

Quanto aos recursos para o atendimento dos encargos decorrentes da execução da medida, serão eles previstos nos orçamentos dos exercícios em que se verificarem os provimentos dos cargos a serem criados.

Reitero a Vossa Excelência os protestos de meu profundo respeito.  
**Henrique Turner** — Secretário de Estado Chefe da Casa Civil  
A Sua Excelência o Senhor Doutor Roberto Costa de Abreu Sodré,  
Governador do Estado de São Paulo.

**DECRETO LEI N.º 5, DE 6 DE MARÇO DE 1969**

Dispõe que o Poder Executivo promoverá a constituição e organização de uma sociedade por ações sob a denominação de "DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A" e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso da atribuição que, por força do Ato Complementar n.º 47, de 7 de fevereiro de 1969 lhe confere o § 1.º do artigo 2.º do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968, Decreta:

Artigo 1.º — O Poder Executivo promoverá a constituição e a organização de uma sociedade por ações de capital autorizado com a participação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), sob a denominação de "DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A".

Parágrafo único — A sociedade referida neste artigo terá como objetivo explorar, mediante concessão, nos moldes dos artigos 70 e 71 da Constituição do Estado, o uso das rodovias denominadas "Via Anchieta" e "Rodovia dos Imigrantes", esta a ser construída para interligar São Paulo e os municípios da região de Santos.

Artigo 2.º — Caberá à DERSA:

- I — ampliar e introduzir melhoramentos na "Via Anchieta";
- II — construir e pavimentar a "Rodovia dos Imigrantes";
- III — cuidar, permanentemente, da operação e conservação das rodovias a que se refere este decreto lei; e
- IV — exercer outras atividades necessárias ao cumprimento de suas finalidades.

Artigo 3.º — Os projetos e especificações das obras deverão obedecer às normas e condições técnicas mínimas estabelecidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem e sua execução dependerá de aprovação prévia dessa autarquia.

Artigo 4.º — O capital autorizado da sociedade de que trata este decreto lei será de NCr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros novos), dividido em ações de valor nominal de NCr\$ 1,00 (um cruzeiro novo) cada uma, que poderão ser representadas por títulos múltiplos.

Artigo 5.º — A subscrição do capital a que se refere o artigo anterior será realizada em dinheiro e bens, de forma que o DER detenha, sempre, a maioria absoluta das ações com direito a voto.

§ 1.º — Os bens do Departamento de Estradas de Rodagem que, observadas as disposições legais e necessárias aos fins da sociedade, devam entrar no capital social da DERSA, serão discriminados em decreto do Poder Executivo e os respectivos valores apurados na forma prevista no Decreto lei federal n.º 6.627, de 26 de dezembro de 1940.

§ 2.º — A subscrição, em dinheiro, pelo Departamento de Estradas de Rodagem, será feita mediante a utilização das dotações que lhe foram consignadas no orçamento e destinadas às "Via Anchieta" e "Rodovia dos Imigrantes".

§ 3.º — O restante do capital social será subscrito, em dinheiro, por pessoas físicas ou pessoas jurídicas de direito público ou privado.

Artigo 6.º — A concessão de serviço público, de que trata o parágrafo único do artigo 1.º deste decreto lei, será outorgada à DERSA, pelo prazo de 20 (vinte) anos, obedecendo às cláusulas e condições que constarem de contrato, previamente aprovado pelo Governador, que será celebrado com o Departamento de Estradas de Rodagem.

Artigo 7.º — A DERSA será remunerada através de pedágio, que fica autorizada a cobrar dos usuários da "Via Anchieta", a partir de 1.º de julho de 1969, e da "Rodovia dos Imigrantes", a partir do momento em que, no todo ou em parte, for franqueada no uso público.

§ 1.º — A tarifa do pedágio será proposta pela DERSA, com base nos custos do empreendimento e do serviço, do tipo de veículo e do percurso, de acordo com os padrões internacionais adotados para auto-estradas semelhantes.

§ 2.º — A proposta será apresentada ao D.E.R. que, com seu pronunciamento, a submeterá ao Secretário dos Transportes, entrando a tarifa em vigor somente depois de aprovada por decreto do Poder Executivo.

§ 3.º — Na forma de regulamento, a tarifa será atualizada trimestralmente, de acordo com os índices de correção monetária estabelecidos pelo órgão federal competente.

Artigo 8.º — Os atos, contratos e outros papéis da DERSA, durante o prazo de sua duração, ficam isentos de impostos e taxas estaduais de quaisquer naturezas.

Parágrafo único — As custas e emolumentos judiciais e extrajudiciais, nos feitos e atos em que a DERSA for parte ou de qualquer modo interessada, serão sempre reduzidos de 50% (cinquenta por cento) dos valores constantes nos respectivos regimentos.

Artigo 9.º — Fica o Governo do Estado autorizado a dar garantias às operações de crédito, que a DERSA venha a realizar, para obtenção de recursos necessários à construção, ampliação e melhoramento das rodovias sob sua exploração.

Artigo 10 — O Departamento de Estradas de Rodagem será representado nas Assembleias Gerais da DERSA pelo Diretor Geral ou pelo Procurador Chefe da própria autarquia.

Artigo 11 — A DERSA poderá promover a desapropriação de imóveis necessários aos seus serviços, previamente declarados de utilidade pública pelo Governo do Estado.

Artigo 12 — Finda a concessão ou extinta a DERSA os seus bens, direitos e obrigações reverterão ao Departamento de Estradas de Rodagem, sem direito a qualquer indenização.

Artigo 13 — Do contrato de concessão, a que se refere o artigo 6.º, deste decreto-lei, constarão cláusulas e condições que assegurem a regularidade, continuidade e eficiência dos serviços prestados pela concessionária e a fiscalização desta pelo Poder Público.

Artigo 14 — Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Artigo 15 — Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio dos Bandeirantes, 6 de março de 1969.

**ROBERTO COSTA DE ABREU SODRÉ**

Luiz Arróbas Martins, Secretário da Fazenda

Firmino Rocha de Freitas, Secretário dos Transportes

Onadyr Marcondes, Secretário de Economia e Planejamento

Publicada na Assessoria Técnico-Legislativa, 6 de março de 1969

Nelson Petersen da Costa, Diretor Administrativo, Subst.

São Paulo, 6 de março de 1969.

CC-ATL n. 2

Senhor Governador

Na mensagem de 14 de março de 1967, no início, portanto, da gestão de Vossa Excelência no Governo, já havia sido ressaltada, ao ensejo do exame dos problemas ligados ao transporte, a necessidade de se aperfeiçoar o sistema rodoviário estadual, e, especialmente, de promover substancial aumento de capacidade de vias de acesso à faixa litorânea. Afirmou-se, naquela oportunidade, que se deve atribuir "maior prioridade às obras de construção de pistas adicionais no planalto e na baixada e, mais propriamente, de uma nova estrada na Serra do Mar".

Decorridos apenas dois anos, certamente Vossa Excelência pode registrar com orgulho a execução de trabalhos de vulto, que, por si só, evidenciam o interesse do Governo nesse importante setor da Administração. A "Rodovia Presidente Castello Branco", cujas características a situam entre as mais modernas auto-estradas do mundo, a reconstrução da estrada de acesso ao litoral norte, praticamente destruída pela catástrofe que se abateu sobre Caraguatatuba, além de outras obras do gênero, constituem exemplos da profícua atividade nesse campo.

O transporte rodoviário para Santos e localidades circunvizinhas tem preocupado sobremaneira os órgãos técnicos da Administração, por se achar inteiramente esgotada a capacidade da "Via Anchieta".

Se tal estrada se revela insuficiente para dar vazão satisfatória ao fluxo de trânsito entre o planalto e o mar, dentro de mais algum tempo, o constante e desejável aumento do número de veículos, conjugado ao impressionante crescimento da economia paulista, que, só no exercício passado, teve elevado o seu produto interno bruto em 8,7%, provocará ali tais problemas de congestionamento que, se não atalhados imediatamente, poderão ter reflexos imprevisíveis sobre o desenvolvimento de São Paulo.

Dai porque promoveu a Secretaria dos Transportes exame de profundidade do problema, a fim de resolvê-lo em definitivo, concluindo-se ser inviável não só a ampliação daquela estrada, mas também a construção de outra que representará, em última análise, solução ideal para a ligação com a

orla marítima e se constituirá numa obra monumental tanto pelas suas proporções, quanto pelas imediatas implicações no desenvolvimento da economia paulista. Já a sua denominação, conforme Vossa Excelência teve oportunidade de salientar, expressa significativa homenagem a todos que, a começar de Anchieta, subiram a Serra do Mar e, radicados em São Paulo, cooperaram com os brasileiros, no trabalho diuturno, para o engrandecimento do Estado e da Nação.

Consoante expôs o Senhor Secretário dos Transportes, em representação endereçada a Vossa Excelência, em janeiro deste ano, o empreendimento em causa apresentará, sob os mais variados aspectos — técnico, econômico, turístico, paisagístico e outros — características sem precedentes, o que virá reafirmar a posição vanguardista de São Paulo no que tange às mais modernas e aprimoradas normas da tecnologia no setor rodoviário nacional.

Ademais os entendimentos mantidos pelo Senhor Secretário dos Transportes com os órgãos técnicos e financeiros federais, fortaleceram a convicção do acerto da orientação agora estabelecida, nesse rumo inovador.

Trata-se, com efeito, da primeira rodovia do País planejada pelo sistema de pesquisa em todos os setores — tráfego, dimensões, geologia, origem e destino do usuário, topografia e outros — cujos estudos contaram com a participação, não só de técnicos da Secretaria dos Transportes, mas também de diversas entidades públicas e empresas particulares, o que lhe assegurará construção moderna e compatível com as necessidades atuais e futuras do Estado.

Assim é que a "Rodovia dos Imigrantes" — estrada que mais se estudou antes de iniciar-se — partirá, na forma do projeto, do Anel Rodoviário, na altura de Diadema, seguindo com duas pistas, num total de oito faixas de tráfego até o alto da serra, onde se bifurcará com destino a Santos e Mongaguá. O ramal de Santos terá três pistas — ascendentes, descendente e reversiva — com sete faixas de tráfego, desenvolvendo-se, na baixada santista, com seis faixas. O de Mongaguá, tanto na serra quanto na baixada, compor-se-á de duas pistas com quatro faixas. Do Anel Rodoviário a Santos, o percurso será de 58 km e de 59 km dali a Mongaguá.

A estrada terá em torno de 28.000 m de pontes e viadutos e 7.000 m de túneis, no total de suas pistas, e permitirá, com segurança, velocidade de 80 km por hora no trecho da serra e de 120 nos do planalto e da baixada.

Sua construção desenvolver-se-á por etapas: a primeira, de uma pista, com quatro faixas no planalto e três na serra e na baixada santista, deverá estar concluída em 1971; a segunda, de 1972 a 1974, compreenderá mais três faixas no planalto, duas na serra e três na baixada santista, devendo estar pronto o ramal de Mongaguá com duas faixas na serra e baixada de igual denominação; finalmente, a última etapa, de 1977 a 1979, consistirá no acréscimo de uma faixa no planalto, duas na serra, ramal de Santos, e duas na serra e baixada de Mongaguá.

No que respeita ao turismo, que, na atual Administração, vem sendo, pela primeira vez, encarado com seriedade, a rodovia terá inextinguíveis repercussões, de vez que a própria estrada se constituirá, pelos seus aspectos paisagísticos, em atrativo da maior importância.

Como se vê, trata-se de cometimento pioneiro que ensejará a apropriada ligação da "Grande São Paulo" e de todo o Interior à faixa litorânea e ao Porto de Santos, de significado ímpar para a economia estadual.

Todavia, em face do elevado custo desse projeto, não poderia ele ser executado com os recursos normais consignados ao D.E.R., sob pena de se prejudicarem outras obras, planejadas ou em andamento, que são, também, de grande valor para a coletividade.

Assim sendo, e a fim de atender aos aspectos jurídicos, técnico-econômicos, financeiros e administrativos de que o assunto se reveste, efetuaram-se estudos através de comissão especialmente constituída na Secretaria dos Transportes, levando-se em conta, inclusive, a experiência colhida em outros países, feita a adaptação ao nosso meio das soluções ali encontradas.

A fórmula preconizada para a realização do empreendimento consiste na instituição de taxa para os usuários daquelas estradas, de tal maneira que, ao fim de certo prazo, seja suficiente para reembolsar os recursos aplicados, manter os serviços operacionais e administrativos, proporcionando, ainda, adequada remuneração dos capitais investidos. Assim, previu-se, para a espécie, a forma empresarial, que ensejará o equacionamento de todos os fatores necessários à sua rentabilidade.

Finalmente, cuida-se de providências de natureza financeira decorrentes da participação de ente estatal na sociedade a ser instituída.

As medidas alviradas pela Comissão que procedeu aos estudos da matéria, constituída e presidida pelo Excelentíssimo Senhor Secretário dos Transportes, estão consubstanciadas no anexo projeto de decreto-lei, que tenho a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência, ressaltando que o texto final resultou do exame conjunto da Assessoria Técnico-Legislativa e do Grupo Executivo da Reforma Administrativa.

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os protestos de meu profundo respeito.

**Henrique Turner**, Secretário de Estado Chefe da Casa Civil  
A Sua Excelência o Senhor Doutor Roberto Costa de Abreu Sodré,  
Governador do Estado de São Paulo.

**DECRETO-LEI N.º 6, DE 6 DE MARÇO DE 1969**

Institui a Comissão Estadual de Investigações, para os fins do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso da atribuição que, por força do Ato Complementar n.º 47, de 7 de fevereiro de 1969, lhe confere o § 1.º do artigo 2.º, do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968, e, com base no item II, do artigo 2.º, do Decreto federal n.º 63.883, de 20 de dezembro de 1968, que regulamenta o disposto no artigo 6.º do Ato Complementar n.º 39, de 20 de dezembro de 1968, para os fins do artigo 6.º e parágrafos do Ato Institucional n.º 5-68,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica instituída, na Secretaria da Segurança Pública, a Comissão Estadual de Investigações (CEI), com a finalidade de apurar, através de investigação sumária:

- I — a conduta de servidores estaduais, civis ou militares, acusados ou suspeitos de corrupção ou subversão;
- II — a conduta funcional de servidores estaduais, civis ou militares, acusados ou suspeitos de ociosidade no trabalho, de incompatibilidade para a função ou de fraude nos atos sujeitos à sua ação ou fiscalização;
- III — o pagamento ou o recolhimento de quantia ou vantagem indevida por trabalho, obra ou serviço prestado, realizado ou fornecido à Administração Pública;
- IV — a origem dos bens dos servidores estaduais, civis ou militares, acusados ou suspeitos de enriquecimento ilícito.

§ 1.º — Para os fins deste decreto-lei, considera-se servidor estadual todo aquele que estiver investido, definitiva ou transitória, em cargo, função ou emprego, remunerado ou não, do Estado, suas autarquias, entidades para-estatais ou órgãos auxiliares do serviço público.

§ 2.º — A investigação prevista no inciso IV será realizada, ouvida a Comissão Geral de Investigações (CGI) através de sua subcomissão estadual, de que tratam os artigos 1.º e 3.º do Decreto-lei federal n.º 359, de 17 de dezembro de 1968.

Artigo 2.º — A CEI funcionará sob a supervisão do Secretário da Segurança Pública e terá jurisdição sobre o pessoal civil e militar de todos os órgãos dos três Poderes do Estado, entidades autárquicas e para-estatais, e será integrada por um membro do Ministério Público (Presidente), um Procurador do Estado e um Delegado de Polícia, de livre escolha do Governador.

§ 1.º — A CEI agirá por determinação do Governador, nos expressos termos do artigo 2.º, item II, do Decreto federal n.º 63.883, de 20 de dezembro de 1968.

§ 2.º — Qualquer cidadão ou pessoa jurídica legalmente constituída poderá denunciar ao Secretário da Segurança Pública, mediante comunicação escrita e assinada, fatos previstos no artigo 1.º deste decreto-lei. O Secretário da Segurança Pública examinará a denúncia e proporá, ao Governador, em manifestação escrita, o arquivamento ou a instauração da investigação.

Artigo 3.º — A investigação terá caráter reservado e deverá ser concluída no prazo de 30 dias, contados da data da instauração, prorrogáveis por mais 30, a critério do Secretário da Segurança Pública, à vista de solicitação fundamentada do Presidente da CEI.

Artigo 4.º — Encerradas as diligências, no prazo máximo de 15 dias, a Comissão procederá da seguinte forma:

I — se os fatos apurados ensejarem proposta de demissão, deverá abrir vista ao acusado para defesa, por si ou por seu advogado, pelo prazo de 10 dias;

II — se os fatos não ensejarem demissão, a investigação será relatada imediatamente após o encerramento das diligências.

§ 1.º — Transcorrido o prazo estabelecido no inciso I, com ou sem defesa, a investigação será relatada dentro de 5 dias.

§ 2.º — Os autos, instruídos com relatório contendo proposta conclusiva de arquivamento ou punição, serão remetidos ao Governador, por intermédio do Secretário da Segurança Pública, que emitirá parecer sobre a investigação.

§ 3.º — Recebida a investigação, o Governador praticará os atos do