todos os brasileiros que nele identificam o equilíbrio, a probidade e o respeito à Lei. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Wilson Gonçalves.

O SR. WILSON GONÇALVES — (Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A imprensa de Fortaleza, na semana passada, destacou a decisão do ilustre Governador César Cals, a respeito da criação da Universidade Estadual do Ceará.

É sabido que, há algum tempo, foi constituído um Grupo de Trabalho, sob a presidência da renomada Professora Antonieta Cals de Oliveira, ao qual se incumbiu o estudo do problema, sob os seus diversos ângulos. Agora, concluída a tarefa, apresentou relatório ao Governador do Estado, que, apreciando as suas conclusões, decidiu pela criação da Universidade Estadual, praticando, assim, a nosso ver, um ato merecedor dos maiores encômios.

Pelos dados que a imprensa divulgou, a futura Universidade estadual, na sua estrutura inicial absorverá as seguintes unidades de ensino superior: a Faculdade de Filosofia do Ceará, a Faculdade de Filosofia Dom Aureliano Mattos, de Limoeiro do Norte, a Escola de Veterinária, a Escola de Administração, a Escola de Enfermagem São Vicente de Paulo, o Conservatório de Música Alberto Nepomuceno, a Escola de Serviço Social, a TV Educativa-Canal 5, e três faculdades particulares.

Aceitando, como disse, as conclusões do relatório do grupo de trabalho, o Sr. Governador concordou com a sugestão de que a futura Universidade tenha como suporte jurídico e administrativo uma Fundação, por razões que nos parecem procedentes e que são as seguintes:

"1 — Tem preferência do sistema educacional do país, quanto ao ensino de nível superior; 2 — Existe experiência nacional e local nesse domínio; 3 — As organizações particulares e oficiais integrarão, com os seus patrimônios, a Fundação de apoio e isto significa imensa flexibilidade de ação; 4 — Faculdade de ampliar o elenco da Universidade, criando estabelecimentos e instituições reclamadas pela comunidade; 5 — Possibilidade de, adiante, somar à sua estrutura diferentes repartições culturais, tais como bibliotecas, museu, arquivo público; 6 — Oportunidade de agregar ou inserir, diante, escolas superiores do Interior do Estado, mesmo em áreas distantes; 7 — Ampliar o mercado de trabalho na faixa do magistério, estimular as pesquisas, assegurando à Administração colaboração científica nas tarefas primordiais do desenvolvimento econômico e social."

Como consequência dessa iniciativa do Governador César Cals, a Universidade Estadual do Ceará, já na sua estruturação inicial, terá possibilidade para uma oferta de matrículas na ordem de 3.000, as quais absorverão as 2.500 já existentes nas unidades de ensino superior agrupadas na Universidade.

Creio desnecessário destacar, neste ponto, a importância e as vantagens da medida governamental, principalmente tendo em vista a orientação da Universidade moderna, que no seu tríplice aspecto — o ensino, a

pesquisa e a extensão — vem desenvolvendo uma atividade profícua em favor do desenvolvimento regional e nacional.

Trata-se, portanto, Sr. Presidente e Srs. Senadores, de iniciativa merecedora dos maiores elogios e que, realmente, honra o Ceará, porque demonstra claramente a alta compreensão do seu Governo ao considerar o investimento na educação como uma das maneiras mais seguras e eficientes de eliminar, gradativamente, o subdesenvolvimento que ainda caracteriza a nossa região. Creio que do ponto de vista administrativo e também do rendimento do ensino superior, a concentração, a reunião dessas unidades já existentes e de outras que poderão advir, de acordo com a diversificação e a demanda do mercado de trabalho, concorrerá para dar uma administração superior, uniforme, harmônica, com economia administrativa e com maior interligação entre os seus diversos cursos.

Esta providência do Governador César Cals é também da maior oportunidade, não só porque coincide com o esforço gigantesco que o Ministério da Educação e Cultura, tendo à frente o eminentíssimo Senador Jarbas Passarinho, vem realizando no setor do ensino global, especificamente do ensino superior, mas também porque corresponde a uma aspiração da mocidade cearense, cada dia mais preocupada com as dificuldades de acesso ao ensino superior.

Sabe-se que a universidade de hoje tem uma orientação diferente da do passado. Segundo a Reforma Universitária, a racionalização da Universidade é meta fundamental com o fim de torná-la mais produtiva e cada vez mais integrada ao processo de desenvolvimento nacional, transformando antigos colégios profissionais numa universidade real, polivalente, multifuncional; que, formando um todo único, tenha harmonia e unidade de ação, para assegurar ao ensino superior, dentro da orientação moderna, a característica de suporte ao desenvolvimento nacional e regional.

Assim, acredito que essa oportuna provisão, aliada à ação já desenvolvida pela Universidade Federal do Ceará e pela Universidade de Fortaleza, esta mantida pela Fundação Edson Queiroz, se converterá num instrumento eficaz de cultura, de pesquisa e de apoio ao processo de desenvolvimento econômico e social do nosso Estado e do Nordeste.

Portanto, trazendo ao conhecimento desta Casa decisão da mais alta significação para os nossos destinos, desejo congratular-me com o eminentíssimo Governador César Cals, com o nobre povo cearense e, especialmente, com a mocidade das escolas da terra alencarina, porque estou certo de que a Universidade estadual, aliada às duas já existentes e anteriormente mencionadas, haverá de cumprir a sua missão histórica de dar ao cearense os meios indispensáveis para que possa acompanhar o extraordinário desenvolvimento de nossa Pátria.

Era este, Sr. Presidente, o motivo de minha presença na tribuna. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Leandro Maciel.

O SR. LEANDRO MACIEL — (Pronuncia o seguinte discurso.) Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Há poucos momentos recebi a notícia do falecimento, ontem, em Aracaju, do Dr. Hunaldo Cardoso, jurista de renome, ponto alto na magistratura sergipana, pela sua vasta cultura. Foi várias vezes Presidente do Tribunal de Justiça e do Tribunal Eleitoral, chegando ao Governo do Estado como Presidente do Tribunal numa interinidade, até à nomeação de um interventor efetivo pelo Presidente Dutra. No governo foi o homem moderado de sempre, sem ódios, trabalhador incansável. Foi ainda Secretário de Estado, Prefeito Municipal de Aracaju, com uma administração dinâmica, que mereceu os aplausos do povo pelas obras realizadas num programa arrojado. Era jornalista muito brilhante, membro da Academia de Letras de Sergipe, professor universitário: É irmão do grande sergipano Graccho Cardoso, que teve assento nesta Casa, e primo de Maurício Cardoso, notável homem público, que foi Ministro de Estado e Deputado federal pelo seu Estado natal, o Rio Grande do Sul. Morreu Maurício muito moço, fazendo grande falta ao Brasil.

Pertence o Dr. Hunaldo Cardoso a uma família de homens de talento, filho do sábio Professor Brício Cardoso, sobrinho do Desembargador Melquisedeque Cardoso, que foi Desembargador no Rio Grande do Sul e primo de Manoel Maurício Cardoso que, na sua época, liderava as classes conservadoras de Sergipe pela sua inteligência e pela sua cultura. Hunaldo Cardoso, recolhido à vida privada, não deixou de ser o conselheiro de tantos quantos batiam à porta de sua casa acolhedora. Extremamente bom, nem por isso deixou de ter inimigos gratuitos e agressivos demais. Ele não sabia fazer inimigos, não sabia negar. Dadivoso, encheu a vida fazendo sempre o bem, morre pobre, de mãos vazias, depois de tantos anos de trabalho.

Registro aqui no apressado destas palavras, a sua morte, prestando, assim, uma modesta homenagem de amigo e de admirador ao homem simples, na grandeza dos seus admiráveis predicados. (Muito bem!)

Comparecem mais os Senhores Senadores:

José Esteves — Milton Trindade — José Sarney — Milton Cabral — Augusto Franco — Amaral Peixoto — Danton Jobim — Gustavo Capanema — Franco Montoro — Orlando Zancaner — Osires Teixeira — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Ney Braga — Antônio Carlos — Celso Ramos — Daniel Krieger.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Não há mais oradores inscritos.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Votação, em turno único, do Projeto de Resolução nº 31, de 1973, de autoria

da Comissão Diretora, que dispõe sobre a constituição e estruturação do Grupo-Atividade de Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 213, 230 e 231, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, 1º PRONUNCIAMENTO: pela constitucionalidade e juridicidade do projeto; 2º pronunciamento: pela constitucionalidade e juridicidade da Emenda nº 1 de Plenário;

— Diretora, favorável à Emenda nº 1 de Plenário.

A discussão do projeto foi encerrada na sessão de 18 de junho, com a apresentação da emenda de Plenário.

Em votação o projeto, sem prejuízo da emenda.

Os Srs. Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Passa-se à votação da Emenda nº 1, de Plenário.

Em votação.

Os Srs. Senadores que aprovam a emenda, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) — Aprovados o projeto e a emenda, a matéria vai à Comissão de Redação.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) —

Item 2:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 8, de 1973, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que assegura ao empregado o pagamento das férias pelo término ou rescisão, por qualquer forma, do contrato de trabalho, tendo

PARECERES, sob nºs. 209 e 210, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Legislação Social, favorável.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o projeto.

Os Srs. Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

O projeto voltará oportunamente à Ordem do Dia para o segundo turno regimental.

É o seguinte o Projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 8, de 1973

Institui o dia nacional do aço..

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É instituído o dia nacional do aço, a ser comemorado anualmente, na data de 9 de abril.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) —

Sobre a mesa, redação final do Projeto de Resolução nº 31, de 1973, aprovado 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. 1º-Secretário. (Pausa.)

nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 142. No caso de rescisão ou de término do contrato de trabalho, ainda que pela ocorrência de qualquer das hipóteses previstas no Capítulo V desta Consolidação, será paga ao empregado a remuneração correspondente ao período de férias, cujo direito tenha adquirido, e mais 1/12 avos, por mês trabalhado, quanto ao período incompleto.”

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

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

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) —

Item 3:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 37, de 1973, de autoria do Sr. Senador Vasconcelos Torres, que institui o dia nacional do aço, tendo

PARECERES, sob nºs 120 e 121, de 1973, das Comissões

— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade; e

— de Economia, favorável.

A matéria constou da Ordem do Dia de 25 de maio de 1973, tendo a discussão adiada para esta data, a requerimento do nobre Senador Petrônio Portella.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser fazer uso da palavra, encerrei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o projeto.

Os Srs. Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovado.

O projeto voltará oportunamente à Ordem do Dia para o segundo turno regimental.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 37, de 1973

Institui o dia nacional do aço..

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É instituído o dia nacional do aço, a ser comemorado anualmente, na data de 9 de abril.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

É lida a seguinte:

PARECER
Nº 248, de 1973

Da Comissão de Redação

**Redação final do Projeto de Resolução
nº 31, de 1973.**

Relator: Sr. Wilson Gonçalves

A Comissão apresenta à redação final do Projeto de Resolução nº 31, de 1973, que dispõe sobre a constituição e estrutura do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo e respectivas Categorias funcionais do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências.

Sala das Comissões, em 25 de junho de 1973. — **Cattete Pinheiro**, Presidente — **Wilson Gonçalves**, Relator — **Ruy Carneiro**.

ANEXO AO PARECER
Nº 248, de 1973

Redação final do Projeto de Resolução

nº 31, de 1973.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 52, inciso 29, do Regimento Interno, e eu, _____ Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO
Nº , 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.

O Senado Federal resolve:

Art. 1º 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; supervisão, 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. 2º As classes integrantes das Categorias funcionais do Grupo, a que se refere o artigo anterior, distribuir-se-ão, na forma do disposto no artigo 5º da Lei nº 5.645, de 10 de dezembro de 1970, em 8 (oito) níveis hierárquicos, com as seguintes características:

Nível 8 — I) Atividades 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 taquigráfico, 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 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, de natureza pouco repetitiva, envolvendo coordenação, orientação e execução especializada do registro taquigráfico 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 — I) 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 taquigrafia 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, envolvendo 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. 3º 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. 4º 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 1º 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 exercem, 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. 5º 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. 7º desta Resolução.

§ 1º 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.

§ 2º 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, respeitadas as áreas de especialização e os requisitos estabelecidos no art. 7º desta Resolução.

Art. 6º As transformações ou transposições de cargos a que se refere o art. 4º desta Resolução serão processadas após a observância das seguintes exigências:

I — fixação da lotação ideal, prevista no art. 8º, item II, da Lei nº 5.645, de 1970;

II — verificação da prioridade, por Categorias funcionais, na escala prevista no artigo 2º do Decreto nº 70.320, de 23 de março de 1972;

III — existência de recursos orçamentários adequados para fazer face às despesas decorrentes da medida.

Art. 7º Os critérios seletivos, para efeito de transformação ou transposição de cargos para as Categorias funcionais do Grupo-Atividades de Apoio Legislativo, serão, basicamente, os seguintes:

PARECER

Nº 248, de 1973

Da Comissão de Redação

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. 2º da Lei Constitucional nº 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.

§ 1º Para o efeito do disposto no art. 5º e seu § 1º 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:

1º — o habilitado na forma do item I;

2º — o habilitado na forma do item II;

b) em igualdade de condições de habilitação recarará a preferência, sucessivamente, no funcionário:

1º — que possua diploma ou certificado de conclusão de curso ou habilitação legal equivalente, exigidos para ingresso na Categoria funcional;

2º — de maior tempo na classe ou no cargo isolado;

3º — de maior tempo na carreira a que pertencer o cargo a ser transposto ou transformado;

4º — de maior tempo de serviço no Senado Federal;

5º — de maior tempo de serviço público federal;

6º — de maior tempo de serviço público.

§ 2º 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.

§ 3º Nos casos de transformação de cargos, a prova de desempenho será precedida de curso intensivo de treinamento.

Art. 8º 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. 9º 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 2º grau, ou de nível equivalente, exigível, quando for o caso, formação técnica e especializada;

III — para a Categoria de Agente de Segurança Legislativa, curso ginásial ou 8ª série do 1º grau, ou de nível equivalente;

IV — para a Categoria de Assistente de Plenários, curso primário ou 5ª série do 1º 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 ascenção 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 correspondentes áreas de especialização.

Art. 12. Os cargos da classe inicial da Categoria funcional de Assistente de Plenários serão providos mediante ascenção 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 ascenção funcionais, além do atendimento ao grau de escolaridade fixado para 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 pertence, 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 funcional na classe a que pertence.

Art. 15. Poderá haver ascenção 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 ascenção funcional será de 2 (dois) anos, apurado pelo tempo de efetivo exercício do funcionário na classe final da Categoria funcional a que pertence.

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 integram 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. 2º da Lei nº 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 4º 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 nº 71.236, de 11 de outubro de 1972, do Quadro Permanente do Senado Federal, designado pelo Código SF-SA-800, os seguintes cargos:

I — Na Categoria Funcional de 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, Linotípista, Emedendor, Impressor Tipográfico, Compositor, Paginador, Encadernador, Auxiliar de Encadernador e Transportador, 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 nº 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 Transportes 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 Ascensoristas, Auxiliar de Limpeza, Servente e Vigia.

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 7º 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	CATEGORIAS					FUNCIONAIS				
	TÉCNICO LEGISLATIVO	SF-AL-011	ASSISTENTE LEGISLATIVO	SF-AL-012	TACHIGRAFO LEGISLATIVO	SF-AL-013	ASSISTENTE DE PLENÁRIOS	SF-AL-014	AGENTE DE SEGURANÇA LEGISLATIVA	SF-AL-015
8	Técnico Legislativo C	SF-AL-011.5	-	-	Tachigráfo Legislativo C	SF-AL-013.8	-	-	-	-
7	Técnico Legislativo B	SF-AL-011.7	-	-	Tachigráfo Legislativo B	SF-AL-013.7	-	-	-	-
6	Técnico Legislativo A	SF-AL-011.6	-	-	Tachigráfo Legislativo A	SF-AL-013.6	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	Agente de Segurança Legislativa D	SF-AL-015.5
4	-	-	Assistente Legislativo B	SF-AL-012.4	-	-	-	-	Agente de Segurança Legislativa C	SF-AL-015.4
3	-	-	Assistente Legislativo A	SF-AL-012.3	-	-	Assistente de Plenários C	SF-AL-014.3	Agente de Segurança Legislativa B	SF-AL-015.3
2	-	-	-	-	-	-	Assistente de Plenários B	SF-AL-014.2	Agente de Segurança Legislativa A	SF-AL-015.2
1	-	-	-	-	-	-	Assistente de Plenários A	SF-AL-014.1	-	-

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) —
Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO
Nº 101, 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 Resolução nº 31, de 1973.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 1973.
— Cattete Pinheiro.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) —
Aprovado o requerimento, passa-se à imediata apreciação da redação final.

Em discussão a redação final.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação a redação final.

O Srs. Senadores que aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada.

O projeto vai à promulgação.

O Sr. Presidente (Adalberto Sena) —
Convoco o Senado para reunir-se em sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA

1.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 107/73 (nº 119/73 na origem de 11 de maio de 1973), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Sr. GERALDO DE HÉRACLITO LIMA, Ministro de Segunda Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer, em comissão, a função de Embaixador do Brasil junto à Federação da Nigéria.

2

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 135/73 (nº 189/73 na origem, de 19 de junho de 1973), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Sr. CARLOS CALERO RODRIGUEZ, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Popular Polonesa.

O SR. PRESIDENTE (Adalberto Sena) —
Nada mais havendo que tratar, está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15 horas e 25 minutos).

ATA DA 76ª SESSÃO
EM 25 DE JUNHO DE 1973

3ª Sessão Legislativa Ordinária
da 7ª Legislatura
(Extraordinária)

PRESIDENCIA DO SENHOR
PAULO TÔRRES

Às 18 horas, acha-se presentes os Srs. Senadores:

Adalberto Sena — Geraldo Mesquita — Flávio Britto — José Lindoso — José Esteves — Cattete Pinheiro — Milton Trindade — Renato Franco — Alexandre Costa — Clodomir Milet — José Sarney — Petrônio Portella — Helvídio Nunes — Virgílio Távora — Waldemar Alcântara — Wilson Gonçalves — Dinarte Mariz — Duarte Filho — Milton Cabral — Ruy Carneiro — Wilson Campos — Luiz Cavalcante — Augusto Franco — Leandro Maciel — Lourival Baptista — Antônio Fernandes — Heitor Dias — Ruy Santos — Carlos Lindenbergs — Amaral Peixoto — Paulo Tôrres — Benjamin Farah — Danton Jobim — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — Magalhães Pinto — Carvalho Pinto — Franco Montoro — Orlando Zancaner — Benedito Ferreira — Emíval Caiado — Osires Teixeira — Fernando Corrêa — Filinto Müller — Saldanha Derzi — Accioly Filho — Ney Braga — Antônio Carlos — Celso Ramos — Lenoir Vargas — Daniel Krieger — Guido Mondin — Tarso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) —
A lista de presença acusa o comparecimento de 53 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte:

REQUERIMENTO
Nº 102, de 1973

Requeremos urgência, nos termos do art. 374, alínea b, do Regimento Interno, para o 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”.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 1973.
— Virgílio Távora, no exercício da Liderança da ARENA.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) —
O requerimento que acaba de ser lido será votado ao fim da Ordem do Dia, na forma do Art. 378, item II, do Regimento Interno.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 107/73 (nº 119/73 na origem, de 11 de maio de 1973), pela

qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Sr. Geraldo de Hércilio Lima, Ministro de Segunda Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer, em comissão, a função de Embaixador do Brasil junto à Federação da Nigéria.

Item 2:

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 135/73 (nº 189/73 na origem, de 19 de junho de 1973), pela qual o Senhor Presidente da República submete ao Senado a escolha do Senhor Carlos Calero Rodriguez, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Popular Polonesa.

As matérias constantes da Ordem do Dia, nos termos da alínea h do Art. 405 do Regimento Interno, devem ser apreciadas em sessão secreta. Solicito que os Srs. Funcionários tomem as providências de direito, a fim de ser cumprido o dispositivo regimental.

(A sessão transforma-se em secreta às 18 horas e 20 minutos e volta a ser pública às 18 horas e 30 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) —
Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia, passa-se à votação do Requerimento nº 102, lido no Expediente, de urgência para o Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973.

Os Srs. Senadores que aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa.) Aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) —
Aprovado o requerimento, passa-se à apreciação da matéria.

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973, (nº 1.143-B, de 1973, na Casa de origem), que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências, tendo:

PARECERES sob nºs 196 e 197 das Comissões:

— de Transportes, Comunicações e Obras Públicas — Favorável, com as emendas nºs 1 a 22 que apresenta;

— de Finanças — Favorável e dependendo de pareceres das Comissões de Constituição e Justiça, Transportes, Comunicações e Obras Públicas e de Finanças sobre as emendas de Plenário, nºs 23 a 113, apresentadas na sessão de 3 de junho, quando foi encerrada a discussão da matéria.

Sobre a mesa os pareceres que vão ser lidos pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidos os seguintes

PARECERES
Nºs 249, 250 e 251, de 1973

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973, (nº 1.143-B, de 1973, na origem), que “aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências e sobre as Emendas oferecidas ao mesmo”.

PARECER Nº 249, DE 1973**Da Comissão de Constituição e Justiça****Relator: Sr. Helvídio Nunes**

O Senhor Presidente da República, através da Mensagem nº 65, de 29 de março de 1973, acompanhada de exposição de motivos dos Senhores Ministros de Estado dos Transportes e da Aeronáutica, remeteu à apreciação do Congresso Nacional, com fulcro no art. 51 da Constituição, projeto de lei que "aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências".

Examinada pela Câmara dos Deputados, que lhe adicionou emendas, o Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973 (nº 1.143-B, de 1973 na origem), em que se transformou a Mensagem, foi enviado ao Senado Federal, que, em igual prazo, vai apreciá-lo.

Nesta Casa, a proposição foi à Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, que lhe ofereceu substancioso parecer, e agora chega para análise desta Comissão, sob os ângulos da constitucionalidade e juridicidade.

Fundada no art. 8º, item XI, da Carta Política vigente, que confere competência à União para "estabelecer o plano nacional de viação", a proposição foi elaborada, embora com justificável atraso, em decorrência do preceituado no art. 6º, da lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964.

Acompanhado de precisas e judiciosas justificativas, lavradas pelos Ministérios competentes, o projeto, além de considerações de ordem geral, define princípios e adota normas, que são fundamentais à orientação e disciplinamento da política nacional de viação, nas três esferas em que se desenvolve — federal, estadual e municipal.

O objetivo declarado do Plano é o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim também o lançamento de bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades de aceleração do desenvolvimento do país, sob os aspectos econômico-social-político-militar (art. 2º).

Edição aperfeiçoada do que lhe deu origem, consubstanciado na lei nº 4.592, de 1964, o projeto de lei da Câmara nº 26, de 1973, cuida globalmente do Sistema Nacional de Viação, mas também dispensa tratamento às diferentes modalidades de transporte rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aerooviário.

Na realidade, mais do que simples edificação da necessária trama, mais do que a indispensável interligação de sistemas, mais do que a implantação de elementos infra-estruturais, a abordagem global dos transportes envolve estudos de caráter tecnológico, operacional, econômico e institucional com o objetivo primeiro e decisivo de alcançar luxos contínuos aos mais reduzidos custos".

2. À Comissão de Constituição e Justiça não cabe o exame do mérito, mas apenas da constitucionalidade e juridicidade da proposição, que se divide em duas partes — normativa e descriptiva.

Com respeito à primeira, na qual estão apresentados os princípios básicos da filosofia que informa o Plano Nacional de Viação,

dois reparos, duas críticas com o propósito de aperfeiçoá-lo, se lhe podem fazer.

"A execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente os previstos 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" (letra f do art. 3º).

Evidente, assim, a subordinação a critérios puramente econômicos do conceito de prioridade.

O denominado "modelo brasileiro de desenvolvimento", entretanto, há de vincular-se, também, a outros fatores, isto é, "deve, por um lado, criar economia moderna, competitiva e dinâmica, e, por outro lado, realizar democracia econômica, social e política, consoante a índole brasileira".

Mais adiante: "A estratégia de desenvolvimento mobiliza o País para fortalecer a competição nacional, dotando os principais setores de estruturas novas e mais eficientes, compatíveis com a moderna tecnologia industrial. Por outras palavras, realiza a integração nacional, não permitindo ficarem à margem do processo de desenvolvimento regiões como o Nordeste e a Amazônia" (Projeto do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — 1972/1974, págs. 4 e 9).

Mais do que as palavras, os fatos vêm em socorro da tese esposada. Com efeito, aí estão a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste — SUDENE e a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia — SUDAM, os incentivos fiscais, o Plano de Integração Social — PIN, o Programa de Redistribution de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste — PROTERRA, o Programa Especial para o Vale do São Francisco — PROVALE, os Esquemas Especiais de Apoio ao Ceará e aos Estados do Maranhão e Piauí, atestados eloquentes da existência de profundas disparidades regionais e inter-regionais, a exigirem tratamento adequado para que se verifique o uniforme progresso nacional.

Claro é que não se pode exigir a mesma rentabilidade, idêntico desempenho do Nordeste e Norte em relação ao Centro-Sul, pois que, apesar dos esforços empregados, grandes distorções espaciais ainda maculam a vida do país.

Aliás, na própria estratégia traçada pelo Governo Federal está expressa a diferenciação de tratamento para enfrentar os diferentes problemas criados pelos desniveis existentes no País.

"A estratégia de desenvolvimento regional consistirá, especialmente, na política de integração nacional, em sentido amplo. A integração nacional, com significado primordialmente econômico-social, destina-se, do ponto-de-vista da demanda, a criar mercado interno, capaz de manter crescimento acelerado e auto-sustentável, e, do ponto-de-vista da produção, a permitir a progressiva descentralização econômica" (Projeto do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — 1972/1974).

Não se justifica, pois, que a definição de prioridades, para a execução de obras refe-

rentes ao Sistema Nacional de Viação, dependa exclusivamente de estudos econômicos, sobretudo no campo infra-estrutural, que mais de perto aciona o progresso brasileiro, mesmo porque tal subordinação agrediria a política traçada pelo próprio Poder Central e desfiguraria os grandes investimentos setoriais verificados, e em fase de aplicação, nas regiões Norte e Nordeste.

Daí porque a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, do Senado, no substancial parecer oferecido, afirma que é "mister introduzir, após estudos econômicos" (letra f do art. 3º) a expressão: "que se ajustem às peculiaridades locais", que lhe completa o texto.

Ainda na parte normativa, apesar da antecipação que, longe de significar invasão da seara desta, mostra o desvelo com que se houve a presalada e dourada Comissão no apreciar a matéria em exame, impõe-se seja expurgada do projeto a parte final do art. 9º, exatamente a expressão "cabendo ao Conselho Nacional de Transportes proceder às revisões e alterações necessárias".

Realmente, ao definir a competência da União para o estabelecimento do Plano Nacional de Viação, que a lei atual e o projeto afirmam passível de revisão de cinco em cinco anos, quer a Carta Magna que as alterações, julgadas necessárias no decorrer ou após o término do próprio quinquênio, ocorram em obediência à norma de igual categoria".

Há de ser suprimido do projeto de lei nº 26, de 1973, pois, a expressão que fere a Constituição vigente, em outras palavras, que inadvertidamente subtrai do Poder Legislativo a competência para participar, inclusive das reversões e alterações, do processo de elaboração do Plano Nacional de Viação.

3. À proposição foram tempestivamente apresentadas 113 (cento e treze) emendas, das quais 22 (vinte e duas) perante a Comissão de Transporte e 91 (noventa e uma) em Plenário.

Começo por destacar que a predita Comissão a todas acolheu, incidentes sobre as partes normativa e descriptiva, fato que não exclui o seu exame pela Comissão de Constituição e Justiça.

Do total de emendas, 19 (dezenove) versam sobre a parte normativa propriamente dita, 2 (duas) sobre o Anexo e 92 (noventa e duas) sobre a parte descriptiva, sendo que, dentre aquelas, 7 (sete) já foram consideradas pela ilustrada Comissão de Transportes, e às quais a de Constituição e Justiça, nos limites da sua competência, dá o competente aval.

Cumpre apreciar, portanto, as 12 (doze) restantes, recolhidas em plenário.

As de nºs. 23, 24 e 25, objetivando o acréscimo, às letras f e i do art. 3º, da expressão: "que se ajustem às peculiaridades locais", em virtude da emenda acolhida pela Comissão de Transportes, estão prejudicadas.

A emenda de nº 26 adita ao texto do art. 5º as expressões: "contornos e rodovias substantivas de ramais anti-econômicos" e "em relação à política de integração", adições que têm respaldo em Portaria Minis-

terial e que estão conforme à orientação que preside a elaboração deste parecer. E mais, a emenda modifica para imperativa a forma facultativa da norma.

Pela aprovação.

As emendas nºs 27 e 28 recaem sobre o *caput* do art. 9º. Ambas perseguem escoimar o projeto da constitucionalidade anteriormente apontada, razão pela qual as considero prejudicadas.

A última, entretanto, acresce atribuições ao Conselho Nacional de Transportes, cujo exame de mérito escapa a esta Comissão.

Pela prejudicialidade com relação ao *caput* de ambas as emendas, e pela aprovação da parte restante da de nº 28.

Aumentar encargos aos deferidos ao Conselho Nacional de Transportes, no estabelecer a sistemática da implantação e planejamento do PNV, é o objetivo da emenda nº 29, através do acréscimo de mais um parágrafo ao art. 9º. Não restringe; ao contrário, amplia-lhe as atribuições.

Pela aprovação.

A emenda de nº 30 trata de matéria já disciplinada na parte final da de nº 28, que foi aprovada.

Em consequência está prejudicada.

A emenda de nº 31 visa acrescentar dois parágrafos ao art. 10. Quanto ao primeiro, pela aprovação. Com relação ao segundo, que seria o 5º do Art. 10, fere o § 1º, art. 65, da Constituição. Pela inconstitucionalidade

A emenda nº 32 cogita de modificar e adicionar palavras aos arts. 13 e 15 do projeto, sem desfigurar-lhes o sentido, mas colimando mais rápida distribuição do Fundo Rodoviário Nacional.

Pela aprovação.

A emenda de nº 33 procura acrescentar parágrafo ao art. 14 do decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966.

Pela aprovação.

Por último, a emenda de nº 110, pelas mesmas razões da de nº 30, está prejudicada.

No que concerne às emendas de nºs 34 e 35, ambas incidentes sobre o Anexo ao PNV, que amplia o elenco de acesso e fixa norma de proteção às populações das cidades de mais de dez mil habitantes, respectivamente, pela aprovação.

No que concerne às 85 (oitenta e cinco) emendas oferecidas à parte descritiva, a par das incorporadas pela Comissão de Transportes, de nºs 21 e 22, as de nºs 26, parágrafos das de nºs 28, 29, 32 a 86, 111 e 112, referem-se ao setor rodoviário, as de nºs 87 a 95 e 113 ao setor ferroviário, as de nºs 96 a 101 ao setor hidroviário e as de nºs 102 a 109 ao setor aerooviário.

Todas têm por escopo incluir e restabelecer trechos, modificar ou atribuir novo traçado, prolongar e reincluir estradas e pontos de passagem, fixar pontos intermediários, retificar nomes e corrigir siglas, ligar rodovias e ferrovias, evitar superposições, elevar o número de aeródromos e articular e conectar os diferentes sistemas de transportes.

Do ponto de vista da constitucionalidade e juridicidade, pela aprovação.

É o parecer. Pena é, socorrendo-me do Padre Vieira, que não tenha tido tempo de ser mais breve.

Sala das Comissões, em 19 de junho de 1973. — Daniel Krieger, Presidente — Helvécio Nunes, Relator — Franco Montoro — Antônio Carlos — José Lindoso — Accioly Filho — Heitor Dias — Wilson Gonçalves — Carlos Lindenberg — José Sarney — José Augusto.

PARECER Nº 250, de 1973

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

Relator Geral: Sr. Virgílio Távora
Relator Geral: Sr. Virgílio Távora

I — RELATÓRIO GERAL

I — RELATÓRIO GERAL

Ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências foram apresentadas em Plenário 91 emendas, que somadas às 22 desta Comissão, totalizaram 113.

As primeiras numeradas de 1-CT a 22-CT e as demais de 23 a 113, assim distribuídas:

— Emendas Conceituais — 23 — 24 — 25 — 26 — 27 — 28 — 29 — 30 — 31 — 32 — 33 — 34 — 35 — 110 — TOTAL 14

— Emendas Referentes a Aeródromos — 102 — 103 — 104 — 105 — 106 — 107 — 108 — 109 — TOTAL: 8

— Emendas Referentes a Hidrovias — 101 — TOTAL 1

— Emendas referentes a portos — 96 — 97 — 98 — 99 — 100 — TOTAL: 5

— Emendas referentes a ferrovias — 87 — 88 — 89 — 90 — 91 — 92 — 93 — 94 — 95 — 113 — TOTAL: 10

— Emendas referentes a rodovias — 36 — 37 — 38 — 39 — 40 — 41 — 42 — 43 — 44 — 45 — 46 — 47 — 48 — 49 — 50 — 51 — 52 — 53 — 54 — 55 — 56 — 57 — 58 — 59 — 60 — 61 — 62 — 63 — 64 — 65 — 66 — 67 — 68 — 69 — 70 — 71 — 72 — 73 — 74 — 75 — 76 — 77 — 78 — 79 — 80 — 81 — 82 — 83 — 84 — 85 — 86 — 111 — 112 — TOTAL: 53

2. PARECER SOBRE AS EMENDAS

2.1. Emenda Conceituais

2.1.1. Emenda nº 23

Altere-se a redação das seguintes alíneas do art. 3º.

Art. 3º

b) A execução das obras...

Onde se lê:

(...) “, deverão ser realizadas em função da existência prévia de estudos econômicos” (...)

Leia-se:

(...) “, deverão ser realizadas em função da política de integração, da existência prévia de estudos econômicos” (...)

i) Tanto os investimentos...

Onde se lê:

(...) “reger-se-ão por critérios econômicos” (...)

Leia-se:

(...) “reger-se-ão por critérios da política de integração e por critérios econômicos” (...)

j) Os recursos gerados no Setor Transportes...

Onde se lê:

(...) “dos serviços de transporte de interesse econômico.

Os projetos” (...)

Leia-se:

(...) “dos serviços de transporte de interesse econômico e da política de integração. Os projetos” (...)

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

O assunto “Integração” transcende ao Setor Transportes, e é matéria de decisão Política, variável no tempo e no espaço.

Como tal, tem sido tratado, sempre, através legislação específica, que, inclusive, provê aspectos do campo psicosocial. (Por exemplo, os casos da Transamazônica, Belém-Brasília, Perimetral Norte, Provale, Prodoeste, Proterra, etc...)

2.1.2. Emenda nº 24

Dê-se a alínea f do artigo 3º a seguinte redação:

“A execução das obras que integram o sistema nacional de viação, notadamente as previstas no Plano Nacional de Viação, terá que ser precedida de estudos econômicos, que se ajustam às peculiaridades regionais do país, e de projetos de Engenharia final.”

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Prejudicada face a emenda semelhante proposta e aprovada na Comissão de Transportes do Senado.

2.1.3. Emenda Nº 25

Dê-se a alínea i do artigo 3º a seguinte redação:

“Os investimentos na infra-estrutura bem como a operação dos serviços de transportes obedecerão a critérios econômicos que se ajustem às peculiaridades regionais do País.

Ressalvam-se as necessidades de segurança nacional e de caráter social, definidas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se sempre aos menores custos, considerando-se as alternativas possíveis.”

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Prejudicada em face à emenda semelhante proposta e aprovada na Comissão de Transportes do Senado.

2.1.4. Emenda nº 26

Dê a seguinte redação ao artigo 5º

“Art. 5º São considerados como complementando e integrando uma via terrestre de

Plano Nacional de Viação, os acessos, contornos e rodovias substitutivas de ramais antieconómicos que sirvam como facilidades de caráter complementar para o usuário desde que os estudos preliminares indique sua necessidade em relação a política de integração, a viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional.”

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Os contornos já são naturalmente considerados acessos, ou já integram a própria diretriz da rodovia (no caso em que esta passa pela cidade considerada). No caso de rodovias substitutivas de ramais deficitários não há como considerá-la “integrando uma via terrestre...” (qual a via a que ela se “integaria”?). Quanto à política de integração, esta se refere, por definição, a grandes espaços regionais, o que não ocorre no caso de simples acessos, geralmente de curtíssima extensão. Além do mais, a “política de integração” é assunto de legislação específica, conforme já exposto no comentário às Emendas nº 24 e 25.

2.1.5. Emenda nº 27

Dê-se ao art. 9º, caput, a seguinte redação:

“Art. 9º O Plano Nacional de Viação será revisto, de cinco em cinco anos, pelo Congresso Nacional, independentemente de revisões e alterações propostas pelo Conselho Nacional de Transportes”.

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Não convém alteração do projeto do Executivo no particular apontado, porquanto já é cominação expressa a atribuição do Congresso Nacional no caso, ex-vi do artigo 8º item XI, da Constituição Federal, combinado com o artigo 43 da mesma Carta Magna.

2.1.6. Emenda nº 28

Dê-se ao artigo 9º a seguinte redação:

“Art. 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos, cabendo ao Conselho Nacional de Transportes preparar as revisões e alterações necessárias.

§ 1º As revisões a que se refere este artigo serão submetidas à deliberação do Congresso Nacional.

§ 2º 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 fornadas, obedecidos os princípios e normas fundamentais enumeradas no artigo 3º.

§ 3º O Conselho Nacional de Transportes encaminhará ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados, até 31 de março de cada ano, as cartas geográficas e o relatório da

evolução do Sistema Nacional de Transportes, compreendendo a situação da infraestrutura viária e da estrutura operacional no ano anterior, no qual descreverá, minudentemente, as providências adotadas para o cumprimento desta lei, justificando destacadamente as alterações que tenham sido feitas para atendimento dos usuários dos diversos setores de transportes e as que propiciaram repercussões significativas no Balanço de Pagamentos e nos sistema de Contas Nacionais.”

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Prejudicada, face a emenda aprovada na Comissão de Transportes do Senado, quanto ao “caput” do art. 9º.

Quanto ao § 1º proposto nesta emenda, estaria também prejudicada, já que o assunto está perfeitamente esclarecido nos dispositivos da Constituição (art. 8º item XI, combinado com o art. 43).

Quanto ao § 2º continuaria a figurar como § único do projeto aprovado pela C.D.

Quanto ao § 3º proposto, ficaria prejudicado, porquanto, na realidade, o Plano Nacional de Viação é apenas parte do Sistema Nacional de Viação, conforme explicitado no item 1.1 do Anexo.

Assim, as “estruturas operacionais”, conforme exposto nos demais itens do Anexo, fazem parte do Sistema Nacional de Viação, mas não do Plano Nacional de Viação. O referido Sistema é apenas “definido” no elenco do PNV, para maior entendimento da matéria, não significando, contudo, que seja parte deste. O contrário é que ocorre, conforme se preende do texto: o PNV é que faz parte do Sistema.

2.1.7. Emenda nº 29

Acrescente-se ao artigo 9º o seguinte:

“§ 2º Incluir, qualquer que seja sua extensão, a implantação, a pavimentação, a restauração e ou a conservação de acessos rodoviários de núcleos urbanos, vias e terminais de transporte a rodovias federais, que sejam pontos de passagem ou terminais fixados por estudos definitivos”.

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

A conceituação de “acesso” com a característica de “qualquer que seja a sua extensão” poderia, perigosamente, descharacterizar a própria noção de “acesso”, permitindo assim que qualquer rodovia nova fosse “adaptada” ou interpretada como “acesso”, justificando assim sua introdução no PNV como “ligação”.

Além do mais, nos termos do Art. 5º, o assunto de “Acessos” será regulamentado por decreto.

2.1.8. Emenda nº 30

Inclua-se o seguinte artigo entre os arts. 9º e 10º.

“Art. O Conselho Nacional de Transportes remeterá, anualmente, ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados relatório pormenorizado sobre a evolução do Sistema Nacional de Viação”.

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Ver Comentário à Emenda nº 28.

O Sistema Nacional de Transportes transcende ao Plano Nacional de Transportes. Portanto, tudo o que escapar ao âmbito deste PNV, foge ao escopo da Lei. O sistema só somente consta como definição para esclarecimento e doutrina do assunto:

2.1.9. Emenda nº 31

Acrescente-se ao Artigo 10, o seguinte:

“§ 4º Os acessos rodoviários de núcleos urbanos, vias e terminais de transportes e rodovias federais se incluem no presente Plano.

§ 5º Para execução dos acessos rodoviários aludidos no parágrafo anterior serão atribuídos os mesmos recursos e critérios de distribuição de fundos municipais, estaduais e federais estabelecidos na legislação específica.”

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Nos termos do Art. 5º o assunto será regulamentado por decreto.

Quanto a distribuição de recursos, § 5º foge ao escopo da Lei, sendo matéria de legislação específica.

2.1.10. Emenda nº 32

Altere-se a redação dos artigos 13 e 15 nos seguintes trechos:

Art. 13 — O caput do art. 12...

Onde se lê:

“Art. 12 Os Estados e Distrito Federal somente receberão as suas quotas (...)"

Leia-se:

“Art. 12 Os Estados e Distrito Federal receberão automaticamente as suas quotas (...)"

“Art. 15 — O art. 21 do Decreto-Lei nº 512, (...)

Onde se lê:

“Art. 21 Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, (...)"

Leia-se:

“Art. 21 Os recursos previstos no artigo anterior a serem distribuídos automaticamente trimestralmente pelo DNER, (...)"

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

O assunto já regulado por disposições específicas tradicionais, inclusive por parte do Tribunal de Contas da União, que obriga à prestação de contas.

A emenda proposta, eliminando praticamente essa prestação contraria legislação específica, que se aplica a todos os setores da Administração Pública.

2.1.11 . Emenda nº 33

Acrescente-se o seguinte artigo logo após o artigo 14

"Art. Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 14 do Decreto-Lei nº 61, de 21 de novembro de 1966: § 5º — As rodovias substitutivas de linhas ferreas federais reconhecidamente antieconómicas somente serão suspensas definitivamente quando a pavimentação estiver concluída."

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

A emenda não mereceria acolhida, porquanto demonstrado está, após várias constatações e estudos, que freqüentemente não se justifica economicamente a pavimentação de rodovias substitutivas de ramais deficitários.

2.1.12. Emenda nº 34

2.1.2 — As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

D) permitir o acesso;

Inclua-se a seguinte expressão:

"- às cidades de mais de 10.000 habitantes, que sejam pontos obrigatórios de passagem fixados por estudos definitivos."

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

Prejudicada, porquanto a emenda foge ao escopo amplo e geral da Lei.

Nos termos do Art. 5º, o assunto será regulamentado pelo Poder Executivo.

2.1.13. Emenda nº 35

2.1.2 — As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

Inclua-se a seguinte alínea;

"f) — evitar a travessia das cidades com população até 10.000 habitantes, podendo, entretanto, contornar-lhes o perímetro urbano."

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

As condições definidoras de rodovia do PNV são características "afirmativas", de natureza geográfica.

A emenda propõe característica do tipo "negativa", e referindo-se a condições populacionais e urbanas, entrando assim no campo do detalhe.

Além do mais o assunto será regulamentado por decreto, nos termos do Art. 5º do próprio decreto.

2.1.14. Emenda nº 110

Inclua-se no texto da lei, onde couber, o seguinte parágrafo ou artigo:

"O Conselho Nacional de Transportes remeterá ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados relatórios anuais pormenorizados sobre a situação dos empreendimentos em realização, bem assim suas repercussões no sistema de Contas Nacionais."

PARECER

Pela rejeição.

Justificação

A pretensão da emenda é de natureza administrativa e contábil, que não cabe no escopo da Lei do Plano Nacional de Viação, cuja execução se enquadra em legislação específica (Leis referentes aos Orçamentos Pluriannual de Investimentos, e/ou Leis Orçamentárias).

3. Emendas Referentes a PORTOS.

4. Emendas referentes a HIDROVIAS.

5. Emendas referentes a AERÓDROMOS.

É a seguir a apreciação dos itens acima, a cargo do Senador Alexandre Costa:

"Retorna a esta Comissão o presente projeto, para apreciação das emendas apresentadas em Plenário, nºs de 96 a 109, referentes ao setor que nos cabe relatar.

Tendo em vista as diretrizes estabelecidas no item 5 do parecer preliminar, opinamos pela aprovação das seguintes emendas nºs 96, 97, de 99 a 109 e 98 com subemenda:

Subemenda nº 1-CT (RP) a Emenda nº 98 de Plenário:

4.2 - Relação Descritiva dos Portos do Plano Nacional de Viação.

Inclua-se entre os de nºs 68 (ITAJAÍ) e 69 (JMBITUBA):

"FLORIANÓPOLIS

JNATOMIRIM".

São as seguintes as Emendas de Plenário com parecer favorável:

3.1. Emenda nº 96

4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do P.N.V.

Inclua-se logo após o de nº 24 - São Luís-Itaqui o seguinte:

"26 - Terminais "ferry-boat" são Luís - Itaúna - MA - Baía de São Marcos."

3.2. Emenda nº 97

4.2. - Relação descritiva dos Portos.

Inclua-se logo após o de nº 30 - Alto Paranaíba:

"Santa Filomena - PI - Rio Parnaíba"

3.3. Emenda nº 98

aprovada nos termos da Subemenda nº 1-CT (RP), acima citada.

3.4. Emenda nº 99

Acrescente-se, na relação descritiva dos portos marítimos, fluviais lacustres do Plano Nacional de Viação:

PORTO FRANCO - MA - RIO TOCANTINS

3.5 Emenda nº 100

Acrescente-se ao:

4.2. - Relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

Pedro Afonso — no rio Tocantins
Tocantinópolis — no rio Tocantins
Itaguatins — no rio Tocantins
Aruanã — no rio Araguaia
Couto Magalhães — no rio Araguaia

4.1. Emenda nº 101

A) 5.2.1. - Relação Descritiva das hidrovias do Plano Nacional de Viação

BACIA DO SÃO FRANCISCO

Onde se lê:

São Francisco/Foz/Marechal Floriano
Leia-se:

São Francisco/Foz/Piranhas.

5.1. Emenda Nº 102

Acrescente-se à relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação:

Maranhão:

Alcântara
Santa Inês
Pedreiras

5.2. Emenda Nº 103

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do PNV.

PIAUÍ

Incluam-se os seguintes:

"Guadalupe
Castelo
Simplicio Mendes
Luzilândia
Oeiras
Amarante
São João do Piauí
Valença do Piauí
Padre Marcos
Jaicós
Curimatá
Cristiano Castro"

5.3. Emenda Nº 104

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do PNV

RIO GRANDE DO NORTE

Acrescente-se:

"CAICÓ".

5.4. Emenda Nº 105

6.2 — Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

BAHIA

Inclua-se:

"ITABUNA"

5.5. Emenda Nº 106

Acrescente-se ao:

6.2. — Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

GOIÁS:

Alto Paraíso

Alvorada do Norte

Araguaína
Araguatins
Cachoeira Alta
Catalão
Ceres
Guarai
Jussara
Pontalina
Posse
Taguatinga
Uruaçu
Xambioá
Goiatuba

5.6. Emenda Nº 107

6.2 — Relação Descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

PARANÁ

Incluem-se:
"Francisco Beltrão
Paranavaí
Santo Antônio da Platina".

5.7. Emenda Nº 108

Inclua-se na relação dos aeroportos o de Venâncio Aires, no RS.

5.8. Emenda Nº 109

Plano Aerooviário Nacional Bahia
Restabeleça-se — Camamu — Campinho

6. É a seguinte a apreciação referente às Ferrovias a cargo do Senador Lenoir Vargas

Volta a esta Comissão o Projeto de lei que trata do Plano Nacional de Viação, agora para exame das 91 emendas de Plenário.

Designado relator da parte referente a ferrovias do Plano Nacional de Viação cabe-me, também, emitir sobre as emendas que digam respeito ao item 2.2.2., Relação Descritiva das Ferrovias Nacionais.

Foram apresentadas onze emendas, de números 87 a 95 e ainda a de número 113.

Apreciemos, pois, uma a uma.

EMENDAS Nºs 87 e 88

De autoria do eminente Senador Alexandre Costa visa a Emenda nº 87 alterar a redação da Relação Descritiva das Ferrovias no que refere ao ponto terminal da EF 225. No lugar da Capital de São Luís, pelas razões que recomendaram a justificação da emenda, deseja o autor, que o porto de Itaqui seja o ponto final em território maranhense da referida ferrovia.

É pretensão respeitável quando assistimos ao congestionamento do tráfego terrestre em quase todas as capitais dos Estados brasileiros. Havendo, como há, no caso do Maranhão a alternativa de Itaqui, situado a poucos quilômetros de São Luís, e já estando ligados ambos os pontos à EF 225, meu parecer é favorável à mudança de terminal na forma da subemenda que apresentarei, aproveitando as luzes da emenda nº 88.

A emenda 88 do nobre líder Petrônio Portella e do ilustre Senador Helvídio Nunes, versa também a EF — 225 e tem por finalidade "fixar pontos dessa ferrovia que se chamem tráfego". A menção de pontos intermediários não afetará a identificação da EF 225; pelo contrário, explicitará. Como votos a favor da alteração proposta na emenda nº 87, também o somos com re-

ferência à de nº 88, mas, desde que ajustada à subemenda que servirá aos dois propósitos, e cujo texto é o seguinte:

6.1. Subemenda Nº 2-CT às emendas nºs. 87 e 88:

3.2.2 — Relação descritiva das Ferrovias do P.N.V.

Ferrovias Transversais

Onde se lê:
"EF, 225 — EF Cabedelo — João Pessoa
(...) Teresina — São Luís".

Leia-se:

"EF — 225 — Cabedelo — João Pessoa — Ent. c/EF 101 Souza — Ent. c/ EF-116 — Cratéus — Castelo — Altos — Teresina — Itaqui."

EMENDA Nº 89

De autoria dos Senadores Ney Braga e Acíoly Filho, objetiva a emenda incluir como ponto de referência na EF 277 a cidade de Cascavel, assim como, num parênteses depois de Foz do Iguaçu, a palavra Itaipu.

O parecer é favorável com exclusão da palavra entre parênteses (Itaipu) pois que não há precisão sobre a localização, e os autores desejaram, apenas, fazer uma alusão importante, como poderiam tê-lo feito na EF 369 nas proximidades de Porto Mendes.

Aprovo a emenda com exclusão da palavra entre parênteses (Itaipu), oferecendo a subemenda.

6.2. Subemenda Nº 3-CT à Emenda nº 89 de Plenário

EF 277 — Paranaguá — Curitiba — Engº Bley-Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu.

EMENDA Nº 90

De autoria do Senador João Cleofas, visa a reincisão no PFN de ferrovia considerada anti-econômica.

Como algumas que foram reconsideradas pela Câmara, face à justificativa de natureza econômica, isto é, uma ligação que merece um reexame, quanto sua validade no atual estágio do desenvolvimento nacional, esta ferrovia merece nova oportunidade. O parecer é favorável à reincisão do trecho na Relação Descritiva, observadas as normas de redação usadas pelo projeto.

É a seguinte a emenda acima citada, com parecer favorável:

6.3 Emenda Nº 90 de Plenário

FERROVIAS DE LIGAÇÕES

EF; EF-418

Pontos de Passagem: Ribeirão-Barreiros (Entroncamento EF 101)

Unidades da Federação: PE

Extensão: 56

Superposição EF: —

Superposição Km: —

EMENDA Nº 91

A emenda nº 91 é a repetição da emenda nº 43 apresentada na Câmara dos Deputados pela bancada do Paraná.

A justificativa é a mesma não surgindo qualquer fato novo que possa ensejar êxito na sua inclusão pelo Senado, face à rejeição preliminar da outra Casa.

O parecer pelas razões apontadas na Câmara é pela rejeição.

EMENDA Nº 92

É a repetição da emenda nº 45 apresentada sem êxito na Câmara dos Deputados, com exclusão da parte final da justificativa.

Ocorre com esta emenda o mesmo que mencionamos quanto a de nº 91. O parecer é pela rejeição.

EMENDA Nº 93

Também a emenda nº 93 é repetição da emenda nº 42 apresentada pela bancada do Paraná na Câmara dos Deputados.

As razões que informaram a rejeição das emendas anteriores, também persistem para esta. Deve-se ressaltar o zelo da bancada paranaense, quer na Câmara, quer no Senado, pois que do ponto de vista de sua posição foram as proposições muito bem lançadas.

O parecer é pela rejeição da emenda.

EMENDA Nº 94

A Emenda em epígrafe, como as anteriores, reproduz o que o Paraná, pela sua bancada, propôs na Câmara dos Deputados, através da emenda nº 44.

Embora a justificativa sendo a mesma, ela impressiona pelo volume de produção a ser transportada, partindo das regiões altamente produtoras do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

Verificando-se o mapa dos três Estados sulinos, fica evidente um vazio enorme, da malha ferroviária a qual desampara a fronteira norte do Rio Grande do Sul, o extremo-Oeste de Santa Catarina e o Sudoeste do Paraná.

Se a estatística apresentada referente ao Sudoeste do Paraná impressiona pela massa da produção, deve-se triplicar a menção, ao considerarem-se as zonas geo-econômicas catarinense e gaúcha, já mencionadas. Devemos criar mais uma oportunidade para que a Câmara considere sua posição, e para tal o relator apresenta com objetivos semelhantes aos da emenda nº 94, uma subemenda, para um traçado ferroviário que buscará o escoamento da produção através da alternativa dos portos de São Francisco do Sul e Paranaguá, na situação atual e na sua destinação futura.

A subemenda é a seguinte:

6.4 Subemenda Nº 4-CT à Emenda Nº 94, de Plenário

Inclua-se:

EF 486 — Ijuí — Palmeira das Missões — Chapecó — Pato Branco — Porto União.

EMENDA Nº 95

A ferrovia pretendida pela emenda, e que se classificará como ligação, constitui trecho razoável que merece ser estudado, pois é daqueles que penetram o oeste brasileiro através do terminal de Dourados.

Por outro lado, de certa forma completa a malha ferroviária abrangida pelas EF-369 e EF-481.

É a seguinte a emenda acima citada, com parecer favorável:

6.5. Emenda Nº 95, de Plenário

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Inclua-se onde couber:

— a ligação Maringá — Paraná — Dourados (MT)

EMENDA Nº 113

A história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré constitui uma saga admirável pelo que representou na época de sua vivência pioneira.

Fatores de moderna concepção sobre vias de comunicação levaram-na aos poucos, por razões diversas, de uma posição pouco favorável, para a erradicação.

Em 1966 foi transferida para o Exército Nacional, a responsabilidade de seu tráfego, deixando de integrar o plano ferroviário brasileiro. Condenada à supressão, daria lugar a uma rodovia, mas ainda, assim, no seu período de recesso iria servir de apoio aos que trabalharam as rodovias substitutivas.

Fazia o decreto presidencial de 1966, entre outras afirmações as seguintes: "Considerando que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por ser linha férrea anti-econômica, deverá ser suprimida, tão logo se construa a rodovia federal substitutiva;

Considerando que a construção da Rodovia Substitutiva necessitará da ferrovia existente para suprimentos de materiais destinados aos trabalhos rodoviários;

Considerando que ao Ministério da Guerra está cometida a construção das rodovias Porto-Velho — Abuná e Abuná-Guajará Mirim, decreta:

Art. 1º Entra em processo de erradicação, a partir da publicação do presente decreto, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré."

Os parágrafos seguintes tratam da forma como se processará a erradicação, sempre subordinada à construção da rodovia substitutiva.

O Artigo 2º do Decreto estabelece que "Ficam o MOP e o Ministério da Guerra autorizados a celebrar convênio regulando a utilização, pela Diretoria de Vias de Transporte, desse último Ministério, do acervo patrimonial e do pessoal da E.F.M.M., no prosseguimento dos trabalhos de construção do trecho da BR-319, substitutiva dessa ferrovia, e do trecho Cuiabá-Porto Velho, da BR-364, a cargo da Diretoria de Vias de Transporte".

E o Artigo 3º dispõe: "Enquanto não terminada a construção da rodovia substitutiva, a Diretoria de Vias de Transporte atenderá às necessidades do transporte da região, nas condições que serão estabelecidas no convênio a que se refere o artigo 2º".

A rodovia substitutiva, pelo projeto em exame, está constituída pelas BR-425 e BR-

364, cujas terras num raio de 100 quilômetros, "são declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais".

As informações são de que as rodovias estão implantadas, substituindo a ferrovia, e a justificativa da emenda também o afirma, quando formula a comparação com as grandes vias do transporte nacional Rio — São Paulo — Belo Horizonte.

Na longa e brilhante justificativa do "restabelecimento do tráfego" da ferrovia Madeira-Mamoré, e sua reclusão no Plano Nacional de Viação, os autores da emenda conudem a qualquer brasileiro que tenha olhos e coração para as epopeias de conquista e desbravamento do território pátrio.

Excluindo o fato de a erradicação da ferrovia já se encontrar em fase sobremodo adiantada, o presente projeto que estabelece o Plano Nacional de Viação, não cogita, na

sua sistemática, de obrigar o tráfego em qualquer ferrovia.

A Relação Descritiva das Ferrovias é enunciada apenas, não tem o condão de forçar o tráfego de qualquer ferrovia nele incluído.

Isto não o deseja a emenda nº 113.

Como está redigida a emenda, não se deve incluí-la no projeto em exame.

Meu parecer é pela sua rejeição.

7. É a seguinte a apreciação referente à Rodovias, a cargo do Senador Dinarte Mariz:

Volta ao exame desta Comissão o presente projeto, em virtude de emendas apresentadas em Plenário.

No setor que nos coube relatar — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional — foram apresentadas várias emendas, conforme quadro anexo.

SENADORES

Nº DAS EMENDAS

1. Accioly Filho	48-54-66-67-82-83-84-89-91-92-93-94-95-107
2. Adalberto Senna	70-113
3. Alexandre Costa	87
4. Amaral Peixoto	26-33-34-35-40-41-60-61-76-77 - 113
5. Antônio Carlos	48-64-69-85-98
6. Carlos Lindenberg	28-75
7. Cattete Pinheiro	113
8. Celso Ramos	63
9. Clodomir Millet	46-99-102
10. Daniel Krieger	55-86-108
11. Dinarte Mariz	1CT-2CT-3CT-4CT-5CT-6CT-7CT-8CT-9CT-10CT-11CT-12CT-13CT
12. Emíval Caiado	80
13. Franco Montoro	113
14. Heitor Dias	24-25-51-109
15. Helvídio Nunes	23-32-42-47-50-88-97-103
16. Guido Mondin	55-86-108
17. João Cleofas	49-90
18. José Augusto	52-59-65
19. José Sarney	96
20. Leandro Maciel	72
21. Lourival Baptista	39-57-73-74
22. Luiz Cavalcante	71-101
23. Milton Cabral	38-45-56-110
24. Nelson Carneiro	27-30-60-105
25. Ney Braga	43 - 54 - 66 - 67 - 82 - 83 - 84 - 89 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 101
26. Orlando Zancaner	113
27. Osires Teixeira	29 - 31 - 36 - 81 - 100 - 106
28. Paulo Tórres	111 - 112
29. Petrônio Portella	42 - 47 - 50 - 88 - 97
30. Saldanha Derzi	37 - 44 - 53 - 58 - 62 - 68
31. Vasconcelos Torre:	78 - 79
32. Virgílio Távora	14CT-15CT-16CT-17CT-18CT-19CT-20CT-21CT-22CT
33. Tarsó Dutra	55-86-108

No exame dessas proposições foram observados os princípios do projeto original. Após amplamente estudadas e ouvidos os seus eminentes Autores, foram fixados critérios que nos levaram a opinar pela aprovação das seguintes emendas nºs 37, 40, 42, 46, 48, 49, 50, 53, 54, 56, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 75, 77 alínea A, 70, 80, 81, 82, 84, 85 e 86 e pela rejeição das demais emendas referentes à 2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

São as seguintes as Emendas de Plenário, com parecer favorável:

7.1. Emenda nº 37, de Plenário

RODOVIAS RADIAIS

Onde se le:

"BR.060 — Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Fronteira com o Paraguai".

Leia-se:

"BR.060 — Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Maracaju — Bela Vista — (Fronteira com o Paraguai)"

7.2 Emenda nº 40, de Plenário

2.2.2 — Relação Descritiva das Rodovias do S. R. F.
Rodovias Longitudinais
BR.116 — Fortaleza — (...) — Jaguarão
Onde se lê:
(...) "Rio de Janeiro — Barra Mansa"
(...) Leia-se:
(...) "Rio de Janeiro — contorno de Volta Redonda — Barra Mansa" (...)

7.3. Emenda nº 42, de Plenário

Onde se lê:
"Bom Jesus — Correntes — Barreiras"
Leia-se:
"Bom Jesus — Corrente — Cristalândia — Barreiras"
BR.235 — Aracaju — (...) — Cachimbo
Onde se lê:
"Remanso — Caracol"
Leia-se:
"Remanso — São Raimundo Nonato — Caracol"
BR.407 — Piripiri — (...) — Anagé (BR.116)
Onde se lê:
"Piripiri — São Miguel do Tapuio — Picos"
Leia-se:
"Piripiri — São Miguel do Tapuio — Pimenteiras — Bocaina — Picos".

7.4. Emenda nº 46, de Plenário

Modifique-se para o seguinte o traçado da BR 226 do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação.
Natal — Santa Cruz — Currais Novos — Iau dos Ferros — Jaguaribe — Crateus — Teresina — Caxias — Presidente Dutra — Grajau — Porto Franco — Entracamento IR 153

7.5. Emenda nº 48, de Plenário

BR-285.....Unidades da Federação.

SC RS.

7.6. Emenda nº 49, de Plenário

BR.316 — Belém — Capanema — Peritóto — Teresina — Picos Parnamirim — abrobó — Floresta — Petrolândia — almeira dos Índios — Maceió.
Ligaçāo Floresta (BR-316) — Cruzeiro do Jordeste (BR-232) — 160 km.

7.7. Emenda nº 50, de Plenário, com voto favorável, nos termos da seguinte

7.1. Subentenda nº 5-CT, à Emenda nº 50:

(Aditiva)

RODOVIAS DIAGONAIS

(a) Onde se lê:
BR-324 — Remanso — Jacobina — Feira Santana — Salvador.
Leia-se:
BR. 324 — Balsas (BR.230 — Ribeiro Gonçalves (BR. 153) — São Raimundo Nonato (BR.020) — Remanso (BR.235) — Jacobina — Feira de Santana — Salvador.

Ligações:

b) Inclua-se:
"Afrânia (BR.407) — São João do Piauí (BR.020) — Canto do Buriti — Bertolínia (BR.153 e BR.343) — Uruçuí — Santa Teresa (BR. 230)".

c) Inclua-se:

"Acaraú — Sobral (BR.222) — Crateus (BR.226)".

7.8. Emenda nº 53, de Plenário**Rodovias Diagonais****Inclua-se:**

"BR.375 — Guairá (BR.272) — Iguatemi — Amambai — Ponta Porã (BR.463 e EF.270) — Bela Vista (BR.060) — Caracol — Porto Murtinho (BR.267)".

7.8. Emenda nº 54, de Plenário**Inclua-se:**

BR-37 — Relégio — Guairá — Iguatemi — Amambai — Ponta Porã — Bela Vista do Mato Grosso.

7.9. Emenda nº 56, de Plenário**Onde se lê**

"BR.408 — Campina Grande — Recife"

Leia-se:

"BR.408 — Campina Grande — Umbuzeiro — Limoeiro — Recife"

7.10. Emenda nº 59, de Plenário**Ligações:**

BR.455

BR 381-Ipatinga — Acesita — Limoeiro — Revez do Belém — Vargem Alegre — Entre Folhas — BR 116.

7.11. Emenda nº 60, de Plenário**Ligações:****Onde se lê:**

BR.459 — Poços de Caldas — Lorena (BR.116)

Leia-se:

BR.459 — Poços de Caldas — Lorena (BR.116) — Mambucaba (BR.101)

7.12. Emenda nº 62, de Plenário**Ligações:****Onde se lê:**

"BR. 463 — Dourados — Ponta Porã"

Leia-se:

"BR. 463 — Dourados — Ponta Porã — Bela Vista"

7.13. Emenda nº 63, de Plenário**Ligações****Inclua-se:**

"BR.468 — Santa Cecília (BR.116) — Leon Regis — Fraiburgo — Videira — Treze Tílias — Catanduva (BR.282)"

7.14. Emenda nº 64, de Plenário

BR: 470

Pontos de Passagem: Penha — Navegantes — Itajaí — Luiz Alves — Blumenau — Curitibanos — Campos Novos — Lagoa Vermelha — Nova Prata — Montenegro — BR-386

Unidades da Federação: SC RS
Extensão: 457

7.15. Emenda nº 65, de Plenário**Ligações:**

BR-474

Caratinga — Ipanema — Aimorés.

7.16. Emenda nº 66, de Plenário**Ligações:****Onde se lê:**

BR 477 — Canoinhas — Blumenau

Leia-se:

BR. 477 — Ponta Grossa — São Mateus do Sul — Canoinhas — Papanduva — Blumenau.

7.17. Emenda nº 67, de Plenário**Ligações:****Onde se lê:**

BR-480 — Pato Branco — Entracamento c/BR-280 — São Lourenço do Oeste — Xanxeré — Chapecó — Erechim

Leia-se:

BR-480 — Pato Branco — Vitorino — Entracamento c/BR280 — São Lourenço do Oeste — Xanxeré — Chapecó — Erechim.

7.18. Emenda nº 69, de Plenário

Dê-se à rubrica referente a BR-486 a seguinte redação:

"Itajaí — Brusque — Vidal Ramos — Bom Retiro — BR-282 — SC — 450 km"

7.19. Emenda nº 71, de Plenário**Ligações:****Inclua-se:**

"Piranhas — Paulo Afonso (BR-110 e BR-234)"

7.20. Emenda nº 72, de Plenário

Ligaçāo da BR.101, Estância (SE) à cidade do Conde (BA) — (Antiga Nacional da Costa).

7.21. Emenda nº 73, de Plenário**LIGAÇÕES:****Inclua-se:**

"Paulo Afonso (BR-110) — Canindé do São Francisco — Feira Nova-Cedro do São João (BR-101) — Brejo Grande."

7.22. Emenda nº 75, de Plenário**Ligações:**

a) Entroncamento BR-259 — Itapina — Itaguaçu — Entroncamento BR-484

b) Entroncamento BR-259 — Colatina — Linhares — Entroncamento BR-101

c) Entroncamento BR-434 — São Domingos — Barra de São Francisco — Ecoporanga — Entroncamento BR-342

d) Entroncamento BR-342 — Ecoporanga — Mucurici — Montanha — Pinheiro — Entroncamento BR-101

e) Entroncamento BR-458 — Conselheiro Pena — Mantenópolis — Barra de São Francisco — Nova Venécia — Entroncamento BR-342

7.23. Emenda nº 77, de Plenário

Ligações:

Inclua-se o seguinte:

A) — "Macacé — Entroncamento com BR. 101 — Conceição do Macabú — Santa Maria Madalena — São Sebastião do Alto — São Sebastião da Paraíba — Leopoldina (BR 116 e BR. 120)

7.24. Emenda nº 79, de Plenário

Ligações:

Inclua-se:

Barra do Piraí (BR. 116) — Santa Isabel — Santa Rita de Jacutinga — BR. 267 — BR. 383 — São João Del Rei (BR. 265)

7.25. Emenda nº 80, de Plenário

Ligações:

Inclua-se:

"São Felix do Xingu (BR. 222-BR. 158) Gradaús-Araguacema (BR. 235)".

7.26. Emenda nº 81, de Plenário

Ligações:

Inclua-se o seguinte:

a) Araguantí — Tocantinópolis — Entroncamento BR. 153.

b) Conceição do Araguaia — Couto Magalhães — Entroncamento BR. 153.

c) Miranorte (BR. 153) — Miracema do Norte — Tocantínia — Entroncamento BR. 010.

d) Santa Terezinha — Pium — Rosalândia (BR. 153) Porto Nacional — Ponte Alta do Norte (BR. 010).

e) Dianópolis (BR. 010) — Natividade — Peixe (BR. 242).

f) Entroncamento BR. 158 — São Miguel do Araguaia — Porangatu (BR. 153) — Santa Tereza — Alto Paraíso (BR. 010) — Posse (BR. 020).

g) Uruaçu (BR. 080) — Niquelândia — São João da Aliança (BR. 010) — Entroncamento BR. 020.

7.27. Emenda nº 82, de Plenário

Ligações:

Inclua-se:

"São Luiz do Puruná — Rio dos Papagaios — BR. 376 — Engº Bley — Lapa — Rio Negro — Mafra."

7.28. Emenda nº 84, de Plenário

Ligações:

Inclua-se:

"Londrina — Cambé — Maringá".

7.29. Emenda nº 85, de Plenário

PONTOS DE PASSAGEM: BR-386 — Sarandi — Nonoai — Porto Goio — En — Chapecó — BR-282.

UNIDADE DA FERAÇÃO: (RS-SC)
EXTENSÃO: 130 kms.

7.30. Emenda nº 86, de Plenário

Inclua-se a Ligação: Cruz Alta — Arroio do Tigre — Sobradinho — Candelária — Santa Cruz do Sul.

8. SÍNTESE

8.1 As Emendas de nºs 111 e 112 não são pertinentes ao Plano Nacional de Viação, razão pela qual são rejeitadas.

8.2. As Emendas totalmente aprovadas são: 37 - 40 - 42 - 46 - 48 - 49 - 53 - 54 - 56 - 59 - 60 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 69 - 71 - 72 - 73 - 75 - 79 - 80 - 81 - 82 - 84 - 85 - 86 - 90 - 95 - 96 - 97 - 99 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109, no total de 44 emendas.

8.3. A Emenda nº 77 é aprovada em parte.

8.4. As Emendas nºs 50, 87 e 88 (englobadas em uma única Subemenda) - 89 - 94 - 98, são aprovadas com as Subemendas de nºs 4-CT a 5-CT.

8.5. As Emendas rejeitadas são as de nºs 23 a 36 - 38 - 39 - 41 - 43 - 44 - 45 - 47 - 51 - 52 - 55 - 57 - 58 - 61 - 68 - 70 - 74 - 76 - 78 - 83 - 91 - 92 - 93 - 110 - 111 - 112 e 113, no total de 40 emendas.

8.6. RESUMO:

8.6.1. Emendas aprovadas totalmente...	44
8.6.2 Emenda aprovada parcialmente...	1
8.6.3. Emendas aprovadas com Subemendas	6
8.6.4. Emendas rejeitadas...	40
8.6.5. Emendas da Comissão de Transportes	22
8.6.6. TOTAL DE EMENDAS...	113

Sala das Comissões, em 20 de junho de 1973. — Alexandre Costa, Vice-Presidente no exercício da Presidência — Virgílio Távora

Senadores	Nº das Emendas
1. Accioly Filho:	48-54-66-67-82-83-84-89-91-92-93-94-95-107
2. Adalberto Senna:	70-113
3. Alexandre Costa:	87
4. Amaral Peixoto	
5. Antônio Carlos:	48-64-69-85-98
6. Carlos Lindenberg:	28-75
7. Cattete Pinheiro:	113
8. Celso Ramos:	63
9. Clodomir Millet:	46-99-102
10. Daniel Krieger:	55-86-108
11. Dinarte Mariz:	2CT-13CT
12. Emival Caiado:	80
13. Franco Montoro:	113
14. Heitor Dias:	24-25-51-109
15. Helvídio Nunes:	23-32-42-47-50-88-97-103
16. Guido Mondin:	55-86-108
17. João Celofas:	49-90
18. José Augusto:	52-59-65
19. José Sarney:	96
20. Leandro Maciel:	72
21. Lourival Baptista:	39-57-73-74
22. Luiz Cavalcante:	71-101
23. Milton Cabral:	38-45-56-110
24. Nelson Carneiro:	27-30-60-105
25. Ney Braga:	43-54-66-67-82-83-84-89-91-92-93-94-95-107
26. Orlando Zancaner:	113
27. Osires Teixeira:	29-31-36-81-100-106
28. Paulo Tôrres:	111-112
29. Petrônio Portella:	42-47-50-88-97
30. Saldanha Derzi:	37-44-53-58-62-68
31. Vasconcelos Torres:	78-79
32. Virgílio Távora:	14CT-15CT-16CT-17CT-18CT-19CT-20CT-21CT
33. Tarso Dutra:	22CT 55-85-108

No exame dessas proposições foram observados os princípios do projeto original. Após amplamente estudadas e ouvidos os seus eminentes Autores, foram fixados critérios que nos levaram a opinar pela aprovação das seguintes emendas nºs 37, 40, 42, 46, 48, 49, 50, 53, 54, 56, 59, 60, 62, 63,

64, 65, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 75, 77 alínea . 79, 80, 81, 82, 84, 85 e 86 e pela rejeição de mais emendas referentes à 2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Sala das Comissões, em 20 de junho de 1973. — Alexandre Costa, Vice-Presiden-

ra, Relator — Lenoir Vargas — Dinarte Mariz — Luiz Cavalcante.

ANEXO AO PARECER
Nº 250, DE 1973
(Relatório Parcial)

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, sobre as Emendas apresentadas ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973 (nº 1.143/73 — na Câmara dos Deputados), que "aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências — na parte da Relação Descritiva das Rodovias."

Relator: Sr. Dinarte Mariz.

Volta ao exame desta Comissão o presente projeto, em virtude de emendas apresentadas em Plenário.

No setor que nos coube relatar — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional — foram apresentadas várias emendas, conforme quadro anexo.

Quadro anexo ao Parecer da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, na parte referente a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional

no exercício da Presidência — Dinarte Mariz, Relator — Lenoir Vargas — Virgílio Távora.

ANEXO AO PARECER
Nº 250, DE 1973
(Relatório Parcial)

Da Comissão de Transportes, Comunicação e Obras Públicas sobre as Emendas de Plenário, apresentadas 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, na parte referente à Relação Descritiva das Ferrovias."

Relator Parcial: Sr. Lenoir Vargas

Volta a esta Comissão o Projeto de lei que trata do Plano Nacional de Viação, agora para exame das 91 emendas de Plenário.

Designado relator da parte referente à ferrovias do Plano Nacional de Viação cabe-me, também, emitir parecer sobre as emendas que digam respeito ao item 2.2.2., Relação Descritiva das Ferrovias Nacionais.

Foram apresentadas onze emendas, de números 87 a 95 e ainda a de número 113.

Apreciamos, pois, uma a uma.

Emendas nºs 87 e 88

De autoria do eminentíssimo Senador Alexandre Costa visa a Emenda nº 87 alterar a redação da Relação Descritiva das Ferrovias no que refere ao ponto terminal da EF 225. No lugar da Capital de São Luiz, pelas razões que recomendam a justificação da emenda, deseja o autor que o porto de Itaqui seja o ponto final em território maranhense da esferida ferrovia.

É pretensão respeitável quando assistimos o congestionamento do tráfego terrestre em quase todas as capitais dos Estados brasileiros. Havendo, como há, no caso do Maranhão a alternativa de Itaqui, situado a ocos quilômetros de São Luiz, e já estando ligados ambos os pontos à EF 225, meu parecer é favorável à mudança de terminal a forma da subemenda que apresentarei, proveitando as luzes da emenda nº 88.

A Emenda nº 88 do nobre líder Petrônio Portella e do ilustre Senador Helvídio Nunes versava também a EF-225 e tem por validade "fixar pontos dessa ferrovia que acha em tráfego". A menção de pontos intermediários não afetará a identificação da EF 225; pelo contrário, explicitará. Como fomos a favor da alteração proposta na emenda nº 87, também o somos com referência à de nº 88, mas desde que ajustada à subemenda que servirá aos dois propósitos, o texto é o seguinte:

SUBEMENDA Nº às emendas nºs 87 e 88:
3.2.2 — Relação descritiva das Ferrovias P. N. V.

Ferrovias Transversais

Onde se lê:

"EF 225 — EF Cabedelo — João Pessoa — Teresina — São Luís".

Leia-se:

"EF — Cabedelo — João Pessoa — Ent. c/EF 101 Souza — Ent. c/EF-116 — Crateús — Castelo — Altos — Teresina — Itaqui."

Emenda nº 89

De autoria dos Senadores Ney Braga e Accioly Filho, objetiva a emenda incluir como ponto de referência na EF 277 a cidade de Cascavel, assim como, num parênteses depois de Foz do Iguaçu, a palavra Itaipu.

O parecer é favorável com exclusão da palavra entre parênteses (Itaipu) pois que não há precisão sobre a localização, e os autores desejaram, apenas, fazer uma alusão importante, como poderiam tê-lo feito na EF 369 nas proximidades de Porto Mendes.

Aprovo a emenda com exclusão da palavra entre parênteses (Itaipu), oferecendo a subemenda.

Subemenda

EF 277 — Paranaguá — Curitiba — Engº Bley — Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu.

Emenda nº 90

De autoria do Senador João Cleofas, visa a reincisão no PFN de ferrovia considerada anti-econômica.

Como algumas que foram reconsideradas pela Câmara, face à justificativas de natureza econômica, isto é, uma ligação que merece um reexame, quanto sua validade no atual estágio do desenvolvimento nacional, esta ferrovia merece nova oportunidade. O parecer é favorável a reincisão do trecho na Relação Descritiva observadas as normas de redação usadas pelo projeto.

Emenda nº 91

A Emenda nº 91 é a repetição da Emenda nº 43 apresentada na Câmara dos Deputados pela bancada do Paraná.

A justificativa é a mesma não surgindo qualquer fato novo que possa ensejar êxito na sua inclusão pelo Senado, face à rejeição preliminar da outra Casa.

O parecer pelas razões apontadas na Câmara é pela rejeição.

Emenda nº 92

É a repetição da Emenda nº 45 apresentada sem êxito na Câmara dos Deputados, com exclusão da parte final da justificativa.

Ocorre com esta emenda o mesmo que mencionamos quanto a de nº 91. O parecer é pela rejeição.

Emenda nº 93

Também a emenda nº 93 é repetição da Emenda nº 42 apresentada pela bancada do Paraná na Câmara dos Deputados.

As razões que informaram a rejeição das emendas anteriores também persistem para esta. Deve-se ressaltar o zelo da bancada paranaense, quer na Câmara, quer no Senado, pois que do ponto de vista de sua posição foram as proposições muito bem lançadas.

O parecer é pela rejeição da emenda.

Emenda nº 94

A Emenda em epígrafe, como as anteriores, reproduz o que o Paraná, pela sua bancada, propôs na Câmara dos Deputados, através da Emenda nº 44.

Embora a justificativa sendo a mesma, ela impressiona pelo volume de produção a ser transportada, partindo das regiões altamente produtoras do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

Verificando-se o mapa dos três Estados sulinos fica evidente um vazio enorme, da malha ferroviária a qual desampara a fronteira norte do Rio Grande do Sul, o extremo-Oeste de Santa Catarina e o Sudoeste do Paraná.

Se a estatística apresentada referente ao Sudoeste do Paraná impressiona pela massa da produção, deve-se triplicar a menção, ao considerarem-se as zonas geo-econômicas catarinense e gaúcha, já mencionadas. Deveremos criar mais uma oportunidade para que a Câmara considere sua posição, e para tal o relator apresenta, com objetivos semelhantes aos da Emenda nº 94, uma subemenda, para um traçado ferroviário que buscará o escoamento da produção através da alternativa dos portos de São Francisco do Sul e Paranaguá. Melhor por São Francisco, dando o acúmulo de tráfego no porto de Paranaguá, na situação atual e na sua destinação futura.

A subemenda é a seguinte:

Subemenda Nº

Inclua-se:

EF-486 — Ijuí — Palmeira das Missões — Chapecó — Pato Branco — Porto União.

Emenda Nº 95

A ferrovia pretendida pela emenda, e que se classificará como ligação, constitui trecho razoável que merece ser estudado, pois é daqueles que penetram o oeste brasileiro através do terminal de Dourados.

Por outro lado, de certa forma completa a malha ferroviária abrangida pelas EF-369 e EF-481.

Sou, assim, a favor da emenda.

Emenda Nº 113

A história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré constitui uma saga admirável pelo que representou na época de sua vivência pioneira.

Fatores de moderna concepção sobre vias de comunicação levaram-na aos poucos, por razões diversas, de uma posição pouco favorável, para a erradicação.

Em 1966, foi transferida para o Exército Nacional a responsabilidade de seu tráfego, deixando de integrar o plano ferroviário brasileiro. Condenada à supressão, daria lugar a uma rodovia, mas ainda, assim, no seu período de recesso iria servir de apoio aos que trabalhariam as rodovias substitutivas.

Fazia o decreto presidencial de 1966, entre outras afirmações as seguintes: "Considerando que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por ser linha férrea antieconómica,

deverá ser suprimida, tão logo se construa a rodovia federal substitutiva;

Considerando que a construção da Rodovia Substitutiva necessitará da ferrovia existente para suprimento de materiais destinados aos trabalhos rodoviários;

Considerando que ao Ministério da Guerra está cometida a construção das rodovias Porto-Velho-Abunã e Abunã-Guarajá Mirim, decreta:

Art. 1º Entra em processo de erradicação, a partir da publicação do presente decreto, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré."

Os parágrafos seguintes tratam da forma como se processará a erradicação, sempre subordinada à construção da rodovia substitutiva.

O Artigo 2º do Decreto estabelece que "ficam o MVOP e o Ministério da Guerra autorizados a celebrar convênio regulando a utilização, pela Diretoria de Vias de Transporte, desse último Ministério, do acervo patrimonial e do pessoal da EFMM, no prosseguimento dos trabalhos de construção do trecho da BR-319, substitutiva dessa ferrovia, e do trecho Cuiabá-Porto Velho, da BR-364, a cargo da Diretoria de Vias de Transporte."

E o Artigo 3º dispõe: "enquanto não terminada a construção da rodovia substitutiva, a Diretoria de Vias de Transporte atenderá às necessidades do transporte da região, nas condições que serão estabelecidas no convênio a que se refere o artigo 2º."

A rodovia substitutiva, pelo projeto em exame, está constituída pelas BR-425 e BR-364, cujas terras num raio de 100 quilômetros, "são declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais".

As informações são de que as rodovias estão implantadas, substituindo a ferrovia, e a justificativa da emenda também o afirma, quando formula a comparação com as grandes vias do transporte nacional Rio-São Paulo-Belo Horizonte.

Na longa e brilhante justificativa do "restabelecimento do tráfego" da ferrovia Madeira-Mamoré, sua reincidão no Plano Nacional de Viação, os autores da emenda comovem a qualquer brasileiro que tenha olhos e coração para as epopeias de conquista e desbravamento do território pátrio.

Excluindo o fato de a erradicação da ferrovia já se encontrar em fase sobremodo adiantada, o presente projeto que estabelece o Plano Nacional de Viação, não cogita, na sua sistemática, de obrigar o tráfego em qualquer ferrovia.

A Relação Descritiva das Ferrovias é enunciativa apenas, não tem o condão de forçar o tráfego de qualquer ferrovia nele incluído.

Isto não o deseja a emenda nº 13.

Como está redigida a emenda, não se deve incluí-la no projeto em exame.

Meu parecer é pela sua rejeição.

Resumindo opinamos pela rejeição das emendas nºs 91, 92, 93 e 113; pela aprovação das nºs 90 e 95 e com subemenda, as de nºs 87, 88, 89 e 94, com seguinte redação:

a) SUBEMENDA Nº 1 — CT (RP) às emendas nºs 87 e 88:

Onde se lê:

"EF-225 — EF Cabedelo — João Pessoa (...)

Teresina — São Luís.

Leia-se:

"EF-225 — Cabedelo — João Pessoa — Entron. c/EF-101 — Souza — Entron. c/EF-116 — Crateús — Castelo — Altos — Teresina — Itaqui."

b) SUBEMENDA Nº 2 — CT (RP) à emenda nº 89:

Onde se lê:

"EF-277 — Paranaguá — Curitiba — Engº Bley — Guarapuava — Foz do Iguaçu."

Leia-se:

"EF-277 — Paranaguá — Curitiba — Engº Bley — Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu."

c) SUBEMENDA Nº 3 — CT (RP) à emenda nº 94:

Inclua-se:

EF-486 — Ijuí — Palmeira das Missões — Chapecó — Pato Branco — Porto União."

Sala das Comissões, em 20 de junho de 1973. — Alexandre Costa, Vice-Presidente no exercício da Presidência — Lenoir Vargas, Relator — Virgílio Távora — Dinarte Mariz.

ANEXO AO PARECER

Nº 250, DE 1973

(Relatório Parcial)

"Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, sobre o 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" — Relações Descritivas dos Portos, Hidrovias e Aeródromos, itens 4.2, 5.2.1 e 6.2 do Anexo.

Relator: Sr. Alexandre Costa

Retorna a esta Comissão o presente projeto, para apreciação das emendas apresentadas em Plenário, nºs de 96 a 109, referentes ao setor que nos cabe relatar.

Tendo em vista as diretrizes estabelecidas no item 5 do parecer preliminar, opinamos pela aprovação das seguintes emendas nºs 96, 97, de 99 a 109 e 98 com subemenda:

Subemenda nº 1-CT (RP).

4.2 — Relação Descritiva dos Portos do Plano Nacional de Viação.

Inclua-se entre os de nº 68 (ITAJAÍ) e 69 (IMBITUBA):

"FLORIANÓPOLIS
INHATOMIRIM"

É o parecer.

Sala das Comissões, em 20 de junho de 1973. — Virgílio Távora, Presidente eventual — Alexandre Costa, Relator — Dinarte Mariz — Lenoir Vargas.

PARECER Nº 251, DE 1973

Da Comissão de Finanças

Relator: Sr. Alexandre Costa

Retorna a esta Comissão o presente projeto para apreciação das 113 emendas apresentadas em Plenário.

2. No nosso Parecer preliminar, nº 197/73, tivemos a oportunidade de salientar que "a proposição em exame não estabeleceu qualquer obrigatoriedade de despesas com a construção de obra nela relacionada".

3. A Comissão de Constituição e Justiça, examinando as referidas emendas, assim se expressa:

"Daí por que a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, do Senado, no substancial parecer oferecido, afirma que é "mister introduzir, após estudos econômicos" (letra f do art. 3º) a expressão: "que se ajustem às peculiaridades locais", que lhe completa o texto.

Ainda na parte normativa, apesar da antecipação que, longe de significar invasão da seara desta, mostra o desvelo com que se houve a prefaçada e dourada Comissão no apreciar a matéria em exame, impõe-se seja expurgada do projeto a parte final do art. 9º, exatamente a expressão "cabendo ao Conselho Nacional de Transportes proceder às revisões e alterações necessárias".

Realmente, ao definir a competência da União para o estabelecimento do Plano Nacional de Viação, que a lei atual e o projeto afirma passível de revisão de cinco em cinco anos, quer a Carta Magna que as alterações, julgadas necessárias no decorrer ou após o término do próprio quinquénio, ocorram em obediência à norma de igual categoria.

Há de ser suprimido do projeto de nº 26, de 1973, pois, a expressão que figura na Constituição vigente, em outras palavras, que inadvertidamente subtrai d Poder Legislativo a competência para participar, inclusive das reversões alterações do processo de elaboração do Plano Nacional de Viação.

A proposição foram tempestivamente apresentadas 113 (cento e treze) emendas, das quais 22 (vinte e duas) perante Comissão de Transportes e 91 (noventa e uma) em Plenário.

Começo por destacar que a grande Comissão a todas acolheu, incidentes sobre as partes normativa e descritiva, fa que não exclui o seu exame pela Comissão de Constituição e Justiça.

Do total de emendas, 19 (dezenove) versam sobre a parte normativa propriamente dita, 2 (duas) sobre o Anexo e (noventa e duas) sobre a parte descritiva, sendo que, dentre aquelas, 7 (sete) já foram consideradas pela ilustrada Comissão de Transportes, e às quais a de Constituição e Justiça, nos limites da sua competência, dá o competente aval.

Cumpre apreciar, portanto, as (treze) restantes recolhidas em plenário.

As de nºs 23, 24 e 25, objetivando acréscimo às letras f e i do art. 3º, da proposição: "que se ajustem às peculiaridades locais", em virtude da emenda a lida pela Comissão de Transportes estão prejudicadas.

A emenda de nº 26 adita ao texto art. 5º as expressões: "contorno e ro-

vias substantivas de ramais anti-económicos" e "em relação à política de integração", adições que têm respaldo em Portaria Ministerial e que estão conforme à orientação que preside a elaboração deste parecer. E mais, a emenda modifica para imperativa a forma facultativa da norma.

Pela aprovação.

As emendas de nºs 27 e 28 recaem sobre o *caput* do art. 9º. Ambas perseguem escoitar o projeto da inconstitucionalidade anteriormente apontada, razão pela qual as considero prejudicadas.

A última, entretanto, acresce atribuições ao Conselho Nacional de Transportes, cujo exame de mérito escapa a esta Comissão.

Pela prejudicialidade com relação ao *caput* de ambas as emendas, e pela aprovação da parte restante da de nº 28.

Aumentar encargos aos desferidos ao Conselho Nacional de Transportes, no estabelecer a sistemática da implantação e planejamento do PNV, é o objetivo da emenda nº 29, através do acréscimo de mais um parágrafo ao art. 9º. Não restringe; ao contrário, amplia-lhe as atribuições.

Pela aprovação.

A emenda de nº 30 trata de matéria já disciplinada na parte final da de nº 28, que foi aprovada.

Em consequência está prejudicada.

A emenda de nº 31 visa acrescentar dois parágrafos ao art. 10. Quanto ao primeiro, pela aprovação. Com relação ao segundo, que seria o 5º do art. 10, fere o § 1º, art. 65, da Constituição. Pela inconstitucionalidade.

A emenda nº 32 cogita de modificar e adicionar palavras aos art. 13 e 15 do projeto, sem desfigurá-lhes o sentido, mas colimando mais rápida distribuição do Fundo Rodoviário Nacional.

Pela aprovação.

A emenda nº 33 procura acrescentar parágrafo ao art. 14 do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966.

Pela aprovação.

Por último, a emenda de nº 110, pelas mesmas razões da de nº 30, está prejudicada.

No que concerne às emendas de nºs 34 e 35, ambas incidentes sobre o Anexo ao PNV, que amplia o elenco de acesso e fixa norma de proteção às populações das cidades de mais de dez mil habitantes, respectivamente, pela aprovação."

I. Acompanhando o parecer da Comissão de Constituição e Justiça, opinamos pela aprovação, e, pela rejeição das emendas e referidas, ou seja, as emendas de nºs 23 - 25 - 27 - 28 - 30 - 31 e a de nº 110.

Quanto às demais emendas apresentadas itens 2.2.2 (Rodovias) 3.2.2 (Ferrovias), 4.2 (Postos) e 6.2 (Aeródromos), do que referentes as Relações Descriptivas vias e Estações Terminais ao Plano Nacional de Viação, cujo mérito compete à Comissão de Transportes examinar, acompanharamos também o parecer deste órgão.

Sala das Comissões, em 22 de junho de 1973. — Virgílio Távora, Presidente, em exercício — Alexandre Costa, Relator — Milton Trindade — Ruy Carneiro — Geraldo Mesquita — Wilson Gonçalves — Lourival Baptista — Dinarte Mariz — Cattete Pinheiro.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Foi a seguinte a conclusão dos pareceres:

— Na **Comissão de Constituição e Justiça** — pela constitucionalidade e juridicidade das de nºs 1 a 22 CT; 26, 29, 31 (1ª parte), 32 a 109 e 111 a 113 de Plenário; pela inconstitucionalidade da segunda parte da emenda nº 31 de Plenário; pela rejeição das demais emendas.

— Na **Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas** — favorável às de nºs 37, 40, 42, 46, 48, 49, 53, 54, 56, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 75, 77 (1ª parte), 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 90, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 e 109;

Favorável, com subemenda, às emendas nºs 50 (aditiva), 87 e 88, 89, 94 e 98 (substitutivas);

Pela rejeição das demais emendas.

A Comissão de Finanças acompanha o parecer da doura Comissão de Constituição e Justiça.

Completada a instrução da matéria, passa-se à votação.

Em votação o projeto, sem prejuízo das emendas.

O SR. NELSON CARNEIRO — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO — (Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, minha presença nesta tribuna é para exaltar o trabalho das Comissões técnicas. Ao contrário do que tem acontecido nos projetos oriundos do Poder Executivo, em que quase não são aceitos emendas, agora, a doura Comissão de Transportes, tendo como Relator o nobre Senador Virgílio Távora, admitiu, pelo que V. Ex^e acaba de ler, 44 emendas integralmente; aceitou uma em parte e seis outras com subemendas. É um recorde a que não estávamos acostumados. Geralmente, a palavra oficial era decisiva. O Congresso quase que homologava o que os técnicos elaboravam nos seus gabinetes, sem o contato com a realidade política.

Este projeto pode ter defeitos, como todas as leis humanas, mas realmente acudiu às solicitações feitas, e o grande número de emendas aprovadas demonstra exatamente isto: que os apelos dos que interpretam os sentimentos das populações deste País encontraram eco no seio das Comissões técnicas.

Quero ressalvar, ainda, que havia apresentado uma emenda ao artigo 9º do projeto que, tal como viera da Câmara, era flagrantemente inconstitucional.

O art. 9º dizia:

"O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de 5 em 5 anos, cabendo ao Conselho Nacional de Transportes proceder às revisões e alterações necessárias"

Ora, pela Constituição, é privativa do Congresso Nacional a elaboração dos planos quinquenais e nacionais.

Apresentei a Emenda nº 27, que a Comissão de Constituição e Justiça, ainda aí, achou que não podia prevalecer, e achou bem, Sr. Presidente.

A Emenda nº 27 dizia:

"O Plano Nacional de Viação será revisto, de 5 em 5 anos, pelo Congresso Nacional, independentemente de revisões e alterações propostas pelo Conselho Nacional de Transportes."

A Comissão de Constituição e Justiça não admitiu nem a proposta e julgou inconstitucional a emenda.

A Comissão técnica, de que foi Relator o nobre Senador Virgílio Távora, deu a redação conveniente, dizendo:

"O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de 5 em 5 anos."

Revisto por quem?

Está na Constituição: pelo Congresso Nacional.

Eram estas, Sr. Presidente, as palavras que desejava proferir, nesta oportunidade, congratulando-me com os colegas que estudaram a matéria. (Muito bem!)

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Com a palavra o nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA — (Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) Sr. Presidente, apenas duas palavras para mostrar ao ilustre Líder da Minoria que, justamente, não há casos pré-concebidos no julgamento, pela Maioria, das proposições que aqui chegam.

As emendas eram justas, eram certas.

Os Relatores parciais, os nobres Senadores Dinarte Mariz, Lenoir Vargas, Alexandre Costa, e o Relator-Geral, que aqui fala, verificando a procedência das proposições submetidas às suas considerações, aprovaram mais da metade das emendas.

Eram estas as explicações que tínhamos a dar, obedecidos os critérios que têm, tecnicamente, de presidir a uma avaliação de júizo como esta. (Muito bem!)

O SR. DINARTE MARIZ — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Com a palavra o nobre Senador Dinarte Mariz.

O SR. DINARTE MARIZ — (Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Apenas para registrar a observação feita pelo nobre Senador Nelson Carneiro e, ao

mesmo tempo, transmitir a S. Ex^a que no estudo feito — fui o Relator do Plano Rodoviário — tivemos que nos cingir muito à orientação do projeto enviado pelo Governo. Devo dizer, para fazer justiça, que o Executivo nos mandou uma proposição muito liberal, que dava oportunidade a que todos nós, das nossas províncias, pudéssemos estudar o Plano Rodoviário Nacional dentro dos critérios adotados pelo Governo. Transmitem isso ao nobre Senador Nelson Carneiro para verificar que realmente não há divergência entre a orientação governamental e o que fizemos nesta Casa.

Fico satisfeito e ao mesmo tempo me congratulo com o nobre Líder da Minoria por verificar, mais uma vez, que o Senado da República trabalha, cumpre o seu dever. Mas o Governo realmente está atento aos problemas oriundos das nossas províncias, dos nossos Estados.

Eram estas, Sr. Presidente, as palavras que desejava proferir. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Em votação o projeto.

Os Srs. Senadores que o aprovam querem permanecer sentados.

(Pausa.)

Está aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Aprovado o projeto, passa-se à votação, em globo, das emendas de parecer favoráveis, entre elas incluídas a 1^a parte da Emenda nº 77, de plenário, e as da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1^º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 103, de 1973

Nos termos do art. 350, alínea c, do Regimento Interno, requeiro destaque, para rejeição da Emenda nº 18-CT ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 1973.
— Virgílio Távora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Aprovado o requerimento, fica rejeitada a Emenda nº 18, da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1^º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 104, de 1973

Nos termos do art. 350, alínea c, do Regimento Interno, requeiro destaque para rejeição da Emenda nº 62 ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 1973.
— Virgílio Távora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Aprovado o requerimento, fica rejeitada a Emenda nº 62, de Plenário.

Votação das emendas que receberam pareceres favoráveis de todas as Comissões, nelas incluídas a primeira parte da Emenda

nº 77 de Plenário e as de Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Em votação as emendas.

Os Srs. Senadores que as aprovam, querem permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovadas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Passa-se à votação, em globo, das emendas que receberam parecer contrário de todas as Comissões.

Em votação as emendas.

Os Srs. Senadores que as aprovam, querem permanecer sentados. (Pausa.)

Rejeitadas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Em votação a Emenda nº 50, sem prejuízo da subemenda oferecida pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Os Srs. Senadores que a aprovam, querem permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Em votação a subemenda, da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, à Emenda nº 50.

Os Srs. Senadores que a aprovam, querem permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Passa-se à votação das subemendas oferecidas pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1^º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO nº 105, de 1973

Nos termos regimentais, solicito votação em globo das subemendas apresentadas pela Comissão de Transportes às Emendas nºs 87, 88, 89, 94 e 98, de Plenário.

Sala das Sessões, 25 de junho de 1973. — Virgílio Távora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Aprovado o requerimento, serão votadas, em globo, as subemendas nele referidas.

Em votação as subemendas.

Os Srs. Senadores que aprovam as subemendas, querem permanecer sentados. (Pausa.)

Estão aprovadas.

Aprovadas as subemendas, ficam prejudicadas as respectivas emendas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Passa-se à votação das emendas de pareceres discordantes.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1^º-Secretário.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO nº 106, de 1973

Nos termos regimentais, solicito a votação em globo das emendas de pareceres discordantes nºs 26, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 51, 52, 55, 57, 58, 61, 68, 70, 74, 76, 2^a parte da emenda 77, 78, 83, 91, 92, 93, 111, 112 e 113, e da 1^a parte da emenda nº 31.

Sala das Sessões, 25 de junho de 1973. — Virgílio Távora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Aprovado o requerimento, passa-se à votação, em globo, das emendas nele referidas.

Em votação as emendas.

Os Srs. Senadores que aprovam as emendas, querem permanecer sentados. (Pausa.)

Estão rejeitadas.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — A Presidência esclarece que a 2^a parte da Emenda nº 31, julgada inconstitucional pela Comissão de Constituição e Justiça, nos termos regimentais, deixa de ser submetida ao Plenário.

Concluída a votação da matéria com o seguinte resultado:

Aprovados o Projeto, as Emendas nºs 17, 19 a 22, 37, 40, 42, 48, 49, 50, 53, 54, 56, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 71, 73, 75, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 90, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 1/2 parte da Emenda nº 77 e as subemendas às Emendas nºs 50, 87, e 88, 89, 94 e 98 rejeitadas as demais Emendas.

A matéria vai à Comissão de Redação.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Suspendo a sessão por alguns minutos até que se ultime a redação final do projeto recém-aprovado.

Suspensa às 18 horas e 45 minutos, a sessão é reaberta às 18 horas e 50 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) — Sobre a mesa, a redação final das Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973, que será lida pelo Sr. 1^º-Secretário.

É lida a seguinte:

Da Comissão de Redação PARECER nº 252, de 1973

Redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, 1973 (nº 1.143-B/73, na Casa de origem

RELATOR: Sr. José Lindoso

A Comissão apresenta a redação final das emendas do Senado ao Projeto de Lei Câmara nº 26, de 1973 (nº 1.143-B/73, Casa de origem), que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 1973. — Cattete Pinheiro, Presidente — J. Lindoso, Relator — Ruy Carneiro — Wil Gonçalves.

ANEXO AO PARECER Nº 252, DE 1973

Redação final das Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, 1973 (nº 1.143-B/73, na Casa de origem

Emenda nº 1
(Corresponde à Emenda nº 14-C
(supressiva))

Suprime-se o subitem 6.3 do art. 1º

Emenda nº 2

(corresponde à Emenda nº 15-CT)

(aditiva)

Dê-se à alínea f do art. 3º a seguinte redação:

Art. 3º

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 nº 3

(corresponde à Emenda nº 16-CT)

(aditiva)

Dê-se, à alínea i do art. 3º, a seguinte redação:

Art. 3º

a)

"i) atendido o disposto na alínea f, 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 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 nº 4

(corresponde à Emenda nº 17-CT)

Suprime-se a expressão do art. 9º... "cabendo ao Conselho Nacional de Transporte proceder às revisões e alterações necessárias."

Emenda nº 5

(corresponde à Emenda nº 19-CT)

No art. 18, alínea XIV:

Onde se lê: "BR-153/230"

Leia-se: "BR-010-230"

Emenda nº 6

(corresponde à Emenda nº 37, de Plenário)

ANEXO

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F. Rodovias Radiais.

Onde se lê: "BR-060 — Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Maracaju — Bela Vista — (Fronteira com o Paraguai)."

Leia-se:

"BR-060 — Brasília — Anápolis — Goiânia — Rio Verde — Jataí — Campo Grande — Maracaju — Bela Vista — (Fronteira com o Paraguai)."

Emenda nº 7

(corresponde à Emenda nº 2-CT)

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

Emenda nº 8

(corresponde à Emenda nº 3-CT)

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).

Emenda nº 9

(corresponde à Emenda nº 12-CT)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

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 da Cruz — São Bento — Serra Negra do Norte — Patos — Monteiro — Cruzeiro do Nordeste — Petrolândia — Paulo Afonso — Ribeira do Pombal — Alagoinhas — Entr. c/324.

Emenda nº 10

(corresponde à Emenda nº 40, de Plenário)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Rodovias Longitudinais

BR-116 — Fortaleza — (...) — Jaguarão.

Onde se lê:

(...) "Rio de Janeiro — Barra Mansa" (...)

Leia-se:

(...) "Rio de Janeiro — contorno de Volta Redonda — Barra Mansa" (...)

Emenda nº 11

(corresponde à Emenda nº 21-CT)

Proceda-se às seguintes retificações de ordem técnica na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

a) Leia-se assim:

BR-120 — Araçuaí — Capelinha — Guanhães — Itabira — Nova Era — São Domingos do Prata — Ponte Nova — Ubá — Cataguases — 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 — Sôdedade — Cachoeira do Sul — Bagé — Aceguá.

c) Leia-se assim:

BR-226 — Natal — Santa Cruz — Currais Novos — Pau dos Ferros — Florânia — Jucurutu — Augusto Severo — Janduís — Jaguaribe — Crateús — Teresina — Presidente Dutra — Grajaú — Porto Franco — Esteito — 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 nº 12

(corresponde à Emenda nº 42, de Plenário)

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

BR-135 — São Luís (...) — Belo Horizonte

Onde se lê:

"Bom Jesus — Correntes — Barreiras"

Leia-se:

"Bom Jesus — Corrente — Cristalândia — Barreiras"

BR-235 — Aracaju — (...) — Cachimbo

Onde se lê:

"Remanso — Caracol"

Leia-se:

"Remanso — São Raimundo Nonato — Caracol"

BR-407 — Piripiri — (...) — Anagé (BR-116)

Onde se lê:

"Piripiri — São Miguel do Tapuio — Picos"

Leia-se:

"Piripiri — São Miguel do Tapuio — Pimenteiras — Bocaina — Picos".

Emenda nº 13

(correspondente à Emenda nº 46, de Plenário)

Modifique-se para o seguinte o traçado da BR-226 do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação:

Natal — Santa Cruz — Currais Novos — Pau dos Ferros — Jaguaribe — Crateús — Teresina — Caxias — Presidente Dutra — Grajaú — Porto Franco — Entroncamento BR-153.

Emenda nº 14

(corresponde à Emenda nº 48, de Plenário)

Corrija-se, no quadro 2.2.2 — Relações Descritivas das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Rodovias Transversais:

BR-285 — Unidades da Federação. SC-RS.

Emenda nº 15

(corresponde às Emendas nºs 8 CT—e 49 de Plenário)

BR-316 — Belém — Capanema — Peritoró — Teresina — Picos — Parnamirim — Cabrobó — Floresta — Petrolândia — Palmeiras dos Índios — Maceió.

Ligaçõe Floresta (BR-316) — Cruzeiro do Nordeste (BR-232 — 160 kms.)

Emenda nº 16

(corresponde à Emenda nº 5-CT)

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações

Inclua-se — Outras Rodovias:

"Macau — Jandaíra — João Câmara — Natal".

Emenda nº 17

(corresponde à Emenda nº 53, de Plenário)

Anexo

2.2.2 - Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Rodovias Diagonais

Inclua-se:

"BR-375 - Guaira (BR-272) - Iguatemi - Amambai Ponta Porã (BR-463 e EF-270) - Bela Vista (BR-060) - Caracol - Porto Murtinho (BR-267)"

Emenda nº 18

(corresponde à Emenda nº 54, de Plenário)

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Rodovias Diagonais.

Inclua-se:

BR-378 - Relógio - Guaira - Iguatemi - Amambai - Ponta Porã - Bela Vista do Mato Grosso.

Emenda nº 19

(corresponde à Emenda nº 7-CT)

2.2.2. - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações.

"BR-402 — Entroncamento BR-135 - Paráiba (BR-343) — Granja — Itapipoca - Umirim (BR-222).

Emenda nº 20

(Corresponde à Emenda nº 1-CT)

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-Apodis-Itau-São Francisco do Oeste-Pau dos Ferros-Rafael Fernandes-José da Penha-Uiracuana-Antenor Navarro-Marizópolis (BR-230).

Emenda nº 21

(corresponde à Emenda nº 56, de Plenário)

2.2.2 - Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Onde se lê.

"BR-408 - Campina Grande - Recife

Leia-se:

"BR-408 - Campina Grande - Uímbozeiro - Limoeiro - Recife."

Emenda nº 22

(corresponde à Emenda nº 59, de Plenário)

Ligações.

BR-455.

BR-381 - Ipatinga - Acesita - Limoeiro - Revez do Belém - Vargem Alegre - Entre Folhas - BR-116.

Emenda nº 23

(corresponde à Emenda nº 60, de Plenário)

2.2.2 - Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações.

Onde se lê:

BR-459 - Poços de Caldas - Lorena (BR-116).

Leia-se:

BR-459 - Poços de Caldas - Lorena (BR-116) - Mambucaba (BR-101).

Emenda nº 24

(corresponde à Emenda nº 63, de Plenário)

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações.

Inclua-se:

"BR-468 - Santa Cecília (BR-116) - Lebon Regis - Fraiburgo - Videira - Treze Tílias - Catanduva - (BR-282)."

Emenda nº 25

(corresponde à Emenda nº 64, de Plenário)

Dê-se a seguinte redação às rubricas "Pontos de Passagem" e "Extensão", constantes do quadro 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal - Ligações.

BR: 470.

Pontos de Passagem: Penha-Navegantes - Itajaí-Luiz Alves - Blumenau-Curitibanos - Campos Novos-Lagoa Vermelha - Nova Prata-Montenegro - BR-386.

Unidade da Federação: SC - RS.

Extensão: 457.

Emenda Nº 26

(Correspondente à Emenda nº 65, de Plenário)

Ligações:

BR-474

Caratinga — Ipanema — Aimorés.

Emenda Nº 27

(correspondente à Emenda nº 66, de Plenário)

2.2.2 — Relação descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação.

Ligações:

Onde se lê:

BR-477 — Canoinhas — Blumenau

Leia-se:

BR-477 — Ponta Grossa — São Mateus do Sul — Canoinhas — Papanduva — Blumenau.

Emenda Nº 28

(correspondente à Emenda nº 67, de Plenário)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações:

Onde se lê:

BR-480 — Pato Branco — Entroncamento c/BR-280 — São Lourenço do Oeste — Xanxeré — Chapecó — Erechim.

Leia-se:

BR-480 — Pato Branco — Vitorino — Entroncamento c/BR-280 — São Lourenço do Oeste — Xanxeré — Chapecó — Erechim.

Emenda Nº 29

(correspondente à Emenda nº 69, de Plenário)

No quadro 2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Parte referente a "Ligações":

Dê-se à rubrica referente a BR-486 a seguinte redação:

"Itajai — Brusque — Vidal Ramos — Bom Retiro — BR-282 — SC — 450 km"

Emenda Nº 30

(correspondente à Emenda nº 4-CT)

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.

Emenda Nº 31

(correspondente à Emenda nº 5-CT)

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações

Inclua-se:

"Macau — Jandaíra — João Câmara — Natal".

Emenda Nº 32

(correspondente à Emenda nº 6-CT)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações

Inclua-se:

"Cristais (BR-116) — Morada Nova — Jaguaretama — Nova Floresta (BR-122).

Emenda Nº 33

(correspondente à Emenda nº 9-CT)

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do SRF.

Ligações

Inclua-se:

"Entroncamento c/BR-230 (Pötengi) — Nova Olinda — Crato — Joazeiro do Norte — Entroncamento c/BR-116 (Brejo Santo)"

Emenda Nº 34

(correspondente à Emenda nº 10-CT)

Ligaçõe BR-222 — São Gonçalo do Amarante — Paracuru.

Emenda Nº 35

(correspondente à Emenda nº 11-CT)

2.2.2. — Relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações
Inclua-se:
Iguatu — (Entr. 122/308) — Canto Cedro
— São José — Entr. c/BR-230 (Transamazônica).

Emenda Nº 36
(Corresponde à Emenda nº 13-CT)

2.2.2. — Relação Descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações
Inclua-se:
"Entr. c/ BR-427 — Pareihas — Equador
— Entr. c/230 — Campina Grande — Recife."

Emenda Nº 37
(Corresponde à Emenda nº 71, de Plenário)

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações
Inclua-se:
"Piranhas — Paulo Afonso (BR-110 e BR-234)"

Emenda Nº 38
(Corresponde à Emenda nº 72, de Plenário)

Ligaçāo da BR-101, Estância (SE) à cidade do Conde (BA) — (Antiga Nacional da Costa).

Emenda Nº 39
(Corresponde à Emenda nº 73, de Plenário)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações:
Inclua-se:
"Paulo Afonso (BR-110) Canindé do São Francisco — Feira Nova — Cedro do São João (BR-101) — Brejo Grande".

Emenda Nº 40
(Corresponde à Emenda nº 75, de Plenário)

Inclua-se o seguinte na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

Ligações:
a) Entroncamento BR-259 — Itapina — Araguaçu — Entroncamento BR-484
b) Entroncamento BR-259 — Colatina — Linhares — Entroncamento BR-101
c) Entroncamento BR-484 — São Domingos — Barra de São Francisco — Coporanga — Entroncamento BR-342
d) Entroncamento BR-342 — Ecoporã — Mucurici — Montanha — Pinheiro — Entroncamento BR-101
e) Entroncamento BR-458 — Conceição Pena — Mantenópolis — Barra São Francisco — Nova Venécia — Entroncamento BR-342.

Emenda Nº 41

(Corresponde à 1ª parte da Emenda nº 77, de Plenário)

Ligações
Inclua-se o seguinte:
"Macaé — Entroncamento com BR. 101
Conceição do Macabú — Santa Maria

Madalena — São Sebastião do Alto — São Sebastião da Paraíba — Leopoldina (BR 116 e BR 120)."'

Emenda Nº 42
(Corresponde à Emenda nº 79, de Plenário)

2.2.2. — Relações Descritivas das Rodovias do S.R.F.

Ligações
Inclua-se:
Barra do Piraí (BR. 116) — Santa Isabel — Santa Rita de Jacutinga — BR. 267 — BR. 383 — São João del Rei (BR.265).

Emenda Nº 43
(Corresponde à Emenda nº 80, de Plenário)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do S.R.F.

Ligações
Inclua-se:
"São Felix do Xingu (BR-222 BR.158)
Gradaus — Araguacema (BR. 235).

Emenda Nº 44
(Corresponde à Emenda nº 81, de Plenário)

2.2.2. — Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações:
Inclua-se o seguinte:
a) Araguatinas — Tocantinópolis — Entroncamento BR.153.
b) Conceição do Araguaia — Couto de Magalhães — Entroncamento BR. 153.
c) Miranorte (BR. 153) — Miracema do Norte — Tocantínia — Entroncamento BR. 010.
d) Santa Terezinha — Pium — Rosalândia (BR. 153) — Porto Nacional — Ponte Alta do Norte (BR. 010).
e) Dianópolis (BR. 010) — Natividade — Peixe (BR. 242).
f) Entroncamento BR 158 — São Miguel do Araguaia — Porangatu (BR. 153) — Santa Tereza — Alto Paráíso (BR. 010) — Posse (BR. 020).
g) Urucu (BR. 080) — Niquelândia — São João da Aliança (BR. 010) — Entroncamento BR. 020.

Emenda Nº 45
(Corresponde à Emenda nº 82, de Plenário)

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações:
"São Luiz do Purunã — Rio dos Papagaios — BR-376 — Engº Bley — Lapa — Rio Negro — Mafra."

Emenda Nº 46
(Corresponde à Emenda nº 84 de Plenário)

2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Ligações:
Inclua-se:
"Londrina — Cambé — Maringá."

Emenda nº 47
(Corresponde à Emenda nº 85 de Plenário)

Inclua-se no Quadro 2.2.2. — Relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal — Ligações:

BR: 386

Pontos de Passagem: Sarandi — Nonoai

— Porto Goio — En-Chapéco

Unid. Federação: —

Extensão: —

BR: 282

Pontos de Passagem: —

Unid. Federação: (RS-SC)

Extensão: 130 kms.

Emenda nº 48
(Corresponde à Emenda nº 86 de Plenário)

Inclua-se a legislação:
Cruz Alta — Arroio do Tigre Sobradinho
— Candelária — Santa Cruz do Sul.

Emenda nº 49
(Corresponde à Emenda nº 22-CT)

— Proceda-se às seguintes retificações de ordem técnica na Relação Descritiva das Ferrovias do PN.V.

1) EF 225 — Suprime-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 lendo-se:

Santa Rosa — Santo Angelo — Cruz Alta.

4) Inverter a citação dos nomes da Ferrovia s/nº Governador Valadares — Diamantina e dar-lhe a nomenclatura EF 455 — Diamantina — Goverador Valadares.

Emenda nº 50
(Corresponde à Subemenda nº 2-CT às Emendas nºs 87 e 88 de Plenário)

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias do P.N.V.

Ferroviás Transversais

Onde se lê:

"EF. 225 — EF Cabedelo — João Pessoa (... — Teresina — São Luís".

Leia-se:

"EF — 225 — Cabedelo — João Pessoa — Ent. c/EF 101 Souza — Ent. c/EF-116 — Crateús — Castelo — Altos — Teresina — Itaqui".

Emenda nº 51
(Corresponde à Subemenda nº 3-CT à Emenda nº 89, de Plenário)

Onde se lê:

EF 277 — Paranaguá — Curitiba — Engº Bley — Guarapuava — Foz do Iguaçu.

Leia-se:

EF 277 — Paranaguá — Curitiba — Engº Bley — Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu.

Emenda nº 52
(Corresponde à Emenda nº 90
de Plenário)

FERROVIAS DE LIGAÇÕES

EF: 418

Pontos de Passagem: Ribeirão-Barreiros
(Entrocamento EF 101)

Unidades da Federação: PE

Extensão: 56

Superposição: —

EF: —

KM: —

Emenda nº 53
(Corresponde à Subemenda nº 4-CT
à Emenda nº 94, de Plenário)

Inclua-se:

EF 486 — Ijuí — Palmeira das Missões —
Chapecó — Pato Branco — Porto União.

Emenda nº 54
(Corresponde à Emenda nº 96
de Plenário)

3.2.2. — Relação descritiva das Ferrovias
do Plano Nacional de Viação.

Inclua-se onde couber:

— a ligação Maringá-Paranavaí —
Dourados (MT)

Emenda nº 55
(Corresponde à Emenda nº 20-CT)

Dê-se ao subitem 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
índices de a a d.

Emenda nº 56
(corresponde à Emenda nº 96,
de Plenário)

4.2 — Relação Descritiva dos Portos
Marítimos, Fluviais e Lacustres do P.N.V.

Inclua-se logo após o de nº 24 — São Luís

— Itaqui o seguinte:

“25 — Terminais “ferry-boat” São Luís —
Itaúna — MA — Baía de São Marcos”

Emenda nº 57
(corresponde à Emenda nº 97,
de Plenário)

4.2. — Relação descritiva dos Portos.
Inclua-se — logo após a de nº 30 — Alto
Parnaíba:

“Santa Filomena—PI — Rio Parnaíba”

Emenda nº 58
(corresponde à Subemenda nº 1-CT
à Emenda nº 98, de Plenário)

4.2. — Relação Descritiva dos Portos do
Plano Nacional de Viação

Inclua-se entre os de nº 68 (ITAJAI) e 69
(IMBITUBA).

“Florianópolis
Inhatomirim”.

Emenda nº 59
(corresponde à Emenda nº 99,
de Plenário)

Acrecente-se, na relação descritiva dos
portos marítimos, fluviais e lacustres do Pla-
no Nacional de Viação:

Porto Franco—MA — RIO TOCAN-
TINS

Emenda nº 60
(corresponde à Emenda nº 100,
de Plenário)

Acrecente-se ao:

4.2 — Relação descritiva dos portos
marítimos, fluviais e lacustres do Plano
Nacional de Viação:

Pedro Afonso no rio Tocantins

Tocantinópolis no rio Tocantins

Itaguatins no rio Tocantins

Aruanã no rio Araguaia

Couto Magalhães no rio Araguaia

Emenda nº 61
(corresponde à Emenda nº 101,
de Plenário)

A) 5.2.1. — Relação descritiva das hidro-
vias do Plano Nacional de Viação

Bacia do São Francisco

Onde se lê:

São Francisco/Foz/Marechal Floriano

Leia-se:

São Francisco/Foz/Piranhas.

Emenda Nº 62
(correspondente à Emenda nº 102,
de Plenário)

Acrecente-se à relação descritiva dos ae-
ródromos do Plano Nacional de Viação:

Maranhão — Alcântara, Santa Inês, Pe-
dreiras.

Emenda Nº 63
(correspondente à Emenda nº 103,
de Plenário)

6.2 — Relação descritiva dos Aeródro-
mos do PNV.

Piauí

Incluem-se os seguintes:

“Guadalupe

Castelo

Simplício Mendes

Luzilândia

Oeiras

Amarantes

São João do Piauí

Valença do Piauí

Padre Marcos

Jaicós

Curimatá

Cristiano Castro.”

Emenda Nº 64
(correspondente à Emenda nº 104,
de Plenário)

6.2 — Relação descritiva dos Aeródro-
mos do PNV

Rio Grande do Norte

Acrecente-se:

“Caicó”.

Emenda Nº 65
(correspondente à Emenda nº 105,
de Plenário)

6.2 — Relação descritiva dos Aeródro-
mos do Plano Nacional de Viação.

Bahia

Inclua-se:

“Itabuna”.

Emenda Nº 66
(correspondente à Emenda nº 106,
de Plenário)

Acrecente-se ao:

6.2 — Relação descritiva dos Aeródro-
mos do Plano Nacional de Viação,

Goiás:

Alto Paraíso

Alvorada do Norte

Araguaína

Araguatins

Cachoeira Alta

Catalão

Ceres

Guaraci

Jussara

Pontalina

Posse

Taguatinga

Uruaçu

Xambioá

Goiatuba.

Emenda Nº 67
(correspondente à Emenda nº 107,
de Plenário)

6.2 — Relação Descritiva dos Aeródro-
mos do Plano Nacional de Viação.

Paraná

Incluem-se:

“Francisco Beltrão

Paranavaí

Santo Antônio da Platina.”

Emenda Nº 68
(correspondente à Emenda nº 108,
de Plenário)

Incluem-se na relação dos aeroportos o de
Venâncio Aires, no RS.

Emenda Nº 69
(correspondente à Emenda nº 109,
de Plenário)

Plano Aerooviário Nacional

Bahia

Restabeleça-se: Camamu — Campinho.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) —
Em discussão a redação final. Se nenhum
dos Srs. Senadores desejar usar da palavra
para discuti-la, encerrarei a discussão
(Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

Os Srs. Senadores que aprovam, que
ram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada. A matéria vai à Câmara
dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Torres) —
Lembro aos Srs. Senadores que o Congresso
Nacional está convocado para uma sessão
realizar-se hoje, segunda-feira, às 19 hora
no plenário da Câmara dos Deputados e de
tinada à leitura da mensagens presidenciais

Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão.

Designo para a próxima a seguinte

ORDEM DO DIA

O SR. PRESIDENTE (Paulo Tôrres) —
Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 55 minutos.)

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 32, de 1973 (apresentado pela Comissão de Finanças como conclusão de seu parecer nº 232, de 1973), que autoriza o Governo do Estado de Minas Gerais a realizar uma operação de empréstimo externo, destinada à execução do Programa de Investimentos Rodoviários PRODER, tendo

PARECER, sob nº 233, de 1973, da Comissão
— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade.

2

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 1, de 1973, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que estende aos delegados sindicais destinados à direção das delegacias ou seções as garantias do art. 543 da Consolidação das Leis do Trabalho e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 58 e 59, de 1973, das Comissões:
— de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, e
— de Legislação Social, favorável.

3

Discussão, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 297 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 29, de 1973, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que altera a redação do artigo nº 119, caput, do Decreto-lei nº 200, de 1967, que “dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa, e dá outras providências”, tendo

PARECER, sob nº 149, de 1973, da Comissão

— de Constituição e Justiça, pela inconstitucionalidade, com voto vencido do Sr. Senador Nelson Carneiro.

ATA DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE FINANÇAS

ATA DA 18ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA EM 22 de JUNHO DE 1973

Às dezessete horas do dia vinte e dois de junho de mil novecentos e setenta e três, no Auditório do Senado Federal, sob a presidência do Senhor Senador Virgílio Távora, Vice-Presidente, presentes os Senhores Senadores Milton Trindade, Ruy Carneiro, Geraldo Mesquita, Wilson Gonçalves, Lourival Baptista, Dinarte Mariz, Alexandre Costa e Cattete Pinheiro.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Senhores Senadores Celso Ramos, Saldanha Derzi, Fausto Castelo-Branco, Lenoir Vargas, Jessé Freire, João Cleofas, Carvalho Pinto, Mattos Leão, Danton Jobim e Amaral Peixoto.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior e, em seguida, aprovada.

O Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Senador Alexandre Costa, que emite parecer sobre as Emendas apresentadas ao Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1973, que “aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências”, concluindo pela aprovação das emendas acolhidas pela Comissão de Constituição e Justiça e rejeição das nºs 23, 24, 25, 27, 28, 30, 31 e 110.

Submetido o parecer à discussão e votação, é o mesmo aprovado, sem restrições.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Daniel Reis de Souza, Assistente da Comissão, a presente Ata, que, uma vez lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL

ATA DA 12ª REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA), REALIZADA EM 19 de JUNHO DE 1973

Às dezesseis horas do dia dezenove de junho de mil novecentos e setenta e três, presentes os Srs. Senadores Franco Montoro, Presidente, Ney Braga, Heitor Dias, Accioly Filho e Renato Franco, reúne-se a Comissão de Legislação Social.

Ao constatar a existência de número regimental, o Sr. Presidente abre os trabalhos e o Assistente lê a Ata da reunião anterior, que é aprovada sem discussão.

O Projeto de Lei da Câmara nº 55, de 1972, que “define, para fins de previdência social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário e dá outras providências”, o Sr. Senador Ney Braga apresenta parecer pela aprovação da Emenda Substitutiva de Plenário, de autoria do Sr. Senador Petrônio Portella. O parecer, após ter sido submetido à discussão e votação, é aprovado.

Ao Projeto de Lei do Senado nº 30, de 1972, que “isenta da contribuição para o INPS a prestação de serviços não remunerados na

construção de casas populares pelo sistema de mutirão, acrescentando parágrafo único ao art. 79, VI, da Lei Orgânica da Previdência Social”, o Sr. Senador Heitor Dias oferece parecer pela prejudicialidade. O parecer, após ter sido submetido à discussão e votação, é aprovado.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião. Para constar, eu, Marcus Vinícius Goulart Gonzaga, Assistente, lavrei a presente Ata, que, uma vez lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

ATA DA 11ª REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA), REALIZADA EM 20 DE JUNHO DE 1973

Aos vinte dias do mês de junho de mil novecentos e setenta e três, presentes os Srs. Senadores Carvalho Pinto, Presidente, Wilson Gonçalves, Lourival Baptista, Saldanha Derzi, Danton Jobim, Fausto Castelo-Branco, Fernando Corrêa, Accioly Filho e José Lindoso, reúne-se a Comissão de Relações Exteriores na Sala de Reuniões das Comissões.

Deixam de comparecer, com causa justificada, os Srs. Senadores Jessé Freire, Antônio Carlos, Arnon de Mello, Magalhães Pinto, José Sarney, João Calmon, Franco Montoro e Nelson Carneiro.

Inicialmente, ao constatar, a existência de número regimental, o Sr. Presidente abre os trabalhos e o Assistente lê a Ata da reunião anterior, que é aprovada sem discussão. Em seguida, torna secreta a reunião, a fim de ser apreciada a Indicação do Sr. Presidente da República do seguinte Embaixador junto ao Governo estrangeiro:

MENSAGEM Nº 135, DE 1973 — SR. CARLOS CALERO RODRIGUEZ, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Popular Polonesa. (RELATOR: SENADOR FERNANDO CORRÊA).

Reaberta a reunião, o Sr. Senador Carvalho Pinto concede a palavra ao Sr. Senador WILSON GONÇALVES, que lê seu parecer pela aprovação do Projeto do Decreto Legislativo nº 26, de 1973, que “aprova os textos do Acordo Cultural e do Acordo de Cooperação Técnica firmados entre a República Federativa do Brasil e a República Unida dos Camarões (CAMERUM), em Iaundé, a 14 de novembro de 1972”.

Logo após, o Sr. Senador WILSON GONÇALVES apresenta parecer pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 20, de 1973 que “aprova o texto do Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a República do ZAIRE, em Brasília, a 28 de fevereiro de 1973”.

Os pareceres apresentados pelo Sr. Senador WILSON GONÇALVES, após terem sido submetidos à discussão e votação, são aprovados.

Ao Projeto de Decreto Legislativo nº 23, de 1973, que “aprova o texto do Acordo sobre Cooperação Cultural, firmado entre a Repú-

blica Federativa do Brasil e a República Federativa da Nigéria, em Lagos, a 16 de novembro de 1972", o Sr. Senador DANTON JOBIM oferece parecer pela aprovação.

O parecer, após ter sido submetido à discussão e votação, é aprovado.

Ao Projeto de Decreto Legislativo nº 14, de 1973, que "aprova o texto do Acordo de Cooperação Técnica e Científica, firmado entre a República Federativa do Brasil e a República Árabe do Egito, no Cairo a 31 de janeiro de 1973", o Sr. Senador FAUSTO CASTELO-BRANCO apresenta parecer pela aprovação.

O parecer, após ter sido submetido à discussão e votação, é aprovado.

Ao Projeto de Decreto Legislativo nº 6, de 1973, que "aprova o texto do Acordo sobre Cooperação Cultural firmado entre a República Federativa do Brasil e a República de Gana, em Acrá, no dia 2 de novembro de 1972, o Sr. Senador Accioly Filho apresenta parecer pela aprovação nos termos de Substitutivo que oferece.

O parecer, após ter sido submetido à discussão e votação, é finalmente aprovado.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Marcus Vinicius Goulart Gonzaga, Assistente da Comissão, a presente Ata, que, uma vez lida e aprovada será assinada pelo Sr. Presidente.

MESA		LIDERANÇA DA ARENA E DA MAIORIA
Presidente: Filinto Müller (ARENA — MT)	3.º-Secretário: Milton Cabral (ARENA — PB)	Líder: Petrônio Portella (ARENA — PI)
1.º-Vice-Presidente: Paulo Tôrres (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**Suplentes****ARENA**

Antônio Fernandes
 Vasconcelos Torres
 Paulo Guerra
 Ney Braga
 Flávio Britto
 Mattos Leão

MDB

Imaral Peixoto

Ruy Carneiro

Assistente: Cândido Hippert — Ramal 676

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas

Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 676.

COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Clodomir Milet
 Vice-Presidente: Teotônio Vilela

Titulares**Suplentes****ARENA**

José Guiomard
 Teotônio Vilela
 Dinarte Mariz
 Wilson Campos
 José Esteves
 Clodomir Milet

Ruy Carneiro

Saldanha Derzi
 Osires Teixeira
 Lourival Baptista

MDB

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**Suplentes****ARENA**

José Lindoso
 José Sarney
 Carlos Lindenberg
 Helvídio Nunes
 Antônio Carlos
 Mattos Leão
 Heitor Dias
 Gustavo Capanema
 Wilson Gonçalves
 José Augusto
 Daniel Krieger
 Accioly Filho

Nelson Carneiro

Eurico Rezende
 Osires Teixeira
 João Calmon
 Lenoir Vargas
 Vasconcelos Torres
 Carvalho Pinto

MDB

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 DE REDAÇÃO — (CR)
 (5 Membros)
COMPOSIÇÃO

Presidente: Antônio Carlos
 Vice-Presidente: Danton Jobim

Titulares**Suplentes****ARENA**

Antônio Carlos
 José Lindoso
 José Augusto
 Cattete Pinheiro

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

MDB

Franco Montoro Amaral Peixoto
 Danton Jobim
 Nelson Carneiro

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

MDB

Benjamin Farah Ruy Carneiro
 Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312
 Reuniões: Terças-feiras, às 11:00 horas
 Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)
 (7 Membros)
COMPOSIÇÃO

Presidente: Waldemar Alcântara
 Vice-Presidente: José Guiomard

Titulares**Suplentes****ARENA**

Waldemar Alcântara
 José Lindoso
 Virgílio Távora
 José Guiomard
 Flávio Britto
 Vasconcelos Torres

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

MDB

Amaral Peixoto Benjamin Farah
 Assistente: Cândido Hippert — 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

MDB

Danton Jobim Benjamin Farah
 Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312
 Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas
 Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS E DE INQUÉRITO
COMISSÕES TEMPORÁRIAS

Chefe: J. Ney Passos Dantas — Telefone: 24-8105
 Ramal 303

Assistente de Comissões: Hugo Antônio Crepaldi — Ramal 672; e Mauro Lopes de Sá — Ramal 310, Local: Anexo II

- 1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional.
- 2) Comissões Temporárias para Apreciação de Votos.
- 3) Comissões Especiais e de Inquérito.
- 4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária (título 90 do Regimento Comum).

COMISSAO 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

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 Vitela
Paulo Guerra
Renato Franco
Helvídio Nunes
Luiz Cavalcante

MDB

Franco Montoro Amaral Peixoto

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

COMISSAO 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

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.

COMISSAO 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

MDB

Amaral Peixoto
Ruy Carneiro
Danton Jobim

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675
Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "A" — Laranja — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)
(7 Membros)**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Franco Montoro
Vice-Presidente: Heitor Dias

Titulares**Suplentes****ARENA**

Heitor Dias
Domicio Gondin
Renato Franco
Guido Mondin
Ney Braga
Eurico Rezende

MDB

Franco Montoro Danton Jobim

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 307
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "C" — Azul — Anexo II — Ramal 617.

COMISSAO 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

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.

ANAIS DO SENADO

- Mês de maio de 1965
 — SESSÕES 39^a a 50^a — tomo I
 Mês de maio de 1965
 — SESSÕES 51^a a 62^a — tomo II
 Mês de agosto de 1965
 — SESSÕES 107^a a 117^a — tomo I
 Mês de agosto de 1965
 — SESSÕES 118^a a 130^a — tomo II
 Mês de setembro de 1965
 — SESSÕES 141^a a 142^a — tomo I
 Mês de setembro de 1965
 — SESSÕES 143^a a 145^a — tomo II
 Mês de outubro de 1965
 — SESSÕES 156^a a 166^a — tomo II
 Mês de janeiro de 1968
 — SESSÕES 1^a a 12^a (Convocação Extraord.)
 Mês de fevereiro de 1968
 — SESSÕES 13^a a 27^a (Convocação Extraord.)
 Mês de fevereiro de 1968
 — SESSÕES 28^a a 34^a (Convocação Extraord.)
 Mês de março de 1968
 — SESSÕES 1^a a 15^a (1^a e 2^a Sessões Preparatórias — Vol. I)
 Mês de março de 1968
 — SESSÕES 16^a a 32^a — tomo II
 Mês de abril de 1968
 — SESSÕES 33^a a 42^a — tomo I
 Mês de abril de 1968
 — SESSÕES 43^a a 62^a — tomo II
 Mês de maio de 1968
 — SESSÕES 63^a a 78^a — tomo I
 Mês de maio de 1968
 — SESSÕES 79^a a 100^a — tomo II
 Mês de junho de 1968
 — SESSÕES 101^a a 114^a — tomo I
 Mês de junho de 1968
 — SESSÕES 115^a a 132^a — tomo II
 Mês de julho de 1968
 — SESSÕES 1^a a 10^a (Convocação Extraord.)
 Mês de julho de 1968
 — SESSÕES 11^a a 24^a — tomo II
 Mês de agosto de 1968
 — SESSÕES 133^a a 150^a — tomo I
 Mês de agosto de 1968
 — SESSÕES 151^a a 171^a — tomo II
 Mês de setembro de 1968
 — SESSÕES 172^a a 188^a — tomo I
 Mês de setembro de 1968
 — SESSÕES 189^a a 209^a — tomo II
 Mês de outubro de 1968
 — SESSÕES 210^a a 231^a — tomo I
 Mês de outubro de 1968
 — SESSÕES 232^a a 262^a — tomo II
 Mês de novembro de 1968
 — SESSÕES 263^a a 275^a — tomo I
 Mês de novembro de 1968
 — SESSÕES 276^a a 298^a — tomo II
 Mês de dezembro de 1968
 — SESSÕES 1^a a 15^a — tomo I (Convocação Extraordinária)
 Mês de outubro de 1969
 — SESSÕES 1^a a 7^a — tomo I
 Mês de novembro de 1969
 — SESSÕES 8^a a 19^a — tomo I
 Mês de novembro de 1969
 — SESSÕES 20^a a 36^a — tomo II
 Mês de abril de 1970
 — SESSÕES 1^a a 12^a — tomo I
 Mês de abril de 1970
 — SESSÕES 13^a a 20^a — tomo II
 Mês de maio de 1970
 — SESSÕES 21^a a 32^a — tomo I
 Mês de maio de 1970
 — SESSÕES 33^a a 42^a — tomo II
 Mês de junho de 1970
 — SESSÕES 43^a a 54^a — tomo I
 Mês de junho de 1970
 — SESSÕES 55^a a 56^a — tomo II
 Mês de julho de 1970
 — SESSÕES 67^a a 79^a — tomo I
 Mês março/abril de 1971
 — SESSÕES 1^a a 11^a — tomo I
 Mês março/abril de 1971
 — SESSÕES 12^a a 21^a — tomo II
 Mês de maio de 1971
 — SESSÕES 22^a a 32^a — tomo I
 Mês de maio de 1971
 — SESSÕES 33^a a 44^a — tomo II
 Mês de junho de 1971
 — SESSÕES 45^a a 56^a — tomo I
 Mês de junho de 1971
 — SESSÕES 57^a a 67^a — tomo II
 Mês de julho de 1971
 — SESSÕES 68^a a 81^a — tomo I
 Mês de julho de 1971
 — SESSÕES 82^a a 93^a — tomo II
 Mês de agosto de 1971
 — SESSÕES 94^a a 103^a — tomo I
 Mês de agosto de 1971
 — SESSÕES 104^a a 115^a — tomo II
 Mês de setembro de 1971
 — SESSÕES 116^a a 126^a — tomo I
 Mês de setembro de 1971
 — SESSÕES 127^a a 138^a — tomo II
 Mês de outubro de 1971
 — SESSÕES 139^a a 148^a — tomo I
 Mês de outubro de 1971
 — SESSÕES 149^a a 157^a — tomo II
 Mês de novembro de 1971
 — SESSÕES 158^a a 166^a — tomo I
 Mês de novembro de 1971
 — SESSÕES 167^a a 187^a — tomo II
 Mês de abril de 1972
 — SESSÕES 1^a a 12^a — tomo I
 Mês de abril de 1972
 — SESSÕES 13^a a 22^a — tomo II
 Mês de maio de 1972
 — SESSÕES 23^a a 30^a — tomo I
 Mês de maio de 1972
 — SESSÕES 31^a a 43^a — tomo II
 Mês de junho de 1972
 — SESSÕES 44^a a 45^a — tomo I

PREÇO DE CADA VOLUME: Cr\$ 10,00

**Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.503
Brasilia — DF**

EDIÇÃO DE HOJE: 48 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50