



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXXV — Nº 046

QUARTA-FEIRA, 14 DE MAIO DE 1980

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº 27, DE 1980

Aprova o texto do Acordo sobre Cooperação Cultural, concluído entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cabo Verde, em Brasília, a 7 de fevereiro de 1979.

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo sobre Cooperação Cultural, concluído entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República de Cabo Verde, em Brasília, a 7 de fevereiro de 1979.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.
Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

ACORDO SOBRE COOPERAÇÃO CULTURAL ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República de Cabo Verde,

Desejosos de fortalecer os laços comuns de amizade e compreensão existentes entre seus povos e de promover as relações culturais entre os dois países, e

Conscientes dos vínculos culturais que unem seus povos,
Convieram no seguinte:

Artigo I

As Partes Contratantes encorajarão a cooperação entre os seus dois países no campo da cultura, da ciência e das artes.

Artigo II

As Partes Contratantes procurarão tornar efetiva essa cooperação, no âmbito do ensino, por intermédio:

- 1) do intercâmbio de professores, profissionais, técnicos e pesquisadores;
- 2) da concessão de bolsas de estudo de pós-graduação para cursos em suas Universidades e instituições de ensino superior;
- 3) da concessão de bolsas de estudo em instituições de treinamento técnico, em outras entidades educacionais e de pesquisa.

Artigo III

Cada Parte Contratante, no campo da formação universitária, dará a conhecer à outra Parte, anualmente e por via diplomática, o número de estudantes dessa outra Parte que poderão obter matrícula na série inicial de seus estabelecimentos de ensino superior, sem prestação de exames de admissão e isentos de quaisquer taxas ou gravames escolares, assim que as autoridades competentes de cada Parte Contratante estiverem em condições de fazê-lo. Cada Parte Contratante pode, todavia, se considerar conveniente, tomar a iniciativa de oferecer, de imediato, tais matrículas nas condições indicadas neste Artigo.

Parágrafo Primeiro. Os estudantes a serem beneficiados por essa medida serão selecionados pelas duas Partes, de comum acordo, nos termos das disposições legais vigentes em cada país.

Parágrafo Segundo. Os estudantes a que se refere o presente Artigo só poderão obter transferência para estabelecimentos congêneres de seu país de

origem ao fim de um período mínimo de dois (2) anos letivos (ou quatro semestres acadêmicos), com aprovação integral, respeitada a legislação vigente sobre a matéria em cada país.

Artigo IV

Os diplomas e os títulos, expedidos por instituições de ensino de uma das Partes Contratantes a naturais da outra, terão validade no país de origem do interessado, cumpridas as disposições legais vigentes.

Artigo V

Cada Parte Contratante promoverá, dentro de suas possibilidades, o estudo da cultura da outra Parte nos estabelecimentos educacionais e culturais de seu país.

Artigo VI

Cada Parte Contratante encorajará o mútuo conhecimento das culturas de seus respectivos povos e, com esse objetivo, promoverá o intercâmbio de atividades artísticas, de livros, publicações, filmes e material audiovisual.

Parágrafo Primeiro. Nesse sentido, as Partes Contratantes estimularão o intercâmbio e a co-produção de material cinematográfico, radiofônico e de televisão e darão ênfase à formação e aperfeiçoamento de recursos humanos nessas áreas, inclusive no setor de rádio e televisão educativos.

Parágrafo Segundo. As Partes Contratantes facilitarão o acesso de pesquisadores a documentos de interesse histórico da outra Parte, em conformidade com as respectivas legislações.

Artigo VII

As Partes Contratantes promoverão o intercâmbio e a cooperação entre suas organizações, com vistas ao desenvolvimento do esporte e à realização de competições.

Artigo VIII

Com o objetivo de facilitar a aplicação deste Acordo e tendo em vista propor tantos ajustes quantos sejam necessários para promover um maior desenvolvimento das relações culturais entre os dois países, será criada, no âmbito da Comissão Mista de Cooperação Brasileiro-Cabo-Verdiana, uma Subcomissão Cultural. A Subcomissão Cultural reunirá-se por ocasião das sessões da Comissão Mista, embora possa ser convocada extraordinariamente.

Artigo IX

As Partes Contratantes empregarão seus melhores esforços para resolver qualquer controvérsia sobre a interpretação ou implementação do presente Acordo através dos canais diplomáticos.

Artigo X

Cada Parte Contratante notificará a outra, por via diplomática, do cumprimento dos requisitos legais necessários à entrada em vigor do presente Acordo, o qual passará a vigorar na data da última das notificações.

Artigo XI

O presente Acordo permanecerá em vigor por um período de quatro anos. Após esse período, a sua validade será automaticamente prorrogada

por períodos sucessivos de um ano e por acordo tácito, a menos que uma das Partes Contratantes comunique à outra, por escrito, com antecedência de seis meses, sua decisão de denunciá-lo.

Feito em Brasília, aos sete dias do mês de fevereiro de 1979, em dois exemplares, ambos na língua portuguesa, os dois fazendo igualmente fê.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil: **Antonio F. Azeredo da Silveira.**

Pelo Governo da República de Cabo Verde: **Jorge Fonseca.**

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº 28, DE 1980

Aprova o texto do Decreto-lei nº 1.723, de 6 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre a participação dos Territórios Federais na reserva criada pelo Decreto-lei nº 1.434, de 11 de dezembro de 1975”.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei nº 1.723, de 6 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre a participação dos Territórios Federais na reserva criada pelo Decreto-lei nº 1.434, de 11 de dezembro de 1975”.

Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº 29, DE 1980

Aprova o texto do Decreto-lei nº 1.726, de 7 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre isenção ou redução fiscal na importação”.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei nº 1.726, de 7 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre isenção ou redução fiscal na importação”.

Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº 30, DE 1980

Aprova o texto do Decreto-lei nº 1.721, de 3 de dezembro de 1979, que “dá nova redação ao artigo 1º do Decreto-lei nº 1.158, de 16 de março de 1971, ao parágrafo 2º do art. 1º do Decreto-lei nº 1.189, de 24 de setembro de 1971, e ao art. 4º do Decreto-lei nº 1.248, de 29 de novembro de 1972”.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei nº 1.721, de 3 de dezembro de 1979, que “dá nova redação ao artigo 1º do Decreto-lei nº 1.158, de 16 de março de 1971, ao parágrafo 2º do artigo 1º do Decreto-lei nº 1.189, de 24 de setembro de 1971, e ao artigo 4º do Decreto-lei nº 1.248, de 29 de novembro de 1972”.

Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

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

Decreto Legislativo nº 31, de 1980

Aprova o texto do Decreto-lei nº 1.724, de 7 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre os estímulos fiscais de que tratam os artigos 1º e 5º do Decreto-lei nº 491, de 5 de março de 1969”.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei nº 1.724, de 7 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre os estímulos fiscais de que tratam os artigos 1º e 5º do Decreto-lei nº 491, de 5 de março de 1969”.

Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº 32, DE 1980

Aprova o texto do Decreto-lei nº 1.725, de 7 de dezembro de 1979, que “estabelece limite para o benefício previsto no artigo 9º do Decreto-lei nº 1.351, de 24 de outubro de 1974, que altera a legislação do Imposto sobre a Renda”.

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-lei nº 1.725, de 7 de dezembro de 1979, que “estabelece limite para o benefício previsto no artigo 9º do Decreto-lei nº 1.351, de 24 de outubro de 1974, que altera a legislação do Imposto sobre a Renda”.

Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº 33, DE 1980

Aprova o texto da **Convenção sobre Trânsito Viário**, firmado entre a República Federativa do Brasil e outros países, em Viena, a 8 de novembro de 1968.

Art. 1º É aprovado o texto da **Convenção sobre Trânsito Viário**, firmado entre a República Federativa do Brasil e outros países, em Viena, a 8 de novembro de 1968.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador *Luiz Viana*, Presidente.

CONVENÇÃO SOBRE TRÂNSITO VIÁRIO

As **Partes Contratantes**, desejosas de facilitar o trânsito viário internacional e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras iniformes de trânsito, nas disposições seguintes:

CAPÍTULO I

Generalidades

ARTIGO I

Definições

Para a aplicação das disposições da presente Convenção os termos abaixo terão a significação que lhes é dada no presente artigo:

a) entende-se por **legislação nacional** de uma Parte Contratante o conjunto de leis e regulamentos nacionais ou locais em vigor no território de uma Parte Contratante;

b) considera-se que um veículo está em **circulação internacional** em território de um Estado quando:

(i) pertence a uma pessoa física ou jurídica que tem sua residência normal fora desse Estado;

(ii) não se acha registrado nesse estado; e

(iii) foi temporariamente importado para esse Estado; ficando, todavia, livre toda a Parte Contratante para negar-se a considerar como em **circulação internacional** todo o veículo que tenha permanecido em seu território durante mais de um ano sem interrupção relevante, e cuja duração pode ser fixada por essa Parte Contratante.

Considera-se que um conjunto de veículos está em **circulação internacional**, quando um pelo menos dos veículos do conjunto se enquadra nesta definição;

c) por **área urbana** (ou povoação) entende-se um espaço que compreende imóveis edificados e cujos acessos e saídas estão especialmente sinalizados como tais ou que está definido de qualquer outro modo na legislação nacional;

d) por **via** entende-se a superfície completa de todo caminho ou rua aberta à circulação pública;

e) por **pista** entende-se a parte de via normalmente utilizada para a circulação de veículos; uma via pode compreender várias pistas separadas entre si por um canteiro central ou diferença de nível;

f) nas pistas em que houver uma ou mais faixas laterais reservadas à circulação de certos veículos, a expressão **bordo da pista** significa, para os demais usuários da via ou estrada, o limite da parte a eles reservada;

g) por **faixas de trânsito** entende-se qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista possa ser subdividida, sinalizadas ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de uma fila de veículos automotores, que não sejam motocicletas;

h) por **intersecção** entende-se todo o cruzamento ao nível, entroncamento ou bifurcação de vias, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

i) por **passagem de nível** entende-se todo o cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde, com pista própria;

j) por **auto-estrada** (via de trânsito rápido) entende-se uma via especialmente concebida e construída para a circulação de veículos

automotores e que não tem acesso às propriedades adjacentes, e que:

(i) salvo em determinados lugares, ou em caráter temporário, tem pistas distintas para circulação em cada um dos dois sentidos, separadas entre si por uma faixa divisória não destinada à circulação ou, em casos excepcionais, por outros meios;

(ii) não cruza ao nível com nenhuma via pública, férrea, trilho de bonde, nem caminho de pedestres;

(iii) está especialmente sinalizada como auto-estrada;

k) considera-se que um veículo está:

(i) **parado**, quando está imobilizado durante o tempo necessário para embarque ou desembarque de pessoas, carga ou descarga de coisas;

(ii) **estacionado**, quando está imobilizado por uma razão que não seja a necessidade de evitar interferência com outro usuário da via ou uma colisão com um obstáculo; ou a de obedecer as regras de trânsito, e sua imobilização não se limita ao tempo necessário para embarcar ou desembarcar e carregar ou descarregar coisas.

Entretanto, as Partes Contratantes poderão considerar **parado** todo veículo imobilizado nas condições definidas no inciso (ii) da presente alínea, se a duração de sua imobilidade não exceder um período fixado pela legislação nacional, e considerar **estacionado** todo veículo imobilizado nas condições definidas no inciso (i) da presente alínea, se a duração de sua imobilidade exceder um período fixado pela legislação nacional.

l) por **ciclo** (biciclo ou triciclo) entende-se todo veículo de pelo menos duas rodas e acionado exclusivamente pelo esforço muscular da pessoa que o ocupa, especialmente mediante pedais ou manivelas;

m) por **ciclomotor** entende-se todo o veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda de 50 km (30 milhas) por hora; podendo, não obstante, toda Parte Contratante, em sua legislação nacional, não considerar como ciclomotores os veículos que não tiverem as características dos ciclos no que diz respeito às suas possibilidades de emprego, especialmente a característica de poderem ser movidos a pedais, ou cuja velocidade máxima, por fabricação, ou cujo peso ou que algumas características do motor excedam de certos limites. Nada na presente definição poderá ser interpretado no sentido de impedir as Partes Contratantes de assimilar totalmente os ciclomotores aos ciclos para aplicação de preceitos de sua legislação nacional sobre trânsito viário;

n) por **motocicleta**, entende-se todo o veículo de duas rodas com ou sem **side-car**, provido de um motor de propulsão. As Partes Contratantes poderão também, em sua legislação nacional, assimilar às motocicletas os veículos de três rodas cuja tara não exceda de 400 kg (900 libras). O termo motocicleta não inclui os ciclomotores, não obstante, as Partes Contratantes poderão, sob condição de que façam uma declaração nesse sentido, de conformidade com o disposto no § 2º do artigo 54 da presente Convenção, assimilar os ciclomotores às motocicletas para os efeitos da presente Convenção;

o) por **veículo motorizado** entende-se, com exceção dos ciclomotores no território das Partes Contratantes que não os hajam

assimilados às motocicletas e com exceção dos veículos que se desloquem sobre trilhos, todo o veículo a motor de propulsão e que circule em uma via por seus próprios meios;

p) por **veículo automotor** entende-se todo veículo motorizado que serve normalmente para o transporte viário de pessoas ou de coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou de coisas. Este termo compreende os ônibus elétricos, isto é, os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos, não compreende veículos, como tratores agrícolas, cuja utilização para o transporte viário de pessoas ou de coisas ou tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou de coisas, é apenas acessória (designado também como **automotor**);

q) por **reboque** entende-se todo veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo motorizado; este termo engloba os semi-reboques;

r) por **semi-reboque** entende-se todo reboque destinado a ser acoplado a um veículo automotor, de tal maneira que em parte repouse sobre este e cujo peso e o de sua carga estejam suportados, em grande parte, pelo referido automotor;

s) por **reboque leve** entende-se todo reboque cujo peso máximo autorizado não exceda de 750 kg (1.650 libras);

t) por **conjunto de veículos** entende-se um grupo de veículos acoplados, que participam no trânsito viário como uma unidade;

u) por **veículo articulado** entende-se o conjunto de veículos constituídos por um veículo automotor e um semi-reboque acoplado ao mesmo;

v) por **condutor** entende-se toda pessoa que conduza um veículo automotor ou de outro tipo (incluindo os ciclos), ou que guie por uma via, cabeças de gado isoladas, rebanho, bando, ou manada; ou animais de tiro, carga ou sela;

w) por **peso máximo autorizado** entende-se o peso máximo do veículo carregado, declarado admissível pela autoridade competente do Estado onde o veículo estiver matriculado;

x) por **tara** entende-se o peso do veículo sem pessoal de serviço, passageiros ou carga, mas com a totalidade de seu carburante e as ferramentas que o veículo carrega normalmente;

y) por **peso bruto total** entende-se o peso efetivo do veículo e de sua carga, incluído o peso do pessoal de serviço e dos passageiros;

z) as expressões **lado de circulação** e **correspondente ao lado da circulação**, significam a direita quando, segundo a legislação nacional, o condutor de um veículo deve cruzar com outro veículo, deixando esse a sua esquerda; em caso contrário, estas expressões significam à esquerda (nos países que conduzem na esquerda).

aa) a obrigação do condutor de um veículo dar preferência a outros veículos significa que esse condutor não deve continuar sua marcha ou sua manobra, nem recomeçá-la, se com isso pode obrigar aos condutores de outros veículos a modificar bruscamente a direção ou a velocidade dos mesmos.

ARTIGO 2

Anexos da Convenção

Os anexos da presente Convenção, a saber:

Anexo 1: exceções à obrigação de admitir em circulação internacional aos automotores e reboques;

Anexo 2: número de matrícula dos automotores e dos reboques em circulação internacional;

Anexo 3: signo distintivo dos automotores e dos reboques em circulação internacional;

Anexo 4: marcas de identificação dos automotores e dos reboques em circulação internacional;

Anexo 5: condições técnicas relativas aos automotores e reboques;

Anexo 6: permissão nacional para dirigir, e

Anexo 7: permissão internacional para dirigir; formam parte integrante da presente Convenção.

ARTIGO 3

Obrigações das Partes Contratantes

1. a). As Partes Contratantes adotarão as medidas adequadas para que as regras de trânsito em vigor em seu território se ajustem, em substância, às disposições do Capítulo II da presente Convenção. Com a condição de que as mencionadas normas não sejam em nada incompatíveis com as citadas disposições;

(i) essas regras poderão não reproduzir aquelas disposições que se aplicam a situações que não se apresentam no território da Parte Contratante em questão;

(ii) essas regras poderão conter disposições não previstas no citado Capítulo II.

b) As disposições do presente parágrafo não obrigam as Partes Contratantes a prever sanções penais para toda infração das disposições do Capítulo II que se encontram reproduzidas em suas normas de trânsito.

2. a) As Partes Contratantes adotarão igualmente as medidas adequadas para que as regras, em vigor em seu território, sobre as condições técnicas que devem apresentar os automotores e os reboques, se ajustem ao prescrito no Anexo 5 da presente Convenção; com a condição de não serem em nada incompatíveis com os princípios de segurança que informam as referidas disposições, essas regras poderão conter disposições não previstas no mencionado anexo. Adotarão também as medidas adequadas para que os automotores e reboques matriculados em seu território se ajustem às disposições do Anexo 5 da presente Convenção, quando em circulação internacional.

b) As disposições do presente parágrafo não impõem nenhuma obrigação às Partes Contratantes, no que se refere as regras em vigor em seu território com respeito às condições técnicas que devem apresentar os veículos motorizados, não considerados automotores para os efeitos da presente Convenção.

3. Com reserva das exceções previstas no Anexo 1 da presente Convenção, as Partes Contratantes estarão obrigadas a admitir em seu território, em trânsito internacional, os automotores e os reboques que reúnam as condições definidas do Capítulo III da presente Convenção e cujos condutores reúnam os requisitos exigidos no Capítulo IV; estarão também obrigadas a reconhecer os certificados de matrícula expedidos de conformidade com as disposições do Capítulo III como prova, enquanto não se demonstre em contrário, de que os veículos reúnam as condições definidas no referido Capítulo III.

4. As medidas que tenham adotado, ou venham a adotar, as Partes Contratantes, seja unilateralmente, seja em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, para admitir em seu território, em circulação internacional os automotores e os reboques que não reúnam todas as condições estabelecidas no Capítulo III da presente Convenção, e para reconhecer, com exceção dos casos previstos no Capítulo IV, a validade em seu território, das licenças para dirigir, expedidas por outra Parte Contratante, serão consideradas como em conformidade com o objetivo da presente Convenção.

5. As Partes Contratantes estarão obrigadas a admitir como em circulação internacional em seu território os ciclos e os ciclomotores que reúnam condições técnicas definidas no Capítulo V da presente Convenção e cujo condutor tenha sua residência normal em território de outra Parte Contratante. Nenhuma Parte Contratante poderá exigir que os condutores de ciclos e ciclomotores em trânsito internacional sejam portadores de licença para dirigir. Entretanto, as Partes Contratantes que, de conformidade com o parágrafo 2 do artigo 54 da presente Convenção, hajam formulado uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, poderão exigir a habilitação aos condutores de ciclomotores em circulação internacional.

6. As Partes Contratantes comprometem-se a comunicar a outra Parte Contratante que o solicite, as informações que permitam estabelecer a identidade da pessoa em cujo nome um automotor ou um reboque acoplado a este acha-se matriculado em seu território, quando a solicitação indicar que esse veículo esteve implicado em um acidente no território da Parte Contratante que solicita a informação.

7. As medidas que hajam adotado ou venham a adotar as Partes Contratantes, seja unilateralmente, seja em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, para facilitar o trânsito viário internacional mediante a simplificação das formalidades aduaneiras, policiais, de saúde pública e demais análogas, assim como as medidas adotadas para harmonizar as atribuições e o horário de trabalho das repartições e dos postos aduaneiros num mesmo e determinado ponto da fronteira, serão considerados em conformidade com o objetivo da presente Convenção.

8. As disposições dos parágrafos 3, 5 e 7 do presente artigo não limitarão o direito das Partes Contratantes de subordinar a admissão em seu território, em circulação internacional, dos veículos automotores e dos reboques, ciclomotores e ciclos, como também de seus condutores e ocupantes, à sua regulamentação sobre transportes comerciais de passageiros e mercadorias, à sua regulamentação em matéria de seguros de responsabilidade civil dos condutores e à sua regulamentação aduaneira e, em geral, às suas regulamentações sobre matérias outras que não o trânsito viário.

ARTIGO 4

Sinalização

As Partes Contratantes da presente Convenção que não forem Partes Contratantes na Convenção sobre sinalização viária, aberta a assinatura em Viena, no mesmo dia que a presente Convenção, comprometem-se:

a) a que todos os sinais viários, semáforos e marcas sobre o pavimento, utilizados em seu território, constituam um sistema coerente;

b) a limitar o número dos tipos de sinais e a colocar sinais somente nos lugares em que se julgar útil sua presença;

c) a colocar sinais de advertência de perigo à distância adequada dos obstáculos por eles indicados, a fim de que a advertência aos condutores seja eficaz;

d) que se proíba:

(i) figure em um sinal, em seu suporte ou em qualquer outro dispositivo que sirva para regular o trânsito, qualquer coisa não relacionada com o objetivo do sinal ou dispositivo; não obstante, quando as Partes Contratantes ou suas subdivisões autorizarem a uma associação sem fins lucrativos a colocar sinais de indicação, poderão permitir que o emblema da dita associação figure no sinal ou seu suporte sob a condição de que não dificulte a compreensão do dito sinal;

(ii) se coloquem placas, cartazes, marcas ou dispositivos que possam se confundir com os sinais ou com outros dispositivos destinados a regular o trânsito, reduzir a visibilidade ou a eficácia dos mesmos, ofuscar os usuários da via ou distrair sua atenção de modo perigoso para segurança do trânsito.

CAPÍTULO II

Regras Aplicáveis ao Trânsito Viário

ARTIGO 5

Valor da Sinalização

1. Os usuários da via deverão, mesmo no caso de que as prescrições de que se trata pareçam em contradição com outras regras de

trânsito, obedecer às prescrições, indicadas pelos sinais viários, semáforos ou marcas viárias.

2. As prescrições indicadas por semáforos prevalecem sobre as indicadas por sinais viários que regulem a prioridade.

ARTIGO 6

Ordens dadas pelos agentes encarregados de regular o trânsito

1. Os agentes encarregados de regular o trânsito serão facilmente reconhecidos e visíveis à distância, tanto de noite como de dia.

2. Os usuários da via estarão obrigados a obedecer imediatamente qualquer ordem dos agentes encarregados de regular o trânsito.

3. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que se considerem especialmente como ordens dos agentes que regulam o trânsito:

a) o braço levantado verticalmente; este gesto significa **atenção, pare**, para os usuários da via, salvo para os condutores que não possam deter-se em condições de segurança suficiente; além do mais, se esse gesto for efetuado numa intersecção, não obrigará a que se detenham os condutores que já hajam penetrado nela.

b) o braço ou os braços estendidos horizontalmente; este sinal significa "pare" para todos os usuários da via que venham, qualquer que seja o sentido de sua marcha, de direções que cortem a indicada pelo braço ou braços estendidos; depois de haver feito este gesto, o agente encarregado de regular o trânsito poderá baixar o braço ou os braços; para os condutores que se encontrem de frente para o agente ou detrás dele, este gesto significa igualmente "pare";

c) o agitar de uma luz vermelha: este gesto significa "pare" para os usuários da via aos quais a luz é dirigida.

4. As prescrições dos agentes que regulam o trânsito prevalecem sobre as indicadas pelos sinais viários, semáforos ou marcas viárias, como também sobre as regras de trânsito.

ARTIGO 7

Regras Gerais

1. Os usuários da via deverão abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito, pôr em perigo pessoas ou causar a propriedades públicas ou privadas.

2. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que os usuários da via deverão abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou criando qualquer outro obstáculo na mesma. Os usuários da via, que não tenham podido evitar a criação de um obstáculo ou perigo, deverão adotar as medidas necessárias para fazê-lo desaparecer o mais breve possível e, se não puderem fazê-lo imediatamente, assinalá-lo aos outros usuários.

ARTIGO 8

Condutores

1. Todo o veículo em movimento ou todo o conjunto de veículos em movimento deverá ter um condutor.

2. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que os animais de carga, tiro, ou sela e, salvo eventualmente nas zonas especialmente sinalizadas em seus lugares de entrada, as cabeças de gado sozinhas ou em rebanho deverão ter um guia.

3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir.

4. Todo condutor de um veículo motorizado deverá possuir os conhecimentos e habilidades necessários para a condução de veículo; esta disposição não se opõe, todavia, à aprendizagem de direção de conformidade com a legislação nacional.

5. Todo condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo ou poder guiar os seus animais.

ARTIGO 9

Rebanhos

Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que salvo quando se disponha de outras formas para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado, e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito.

ARTIGO 10

Posição sobre a pista de rolamento

1. O lado de circulação deverá ser o mesmo em todas as vias de um Estado, salvo, quando for o caso, das vias que servirem exclusiva ou principalmente para o trânsito entre dois Estados.

2. Os animais que circulem pela pista de rolamento deverão, dentro do possível, ser mantidos junto ao bordo da pista correspondente ao lado da circulação.

3. Sem prejuízo das disposições em contrário do parágrafo 1 do artigo 7, do parágrafo 6 do artigo 11 e das demais disposições em contrário da presente Convenção, todo condutor deverá manter seu veículo, na medida que o permitam as circunstâncias, junto ao bordo da pista de rolamento correspondente ao lado da circulação. Contudo as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão estabelecer normas mais precisas no que diz respeito ao lugar, na pista de rolamento dos veículos destinados ao transporte de mercadorias.

4. Quando uma via compreender duas ou três faixas, nenhum condutor deverá invadir a faixa situada no sentido oposto à de circulação.

5. a) Nas pistas de circulação em dois sentidos e que tenham pelo menos quatro faixas, nenhum condutor deverá invadir as faixas situadas inteiramente na metade da pista oposta ao sentido da circulação.

b) Nas pistas de trânsito em dois sentidos e que tenham três faixas, nenhum condutor deverá invadir as faixas situadas na borda da pista oposta à correspondente ao sentido da circulação.

ARTIGO 11

Ultrapassagem e circulação em filas

1. a) A ultrapassagem deverá ser feita pelo lado oposto ao correspondente da circulação;

b) Todavia, a ultrapassagem deverá efetuar-se pelo lado correspondente à circulação no caso de que o condutor que se quer ultrapassar, depois de haver indicado seu propósito de dirigir-se ao lado oposto ao sentido da circulação, tenha levado seu veículo ou seus animais para esse lado da pista, com o objetivo de girar para esse lado para tomar outra via, ou entrar numa propriedade à margem da estrada ou estacionar nesse lado.

2. Sem prejuízo da observância das disposições do parágrafo 1 do artigo 7 e do artigo 14 da presente Convenção, todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás, haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar, está livre numa extensão suficiente para que, tendo em vista a diferença entre a velocidade de seu veículo durante a manobra e a dos usuários da via aos quais pretende ultrapassar, sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

d) exceto se ao tomar uma faixa de trânsito proibida ao trânsito contrário, puder, sem inconveniente para o usuário ou usuários da via que houver ultrapassado, volver ao lugar prescrito no parágrafo 3 do artigo 10 da presente Convenção.

3. De conformidade com o disposto no parágrafo 2 do presente artigo estará, em particular, proibido nas pistas de circulação com dois sentidos, a ultrapassagem nas curvas e nas proximidades de uma lombada de visibilidade insuficiente, a não ser que haja nesses lugares faixas de trânsito cujos sinais proibem que as utilize o trânsito em sentido contrário.

4. Todo condutor que efetuar ultrapassagem deverá afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral suficiente.

5. a) Nas pistas que tenham pelo menos duas faixas de trânsito reservadas à circulação no mesmo sentido, o condutor que se vir obrigado a efetuar uma nova manobra de ultrapassagem imediatamente ou pouco depois de haver voltado ao lugar prescrito no parágrafo 3 do artigo 10 da presente Convenção poderá, para efetuar essa ultrapassagem, permanecer na faixa de trânsito utilizada para primeira ultrapassagem, sob a condição de certificar-se de que pode fazê-la sem inconveniência para os condutores de veículos mais rápidos que venham atrás do seu.

b) Todavia, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão dispor que os preceitos do presente parágrafo não sejam aplicados aos condutores de ciclos, ciclomotores, motocicletas e veículos que não sejam considerados como automotores para os efeitos da presente Convenção, bem como aos condutores de automotores cujo peso máximo autorizado seja superior a 3.500 kg (7.700 libras) ou cuja velocidade máxima de fabricação, não possa exceder de 40 km (25 milhas) por hora.

6. Quando as disposições do parágrafo 5, alínea a, do presente artigo forem aplicadas e a densidade do trânsito for tal, que os veículos não somente ocupem toda a largura da pista reservada ao sentido de sua marcha, mas também só possam circular a uma velocidade que dependa da do veículo que os preceda na fila que seguem:

a) sem prejuízo das disposições do parágrafo 9 do presente artigo, o fato de que os veículos de uma fila circulem mais depressa do que os veículos de outra fila, não será considerado como uma ultrapassagem, para os efeitos do presente artigo;

b) um condutor que não se encontrar na faixa de trânsito mais próxima ao bordo da pista correspondente ao sentido da circulação não deverá mudar de fila senão para preparar-se para girar à direita ou à esquerda, ou para estacionar. Excetuam-se as mudanças de fila que devem realizar os condutores, em cumprimento da legislação nacional resultante da aplicação das disposições do parágrafo 5b do presente artigo.

7. Nos casos de circulação em fila, descritos nos parágrafos 5 e 6 do presente artigo, quando as faixas de trânsito estiverem delimitadas sobre a pista por marcas longitudinais, os condutores não poderão trafegar sobre essas marcas.

8. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 2 do presente artigo e de outras restrições que as Partes Contratantes ou suas subdivisões estabelecerem em matéria de ultrapassagem em intersecções e passagens de nível, nenhum condutor de veículo poderá ultrapassar a um veículo que não seja um biciclo, um ciclomotor de duas rodas, ou uma motocicleta de duas rodas sem "side-car":

a) imediatamente antes e durante a passagem de uma intersecção que não seja uma praça de circulação giratória, salvo:

(i) no caso previsto no parágrafo 1b deste artigo;

(ii) no caso de que a via, em que a ultrapassagem se efetua, goze de preferência na intersecção;

(iii) no caso de que o trânsito esteja regulado na intersecção por um agente do trânsito ou por semáforos.

b) imediatamente antes e durante o cruzamento de nível que não tenham barreiras nem meias-barreiras, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, sem embargo, permitir essa ultrapassagem nas passagens de nível em que a circulação esteja regulada por semáforos que tenham um sinal positivo que permita a passagem de veículos.

9. Um veículo não deve ultrapassar o outro que se aproxime de uma passagem de pedestres delimitada por marcas sobre a pista ou sinalizada com tal, ou que se detenha na vertical dessa passagem, salvo que o faça a uma velocidade suficientemente reduzida para poder deter-se imediatamente se encontrar na passagem um pedestre. Nada do disposto no presente parágrafo poderá interpretar-se no sentido de que impeça as Partes Contratantes ou suas subdivisões proibir a ultrapassagem a partir de uma distância determinada antes da faixa de passagem de pedestres, ou impor condições mais restritas ao condutor de um veículo que se proponha a ultrapassar outro veículo parado imediatamente antes da referida faixa.

10. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá, salvo nos casos previstos no parágrafo 1º do artigo 16 da presente convenção, aproximar-se do bordo da pista correspondente ao lado da circulação, sem acelerar a sua marcha. Quando a largura insuficiente da pista, seu perfil ou seu estado não permitirem, tendo em conta a densidade do trânsito contrário, ultrapassar com facilidade e sem perigo a um veículo lento, de grandes dimensões ou que é obrigado a respeitar um limite de velocidade, o condutor deste último veículo deverá diminuir sua marcha e, quando necessário, desviar-se para o lado, quanto antes seja possível, para dar passagem aos veículos que seguem.

11. a) As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, nas pistas de um só sentido e nas de dois sentidos de circulação, quando pelo menos, duas faixas, nas áreas urbanas, e três fora delas, forem reservadas ao trânsito no mesmo sentido e sinalizadas mediante marcas longitudinais:

(i) permitir que os veículos que circulem por uma pista ultrapassem pelo lado correspondente ao da circulação, veículos que transitam noutra faixa;

(ii) estabelecer que não se apliquem as disposições do parágrafo 3 do artigo 10 da presente Convenção; a) sob a condição de que imponham restrições adequadas à possibilidade de mudar de faixa.

b) No caso previsto na alínea a) do presente parágrafo e sem prejuízo do disposto no parágrafo 9 do presente artigo, esta manobra não será considerada como ultrapassagem para os efeitos da presente Convenção.

ARTIGO 12

Passagem ao lado do trânsito de sentido oposto

1. Ao passar pelos veículos de direção contrária, todo condutor deverá deixar livre uma distância lateral suficiente e, se for preciso, cingir-se ao bordo da pista correspondente ao lado da circulação. Caso, ao assim proceder, seu avanço se encontrar obstruído por um obstáculo ou pela presença de outros usuários da via, deverá diminuir a marcha e, se preciso for, parar para dar passagem ao usuário ou usuários que venham em sentido contrário.

2. Em vias de montanhas e vias de grande declive que tenham características análogas, nas quais seja impossível ou difícil passar ao lado de outro veículo, o condutor do veículo que desce deverá afastar-se para dar passagem para os veículos que sobem, exceto quando a disposição das áreas de parada ao lado da estrada, para permitir que os veículos se afastem, seja tal que, tendo em conta a velocidade e posição do veículo, o veículo que sobe disponha de uma área de parada diante dele e que um dos veículos se visse obrigado a uma marcha à ré se o que sobe não se afastasse colocando-se nessa área de parada. No caso de que um dos veículos, que vão passar um pelo outro, deve dar marcha à ré para permitir a passagem, será o condutor do veículo que desce o que deverá fazer essa manobra, a menos que a mesma resulte evidentemente mais fácil para o condutor do veículo que sobe. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, todavia, para certos veículos ou certas vias ou trechos de vias, prescrever regras especiais diferentes das do presente parágrafo.

ARTIGO 13

Velocidade e distância entre veículos

1. Todo condutor de veículo deverá ter em todas as circunstâncias o domínio de seu veículo, de maneira que possa acomodar-se às exigências da prudência e estar a todo momento em condições de efetuar todas as manobras necessárias. Ao regular a velocidade de seu veículo, deverá ter constantemente em conta as circunstâncias, em especial a disposição do terreno, o estado da via, o estado e carga de seu veículo, as condições atmosféricas e a intensidade do trânsito, de tal forma que possa deter seu veículo dentro dos limites de seu campo de visibilidade, como também diante de qualquer obstáculo previsível. Deverá diminuir a velocidade e, quando preciso, deter-se tantas quanto as circunstâncias o exigirem, especialmente quando a visibilidade não for boa.

2. Nenhum condutor deve obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação, sem causa justificada, a uma velocidade anormalmente reduzida.

3. O condutor de um veículo que circula atrás de outro deverá deixar livre entre um e outro uma distância de segurança suficiente para poder evitar uma colisão, em caso de diminuição brusca de velocidade ou parada súbita do veículo que o precede.

4. A fim de facilitar a ultrapassagem fora das áreas urbanas os condutores de veículos ou de conjunto de veículos de mais de 3.500 kg (7.700 libras) de peso máximo autorizado, ou de mais de 10m (33 pés) de comprimento total, deverão, salvo quando ultrapassam ou se dispõem a ultrapassar, manter-se a uma distância adequada dos veículos motorizados que os precedam, de maneira que os veículos que os ultrapassem possam intercalar-se sem perigo, no espaço que fica livre na frente do veículo ultrapassado. No entanto, esta disposição não será aplicável nem quando o trânsito for muito denso, nem quando for proibida a ultrapassagem. Além do mais:

a) as autoridades competentes poderão estabelecer que esta disposição não seja aplicada a certos comboios de veículos ou nas vias que tenham duas faixas para o sentido de trânsito em questão;

b) as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão fixar cifras diferentes das mencionadas no presente parágrafo, com referência às características dos veículos afetados pela disposição do presente parágrafo.

5. Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido que impeça as Partes Contratantes ou suas subdivisões prescrever limitações, gerais ou locais, de velocidade para todos os veículos ou para certas categorias de veículos ou para prescrever em certas vias ou em certas categorias de vias velocidades mínimas ou máximas, ou para prescrever distâncias mínimas justificadas pela presença na via de determinadas categorias de veículos que apresentem um perigo especial, sobretudo devido a seu peso ou à sua carga.

ARTIGO 14

Normas gerais para manobras

1. Todo condutor que queira executar uma manobra, tal como sair de uma fila de veículos estacionados ou entrar nela, deslocar-se para a direita ou para a esquerda, da pista, girar à esquerda da pista, girar à esquerda ou à direita para tomar outra via ou para entrar numa propriedade confinante, não começará a executar essa manobra antes de haver-se certificado de que pode fazê-lo sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar-se com ele, tendo em conta sua posição, sua direção e sua velocidade.

2. Todo condutor que desejar dar meia volta ou marcha-à-ré não começará a executar essa manobra antes de haver-se certificado de que pode fazê-lo sem pôr em perigo os usuários da via, ou constituir obstáculos para eles.

3. Antes de girar ou efetuar uma manobra, que implique num deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara, e com devida antecipação, por meio de indicador ou

indicadores de direção de seu veículo ou, no caso de defeito, quando possível, fazendo um sinal apropriado com o braço. O sinal do indicador ou indicadores de direção deverá continuar sendo feito durante todo o tempo que durar a manobra e deverá cessar ao término da mesma.

ARTIGO 15

Normas especiais relativas aos veículos dos serviços regulares de transportes coletivos

Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que nas áreas urbanas, com a finalidade de facilitar a circulação dos veículos dos serviços regulares de transportes coletivos, os condutores dos demais veículos, com ressalva do disposto no parágrafo 1 do artigo 17 da presente Convenção, reduzam a velocidade e, se preciso, detenham-se para que aqueles veículos de transporte coletivo possam efetuar a manobra necessária para prosseguir sua marcha nas saídas das paradas sinalizadas como tais. As disposições adotadas nesse sentido pelas Partes Contratantes ou suas subdivisões não modificam em absoluto a obrigação que têm os condutores de veículos de transportes coletivos de adotar as precauções necessárias para evitar todo risco de acidente, depois de haver anunciado, por meio de seus indicadores de direção, seu propósito de recomençar a marcha.

ARTIGO 16

Mudança de direção

1. Antes de girar à direita ou à esquerda para entrar em outra via ou propriedade confinante, todo condutor, sem prejuízo do disposto no parágrafo 1 do artigo 7 e no artigo 14 da presente Convenção, deverá:

a) se quiser sair da via pelo lado correspondente ao da circulação aproximar-se o máximo possível do bordo da pista correspondente, a este sentido, e executar sua manobra no menor espaço possível;

b) se quiser sair da via pelo outro lado, e sem prejuízo de qualquer outra disposição que as Partes Contratantes ou suas subdivisões possam haver ditado para os ciclos e ciclomotores, cingir-se o máximo possível ao eixo da pista, caso se trate de uma pista de circulação nos dois sentidos, ou à borda da pista oposta ao correspondente ao sentido de circulação, tratando-se de uma pista de um só sentido, e, se quiser entrar em outra via de circulação nos dois sentidos, efetuar sua manobra entrando na pista dessa via pelo lado correspondente ao sentido de circulação.

2. Durante sua manobra de mudança de direção, o condutor, sem prejuízo do disposto no art. 21 da presente Convenção, pelo que se refere aos pedestres, deverá ceder passagem aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via em que vai sair e aos ciclos e ciclomotores que transitem pelas faixas para ciclistas que atravessem a pista, na qual vai entrar.

ARTIGO 17

Redução da marcha

1. Nenhuma condutor de veículo deverá freiar bruscamente, a menos que razões de segurança o obriguem a tal.

2. Todo condutor que quiser diminuir consideravelmente a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes indevidos para outros condutores a não ser que essa diminuição de velocidade seja motivada por um perigo iminente. Além do mais, a menos que haja certificado que não o segue nenhum veículo ou que o veículo que o segue se encontra bastante distanciado, deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecipação, fazendo com o braço um sinal apropriado; todavia esta disposição não se aplicará se a indicação de diminuição de

velocidade for feita acendendo os faróis de freio de seu veículo, definida no parágrafo 31 do anexo 5 da presente Convenção.

ARTIGO 18

Intersecções e obrigações de dar preferência

1. Todo condutor, ao aproximar-se de uma intersecção, deve demonstrar prudência especial, apropriada às condições locais. O condutor do veículo deve, sobretudo, conduzir a uma velocidade que o possibilite a parar a fim de dar passagem a veículos que tenham o direito de preferência.

2. Todo condutor que surgir de uma vereda ou de uma estrada de terra para entrar na via que não seja vereda ou estrada de terra é obrigado a dar passagem aos veículos que trafegam nessa via. Para finalidade do presente artigo, os termos vereda e estrada de terra poderão ser definidos na legislação nacional.

3. Todo condutor que sair de uma propriedade confinante à via deverá dar preferência aos veículos que trafegarem nessa via.

4. Com essa ressalva do Parágrafo 7 do presente artigo:

a) nos Estados em que a circulação se faz à direita o condutor de um veículo deve dar preferência nas intersecções, que não sejam as especificadas no Parágrafo 2 do presente artigo e no artigo 25, Parágrafos 2 e 4, desta Convenção, aos veículos que se aproximarem pela direita;

b) as Partes Contratantes ou suas subdivisões, em cujos territórios o trânsito se faz pela esquerda, acham-se livres para regular o direito de preferência, nas intersecções, como bem entenderem.

5. Mesmo que os semáforos lhe sejam favoráveis, nenhum condutor deve entrar em uma intersecção, se a densidade do trânsito é tal que ele provavelmente seria obrigado a parar na intersecção, obstruindo ou impedindo assim a passagem do trânsito transversal.

6. Todo condutor que haja penetrado numa intersecção, onde o trânsito é controlado por semáforos, pode deixar a intersecção sem aguardar que o trânsito se abra na direção que vai tomar, contanto que isso não impeça o avanço dos outros usuários da via que se dirigem na direção aberta.

7. Nas intersecções, os condutores de veículos que não se desloquem sobre trilhos terão a obrigação de ceder passagem aos veículos que se desloquem sobre eles.

ARTIGO 19

Passagem de Nível

Todo usuário da via deverá ter especial prudência nas proximidades das passagens de nível e ao cruzá-las. Em especial:

a) todo condutor de veículo deverá transitar em velocidade moderada;

b) sem prejuízo da obrigação de obedecer às indicações de detenção ante semáforos ou a um sinal acústico, nenhum usuário da via deverá penetrar numa passagem de nível cujas barreiras ou semibarreiras estejam atravessadas na via, estejam em movimento para colocarem-se atravessadas ou cujas meias-barreiras estejam se levantando;

c) se uma passagem de nível não estiver provida de barreiras, semibarreiras nem semáforos, nenhum usuário da via deverá penetrar nela sem antes haver-se certificado de que não se aproxima nenhum veículo que circule sobre trilhos;

d) nenhum usuário da via deverá prolongar-se indevidamente na travessia de uma passagem de nível; em caso de imobilização forçosa de um veículo, seu condutor deverá esforçar-se para retirá-lo da via férrea e, se não o conseguir, deverá adotar imediatamente todas as medidas a seu alcance para que os maquinistas dos veículos que circulem sobre trilhos sejam advertidos da existência do perigo com suficiente antecipação.

ARTIGO 20

Regras Aplicáveis aos Pedestres

1. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão estabelecer que as disposições do presente artigo só sejam aplicáveis àqueles casos em que a circulação de pedestres pela pista seja perigosa para o trânsito de veículos ou o obstrua.

2. Se ao bordo da pista houver passeios ou acostamentos apropriados para pedestres, estes deverão transitar por eles. Todavia, tomando as precauções necessárias:

a) os pedestres que empurram ou que levam objetos volumosos poderão utilizar a pista, se sua circulação pelo passeio ou acostamento vier a ser um estorvo considerável para os demais pedestres;

b) os grupos de pedestres conduzidos por um guia ou que formem um cortejo poderão circular pela pista.

3. Se não for possível utilizar os passeios ou acostamentos ou se estes não existirem, os pedestres poderão circular pela pista; quando existir uma faixa de trânsito para ciclistas e quando a densidade do trânsito o permitir poderão circular por essa faixa, mas sem obstruir a passagem dos ciclistas e dos motociclistas.

4. Quando circulem pedestres pela pista, em conformidade com os parágrafos 2 e 3 do presente artigo, deverão fazê-lo o mais próximo possível do bordo da pista.

5. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam o seguinte: os pedestres que circulam pela pista deverão transitar pelo lado oposto ao correspondente ao da circulação, se podem fazê-lo com segurança; sem embargo, as pessoas que empurram um ciclô, um ciclomotor ou uma motocicleta deverão transitar, em todo o caso, pelo lado da pista correspondente ao da circulação; o mesmo devem fazer os grupos de pedestres conduzidos por um guia ou que formem um cortejo. Salvo no caso em que formem um cortejo, os pedestres que circulam pela pista à noite ou com má visibilidade, ou de dia, se a densidade do trânsito dos veículos o exige, deverão, na medida do possível, ir em uma só fila, um atrás do outro.

6. a) Os pedestres não deverão penetrar numa pista para atravessá-la sem tomar as devidas precauções e deverão utilizar as passagens de pedestres quando existir alguma nas imediações.

b) Para atravessar uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:

(i) se a passagem estiver dotada de semáforos de pedestres, estes deverão obedecer as indicações das luzes;

(ii) se a passagem não estiver dotada de semáforos mas a circulação dos veículos estiver regulada por sinais luminosos ou por um agente de trânsito, enquanto o sinal luminoso ou o gesto do agente do trânsito indicar que os veículos podem passar pela pista, os pedestres não deverão penetrar na mesma;

(iii) nas restantes passagens para pedestres, estes não deverão penetrar na pista da estrada sem levar em conta a distância e a velocidade dos veículos que se aproximam.

c) Para atravessar, fora de uma passagem para pedestres, sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista, os pedestres não deverão penetrar na pista sem antes se haverem certificado de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito dos veículos.

d) Uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

7. Não obstante, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão ditar normas mais estritas com referências aos pedestres que atravessam a pista da via pública.

ARTIGO 21

Comportamento dos Condutores com Respeito aos Pedestres

1. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 1 do artigo 7, do parágrafo 9 do artigo 11, e do parágrafo 1º do artigo 13 da presente

Convenção, quando existir na pista uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) se o trânsito de veículos estiver regulado nessa passagem por um semáforo ou por um agente de trânsito, os condutores deverão deter-se, quando lhes estiver proibido passar, antes de penetrar na passagem, e, quando lhes for permitido passar, não deverão obstruir nem estorvar o trânsito dos pedestres que hajam começado a cruzar ou atravessar a passagem nas condições previstas no artigo 20 da presente Convenção; se os condutores giram para penetrar em outra via em cuja entrada se encontrar uma passagem para pedestres, só poderão fazê-lo em marcha lenta e deixando passar, detendo-se com essa finalidade, em caso necessário, os pedestres que hajam começado ou comecem a cruzar nas condições previstas no parágrafo 6 do artigo 20 da presente Convenção;

b) se o trânsito dos veículos não estiver regulado nessa passagem por um semáforo nem por agente de trânsito, os condutores deverão aproximar-se da passagem, moderando a marcha o suficiente para não pôr em perigo os pedestres que entraram ou entram nela; em caso necessário, deverão deter-se para deixá-los passar.

2. Os condutores que tenham o propósito de ultrapassar, pelo lado correspondente ao da circulação, a um veículo de transporte público em uma parada sinalizada como tal, deverão reduzir a velocidade de seus veículos e deter-se, se for preciso, para permitir que os passageiros possam subir ou descer do referido veículo.

3. Nada do disposto no presente artigo poderá ser interpretado no sentido de que impeça as Partes Contratantes, ou suas subdivisões, de obrigar o condutor de veículo a deter-se cada vez que um pedestre estiver cruzando ou vá cruzar por uma passagem de pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista nas condições previstas no artigo 20 da presente Convenção; ou a proibir o condutor de impedir ou estorvar o trânsito dos pedestres que estejam atravessando a pista numa intersecção, ou muito próximo dela, mesmo que não haja nesse lugar nenhuma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista da via pública.

ARTIGO 22

Ilhotas na Estrada

Sem prejuízo do disposto no artigo 10 da presente Convenção, todo condutor poderá deixar à sua direita ou à sua esquerda as ilhotas, balizas e demais dispositivos instalados na estrada pela qual circula, com exceção dos casos seguintes:

a) quando um sinal impuser a passagem por um dos lados da ilhota, da baliza ou do dispositivo;

b) quando a ilhota, a baliza ou dispositivo estiverem instalados no centro de uma pista com circulação dos dois sentidos, o condutor deverá deixar a ilhota, a baliza ou o dispositivo do lado contrário ao correspondente ao da circulação.

ARTIGO 23

Parada e Estacionamento

1. Fora das áreas urbanas, os veículos e animais parados ou estacionados deverão estar situados, na medida do possível, fora da pista. Não deverão estar situados nas faixas para ciclistas nem, exceto quando assim o permita a legislação nacional pertinente, nos passeios ou acostamentos especialmente preparados para pedestres.

2. a) Os animais e veículos parados ou estacionados na pista deverão estar situados o mais próximo possível dos bordos da mesma. Um condutor não deverá parar seu veículo nem estacioná-lo numa pista, senão no lado correspondente ao da circulação; não obstante, estará autorizado a pará-lo ou estacioná-lo no outro lado quando, devido à presença de trilhos, não for possível fazê-lo no lado correspondente ao da circulação. Além do mais, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão:

(i) não proibir a parada e o estacionamento em qualquer lado, sob certas condições, especialmente se houver sinais viários que proibam a parada no lado da circulação de trânsito;

(ii) nas pistas de sentido único, autorizar a parada e o estacionamento no lado contrário, simultaneamente, ou não, com a parada e o estacionamento no lado da circulação;

(iii) autorizar a parada e o estacionamento no centro da pista de rolamento em lugares especialmente indicados.

b) Salvo disposições contrárias, previstas pela legislação nacional, nenhum veículo poderá parar nem estacionar em fila dupla na pista, excetuados os bicíclis, os ciclomotores de duas rodas e motocicletas de duas rodas em *side-car*. Os veículos parados ou estacionados deverão situar-se paralelamente à borda da pista, a menos que a disposição do local permita outra colocação.

3. a) Estão proibidos toda parada e todo estacionamento de veículos na pista de rolamento:

(i) Nas passagens para pedestres, nas passagens para ciclistas e nas passagens de nível;

(ii) nos trilhos de bonde ou de vias férreas, que passam pela via ou tão perto desses trilhos de modo que se impeça a circulação dos bondes ou dos trens, assim como, com ressalva da possibilidade para as Partes Contratantes ou suas subdivisões de prover disposições contrárias, nos passeios e nas faixas para ciclistas;

b) Toda parada e todo estacionamento de veículos ficam proibidos em todo lugar em que possam constituir perigo, especialmente:

(i) sob passagens superiores e nos túneis, salvo, eventualmente, em lugares especialmente indicados;

(ii) na pista próximo às lombadas e nas curvas quando não houver visibilidade suficiente para que os demais veículos possam ultrapassar sem perigo, tendo em conta a velocidade dos veículos no trecho da via de que se trate.

(iii) na pista de rolamento na altura de uma marca longitudinal, quando não se aplica o inciso (ii) da alínea b do presente parágrafo, mas a largura da pista entre a marca e o veículo for inferior a 3 m (10 pés) e essa marca indicar a proibição de ultrapassá-la, para os veículos que cheguem a ela pelo mesmo lado;

c) Fica proibido todo estacionamento de veículos na pista:

(i) nas imediações das passagens de nível, das intersecções, e das paradas de ônibus, de ônibus elétrico ou de veículos sobre trilhos, nas distâncias que determinar a legislação nacional;

(ii) diante das entradas para veículos, nas propriedades;

(iii) em todo lugar onde o veículo estacionado impeça o acesso a outro veículo regularmente estacionado ou a saída de tal veículo;

(iv) na pista central das vias de três pistas e, fora das áreas urbanas nas pistas das vias que uma sinalização adequada indique que têm o caráter de vias preferenciais;

(v) em lugares tais que o veículo estacionado impeça a visão de sinais viários ou semáforos aos usuários da via.

4. Um condutor não deverá abandonar seu veículo ou seus animais sem haver adotado todas as precauções necessárias para evitar qualquer acidente, nem, no caso de um automotor, para impedir seu uso sem autorização.

5. Recomenda-se para as legislações nacionais estabeleçam que todo veículo motorizado, excetuados os ciclomotores de duas rodas e as motocicletas de duas rodas sem "side-car", assim como todo reboque, acoplado ou não, que se encontrar imobilizado na pista, fora de povoações, seja assinalado à distância por meio de dispositivo apropriado colocado no lugar mais indicado para advertir com suficiente antecedência aos demais condutores que se aproximam:

a) quando o veículo estiver imobilizado de noite no leito da via, em condições tais que os condutores que se aproximem não possam dar-se conta do obstáculo que este constitui.

b) quando, em outros casos, o condutor se haja visto obrigado a imobilizar seu veículo em lugar em que seja proibida a parada.

6. Nada no presente artigo poderá ser interpretado no sentido de que impeça às Partes Contratantes ou a suas subdivisões prescrever novas proibições relativas ao estacionamento e à parada.

ARTIGO 24

Abertura das portas

É proibido abrir a porta de um veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo, sem antes haver-se certificado de que isso não constitui perigo para outros usuários da via.

ARTIGO 25

Auto-estradas e vias similares

1. Nas auto-estradas e, se a legislação nacional assim o dispuser, nas vias especiais de acesso e saída das mesmas:

a) fica proibida a circulação de pedestres, animais, ciclos, ciclomotores não assimilados às motocicletas, e de todos os veículos, salvo os automotores e seus reboques, como também dos automotores ou seus reboques que, por construção, não possam desenvolver, no plano, uma velocidade fixada pela legislação nacional;

b) fica proibido aos condutores:

(i) parar seus veículos ou estacioná-los fora dos lugares de estacionamento sinalizados; no caso de imobilização forçada de um veículo, seu condutor deverá esforçar-se para colocá-lo fora da pista de rolamento e também fora da margem de acostamento; se não conseguir, deverá assinalar imediatamente à distância a presença do veículo para advertir com suficiente antecipação aos outros condutores que se aproximam;

(ii) dar meia volta, marcha-à-ré ou penetrar na faixa central ou passagens transversais entre as duas pistas da estrada.

2. Os condutores que se incorporam a uma auto-estrada deverão:

a) se não existe pista de aceleração no prolongamento da via e acesso, ceder passagem aos veículos que circulam pela auto-estrada;

b) se existe faixa de aceleração, utilizá-la e incorporar-se ao trânsito da auto-estrada respeitando as disposições dos parágrafos e 3 do artigo 14 da presente Convenção.

3. Os condutores que abandonam a auto-estrada deverão, com suficiente antecedência, trafegar pela pista situada no mesmo lado que a saída da auto-estrada e penetrar o mais rápido possível na pista de diminuição de velocidade, se esta existir.

4. Para os efeitos da aplicação dos parágrafos 1, 2 e 3 do presente artigo, assimilam-se às auto-estradas as demais vias reservadas à circulação de automotores sinalizadas como tais e as que não tenham acesso às propriedades confinantes.

ARTIGO 26

Regras especiais aplicáveis aos cortejos e aos inválidos

1. Fica proibido aos usuários da via cortar as colunas militares ou grupos de escolares que circulem em fila sob a direção de um responsável e outros cortejos.

2. Os inválidos que se deslocam em cadeiras de rodas movidas por eles mesmos ou que circulam a velocidade do passo humano poderão utilizar os passeios e acostamentos transitáveis.

ARTIGO 27

Regras especiais aplicáveis aos ciclistas e aos condutores de ciclomotores e motocicletas

1. Não obstante o disposto no parágrafo 3 do artigo 10 da presente Convenção, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão não proibir que os ciclistas circulem em filas de dois ou mais.

2. Fica proibido aos ciclistas circular sem segurar o guidom pelo menos com uma das mãos, ir rebocados por outro veículo ou transportar, arrastar ou empurrar objetos que estorvem a condução ou sejam perigosos para os demais usuários da via. As mesmas disposições se aplicarão aos condutores de ciclomotores e motocicletas, sendo que, além disso, estes deverão segurar o guidom com as duas mãos, salvo, eventualmente, para dar a indicação de manobra descrita no parágrafo 3 do artigo 14 da presente Convenção.

3. Fica proibido aos ciclistas e aos condutores de ciclomotores transportar passageiros em seu veículo, mas as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão não exigir o cumprimento desta disposição, e em particular autorizar o transporte de passageiros no assento ou nos assentos suplementares instalados para essa finalidade no veículo. Só será permitido aos condutores de motocicletas transportar passageiros no *side-car*, se houver, e no assento suplementar eventualmente colocados atrás do condutor.

4. Quando existir uma faixa para ciclistas, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão proibir aos ciclistas que circulem pelo restante da pista. No mesmo caso, poderão autorizar aos condutores de ciclomotores a que circulem pela faixa para ciclistas e, se julgarem conveniente, proibi-los circular pelo restante da estrada.

ARTIGO 28

Emprego de sinais acústicos e óticos

1. Só se poderá fazer uso de sinais acústicos:

a) para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

b) fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

A emissão de sons pelos aparelhos acústicos de advertência não deve durar mais que o necessário.

2. Entre o anoitecer e o amanhecer, os condutores de automotores poderão empregar os sinais óticos definidos no parágrafo 5 do artigo 33 da presente Convenção, em lugar dos sinais acústicos. Também poderão utilizá-los de dia, com a finalidade indicada no parágrafo 1-b do presente artigo, se assim aconselharem as circunstâncias.

3. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão autorizar também o emprego, nas áreas urbanas, de sinais óticos com a finalidade indicada no parágrafo 1-b do presente artigo.

ARTIGO 29

Veículos sobre trilhos

1. Quando uma linha férrea passar pela via, todo usuário da via deverá, ao aproximar-se um bonde, ou outro veículo que circule sobre trilhos, afastar-se dos trilhos o quanto antes possível para dar passagem a este veículo.

2. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão adotar para a circulação viária de veículos que se desloquem sobre trilhos, assim como para o cruzamento ou ultrapassagem destes veículos, regras especiais distintas das previstas no presente capítulo. Não obstante, as Partes Contratantes ou suas subdivisões não poderão adotar disposições incompatíveis com as do parágrafo 7 do artigo 18 da presente Convenção.

ARTIGO 30

Carga de veículos

1. Se se fixa para um veículo um peso máximo autorizado, seu peso em carga não deverá nunca exceder do peso máximo autorizado.

2. A carga de um veículo deverá estar acondicionada e, se preciso, amarrada de modo que:

a) não ponha em perigo as pessoas nem cause danos a propriedades públicas ou privadas, e, em especial, não se arraste pela via nem caia sobre esta;

b) não atrapalhe a visibilidade do condutor nem comprometa a estabilidade ou a condução do veículo;

c) não provoque ruído, poeira ou outros incômodos que se possam evitar;

d) não oculte as luzes, incluídas as luzes de freio e os indicadores de direção, os dispositivos refletor, os números de matrícula e o signo distintivo do Estado de matrícula de que o veículo deve estar provido em virtude da presente Convenção ou da legislação nacional, nem oculte os sinais feitos com o braço de conformidade com o disposto no parágrafo 3 do artigo 14 ou no parágrafo 2 do artigo 17 da presente Convenção.

3. Todos os acessórios, tais como cabos, correntes ou lonas, que sirvam para acondicionar ou proteger a carga, deverão sujeitar bem a mesma e estar solidamente fixados. Todos os acessórios destinados a proteger a carga deverão reunir as condições previstas para a carga no parágrafo 2 do presente artigo.

4. As cargas que sobressaiam ou se projetem além do veículo, pela frente, por trás, ou lateralmente, deverão estar sinalizadas em forma bem visível, em todos os casos em que seu contorno possa não ser percebido pelos condutores dos demais veículos; de noite, esta sinalização deverá ser feita, para a frente, por meio de uma luz branca e dispositivo refletor de cor branca e, para trás, por meio de uma luz vermelha e um dispositivo refletor de cor vermelha. Em especial, nos veículos motorizados:

a) as cargas que sobressaiam ou se projetem da extremidade do veículo por mais de 1 metro (3 pés e 4 polegadas) pela parte de trás ou pela parte da frente, deverão ser sinalizadas em todos os casos;

b) as cargas que sobressaiam lateralmente do gabarito do veículo, de tal maneira que sua extremidade lateral se encontre a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda exterior da luz dianteira de posição do veículo, deverão ser sinalizadas, na frente, durante a noite, e também deverão ser sinalizadas atrás, durante a noite, as cargas cuja extremidade lateral se encontra a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda exterior da luz vermelha traseira do veículo.

5. O disposto no parágrafo 4 do presente artigo não poderá ser interpretado no sentido que impeça às Partes Contratantes ou suas subdivisões proibir, limitar ou submeter a autorização especial os casos em que a carga sobressaia dos limites do veículo a que se faz referência no mencionado parágrafo 4.

ARTIGO 31

Comportamento em caso de acidente

1. Sem prejuízo do disposto nas legislações nacionais sobre a obrigação de prestar auxílio aos feridos, todo condutor ou qualquer outro usuário da via, implicado em um acidente de trânsito, deverá:

a) deter-se assim que for possível fazê-lo, sem criar um novo perigo para o trânsito;

b) esforçar-se para manter a segurança do trânsito no local do acidente e, se houver resultado morto ou gravemente ferida alguma pessoa, evitar, sempre que não se ponha em perigo a segurança do trânsito, a modificação do estado das coisas e que desapareçam as marcas que possam ser úteis para determinar sobre quem recai a responsabilidade;

c) se exigido por outras pessoas implicadas no acidente, comunicar-lhes sua identidade;

d) se houver resultado ferida ou morta alguma pessoa no acidente, advertir à polícia e permanecer ou voltar ao local do acidente até

a chegada desta, a menos que tenha sido autorizado por esta para abandonar o local ou que deva prestar auxílio aos feridos ou ser ele próprio socorrido.

2. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão deixar de incluir em sua legislação nacional a prescrição que figura no parágrafo 1-d do presente artigo, quando não haja causado ferimento grave algum e quando nenhuma das pessoas implicadas no acidente exija que se advirta à polícia.

ARTIGO 32

Iluminação: regras gerais

1. Para os efeitos do presente artigo, o termo **noite** compreende o intervalo entre o anoitecer e o amanhecer, assim como os demais momentos em que não haja suficiente visibilidade devida, por exemplo: a névoa, nevada, chuva forte ou a passagem por um túnel.

2. De noite,

a) todo veículo motorizado, com exceção dos ciclomotores e das motocicletas de duas rodas, sem **side-car**, que se encontre em uma via, terá acesas na parte dianteira pelo menos duas luzes brancas ou de cor amarelo seletivo e, na parte traseira, um número par de luzes vermelhas, de conformidade com as disposições aplicáveis aos automóveis que figuram nos parágrafos 23 e 24 do anexo 5; as legislações nacionais poderão, contudo, autorizar o uso de luzes amarelas de posição na parte dianteira. As disposições da presente alínea aplicar-se-ão aos conjuntos formados por veículos motorizados e um ou vários reboques, devendo então as luzes vermelhas encontrar-se na parte traseira do último reboque; os reboques aos quais se aplicam as disposições do parágrafo 30 do anexo 5 da presente Convenção levarão na parte dianteira as duas luzes brancas prescritas no dito parágrafo 30.

b) todo veículo ou conjunto de veículos, ao qual não se apliquem as disposições da alínea a do presente parágrafo e que se encontre em uma via, terá acesa pelo menos uma luz branca ou de cor amarelo seletivo, dirigida para frente e pelo menos uma luz vermelha dirigida para trás; se só houver uma luz na parte dianteira e uma luz na parte traseira esta luz deverá ser colocada no centro do veículo, ou no lado oposto ao correspondente ao da circulação; se se tratar de veículos de tração animal e de carros de mão, o dispositivo que emita essas luzes poderá ser levado pelo condutor ou um acompanhante que marche ao lado do veículo acima citado.

3. As luzes previstas no § 2º do presente artigo deverão ser de tal natureza que assinalem efetivamente o veículo aos demais usuários da via; a luz dianteira e a traseira não poderão ser emitidas pela mesma lâmpada ou pelo mesmo dispositivo a não ser quando as características do veículo e, especialmente, seu pequeno comprimento forem tais que esta prescrição possa cumprir-se nessas condições.

4. a) não obstante o previsto no § 2º do presente artigo,

(i) essas disposições não se aplicarão aos veículos parados ou estacionados em uma via iluminada, de tal maneira que sejam claramente visíveis a uma distância suficiente;

(ii) os veículos motorizados cujo comprimento e largura não excedam, respectivamente, de 6 m (20 pés) e de 2 m (6 pés e 6 polegadas), e aos quais não esteja acoplado nenhum veículo, poderão, quando se detenham ou estacionem em uma via no interior de uma povoação, levar acesa apenas uma luz colocada no lado do veículo, oposto ao bordo da pista junto à qual se encontre parado ou estacionado; esta luz será branca ou amarela na frente e vermelha ou amarela atrás;

(iii) as disposições do parágrafo 2-b do presente artigo não se aplicarão nem aos bicicletas, nem aos ciclomotores de duas rodas, nem às motocicletas de duas rodas sem **side-car**, não providas de acumuladores, quando se detenham ou estacionem à margem da via, em uma povoação;

b) além do mais, a legislação nacional poderá autorizar exceções às disposições do presente artigo a respeito:

(i) dos veículos parados ou estacionados em áreas especiais, fora da pista de rolamento da estrada;

(ii) dos veículos parados ou estacionados em ruas residenciais, onde o trânsito é muito escasso.

5. Os veículos não deverão, em nenhum caso, levar na parte dianteira luzes, dispositivos refletores ou materiais refletores vermelhos, nem levar na traseira luzes, dispositivos refletores ou materiais refletores brancos ou amarelo seletivo; esta disposição não se aplicará nem ao emprego de luzes brancas ou amarelo seletivo de marcha-à-ré, nem à iluminação dos números e letras de cor clara das placas traseiras de matrícula ou dos signos distintivos ou de outras marcas distintivas que possa exigir a legislação nacional ou do reflexo do fundo claro de tais placas ou signos, nem às luzes vermelhas giratórias ou pisca-piscas de certos veículos que têm preferência de trânsito.

6. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, na medida que acharem possível, sem comprometer a segurança do trânsito, autorizar, em sua legislação nacional, exceções às disposições e do presente artigo com respeito aos:

a) veículos de tração animal e carros de mão;

b) veículos de forma ou natureza especial ou empregados com finalidades e em condições especiais.

7. Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido de impedir à legislação nacional impor aos grupos de pedestres conduzidos por um responsável ou que formam cortejo, bem como aos condutores de cabeças de gado, sozinhas ou em rebanho, ou animais de tiro, carga ou sela, que levam, quando circulam pela pista de rolamento da estrada nas circunstâncias definidas no parágrafo 2-b do presente artigo, um dispositivo refletor ou uma luz; a luz refletida ou emitida deverá ser então branca ou de cor amarela seletiva para a frente e vermelha para trás, ou também de cor amarela nas duas direções.

ARTIGO 33

Iluminação: normas para o emprego das luzes previstas no anexo 5

1. O condutor de um veículo provido das luzes altas e luzes baixas, ou luzes de posição definidas no anexo 5 da presente Convenção, utilizará estas luzes nas condições seguintes, quando, em virtude do art. 32 da presente Convenção, o veículo deva levar acesas na frente pelo menos uma ou duas luzes brancas ou de cor amarelo seletivo:

a) as luzes altas não deverão ser acesas nas áreas urbanas, quando as vias forem suficientemente iluminadas, nem fora dos povoados quando a pista estiver iluminada de forma contínua e esta iluminação bastar para que o condutor possa ver claramente até uma distância suficiente, nem quando o veículo estiver parado;

b) com a ressalva de que a legislação nacional pertinente autorize a utilização das luzes altas durante as horas do dia em que a visibilidade seja reduzida devido, por exemplo, à névoa, nevada, chuva forte ou passagem de um túnel, as luzes altas não deverão ser acesas ou deverão ser usadas de modo que se evite o ofuscamento;

(i) quando o condutor for cruzar com outro veículo; as luzes, quando empregadas, deverão apagar-se, ou ser utilizadas de modo que se evite o ofuscamento, à distância necessária para que o condutor desse outro veículo possa continuar sua marcha sem dificuldade e sem perigo;

(ii) quando um veículo seguir outro à pequena distância; contudo as luzes de estrada poderão ser acesas, de conformidade com o disposto no § 5º do presente artigo, para indicar o propósito de ultrapassar nas condições previstas no artigo 28 da presente Convenção;

(iii) em toda circunstância em que for necessário não ofuscar aos demais usuários da via ou aos usuários de uma via aquática ou de uma linha férrea que existir ao largo da via;

c) sem prejuízo do disposto na alínea d do presente parágrafo, as luzes de cruzamento (luz baixa) deverão ser acesas quando, de acordo com o disposto nas alíneas a e b do presente parágrafo, for proibido acender as luzes altas, e poderão ser utilizadas em lugar destas últimas quando iluminarem o suficiente para que o condutor possa ver claramente, a uma distância adequada, e para que outros usuários da via possam distinguir o veículo a uma distância apropriada;

d) as luzes de posição deverão ser utilizadas simultaneamente com as luzes altas, luzes baixas e luzes de neblina. Poderão ser utilizadas sozinhas quando o veículo estiver parado ou estacionado ou quando, em vias que não sejam auto-estradas nem as demais vias mencionadas no § 4º do art. 25 da presente Convenção, houver luz suficiente para que o condutor possa ver claramente a uma distância adequada e para que os demais usuários da via possam distinguir o veículo desde uma distância apropriada.

2. Quando um veículo estiver provido das luzes de neblina, definidas no anexo 5 da presente Convenção, estas luzes só devem ser utilizadas em caso de neblina, nevada ou chuva forte.

Não obstante o disposto na alínea c do § 1º do presente artigo, as luzes de neblina serão utilizadas então em substituição às luzes, baixas; a legislação nacional poderá todavia, autorizar, neste caso, a utilização simultânea das luzes de neblina e das luzes baixas.

3. Não obstante o disposto no § 2º do presente artigo, a legislação nacional poderá, mesmo no caso de ausência de névoa, nevada ou chuva forte, autorizar que se faça uso das luzes de neblina em vias estreitas com muita curva.

4. Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido que impeça às legislações nacionais impor a obrigação de acenderem-se as luzes baixas nas povoações.

5. Os **sinais óticos** a que se faz referência no § 2º do art. 28 consistirão no acender intermitente a curtos intervalos das luzes baixas ou no acender intermitente das luzes altas ou no acender alternado, a curtos intervalos, as luzes baixas e altas.

ARTIGO 34

Exceções

1. Desde que os dispositivos produtores de sinais especiais óticos e acústicos de um veículo que tenha prioridade de passagem indiquem a proximidade desse veículo, todo usuário da via deverá deixar livre passagem pela via, e deter-se, se necessário.

2. As legislações nacionais poderão estabelecer que os condutores de veículos que tenham prioridade de passagem não ficarão obrigados, quando sua passagem for anunciada pelos dispositivos de sinalização especiais de veículo, e sempre que ponham em perigo os demais usuários da via, a respeitar em sua totalidade ou em parte as disposições do presente Capítulo II com exceção das do § 2º do art. 6º.

3. As legislações nacionais poderão determinar em que medida o pessoal que trabalha na construção, reparação ou conservação de vias, com inclusão dos condutores das máquinas empregadas nas obras, não estará obrigado, sempre que observe todas as precauções necessárias, a respeitar durante seu trabalho, as disposições do presente Capítulo II.

4. Para ultrapassar ou cruzar máquinas a que se faz referência no § 3º do presente artigo, enquanto participam nos trabalhos que se efetuam na via, os condutores dos demais veículos poderão deixar de observar as disposições dos arts. 11 e 12 da presente Convenção, na medida necessária, e sob a condição de adotar todas as precauções do caso.

CAPÍTULO III

Condições que devem reunir os veículos automotores e os reboques para serem admitidos em circulação internacional

ARTIGO 35

Matrícula

1. a) Para beneficiar-se das disposições da presente Convenção, todo veículo automotor em circulação internacional e todo rebo-

que que não seja um reboque ligeiro, acoplado a um automotor, deverão estar matriculados por uma Parte Contratante ou por uma de suas subdivisões e o condutor deverá estar provido de um certificado válido emitido para atestar essa matrícula, expedido seja por uma autoridade competente dessa Parte Contratante ou de sua subdivisão, seja, em nome da Parte Contratante ou de sua subdivisão, pela associação que esta haja habilitado para este fim. O certificado, denominado certificado de matrícula, conterá pelo menos:

- um número de ordem, chamado número de matrícula, cuja composição se indica no anexo 2 da presente Convenção;
- a data de primeira matrícula do veículo;
- o nome completo e o domicílio do titular do certificado;
- o nome ou a marca do fabricante do veículo;
- o número de ordem do chassis (número de fabricação ou número de série do fabricante);
- se se trata de um veículo destinado ao transporte de mercadorias, o peso máximo autorizado;
- o prazo de validade, se não for ilimitado.

As indicações registradas no certificado figurarão unicamente em caracteres latinos ou em letra cursiva, chamada inglesa, ou aparecerão repetidas dessa forma:

b) As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, todavia, dispor que os certificados expedidos em seu território indiquem o ano de fabricação em lugar de data da primeira matrícula.

2. Não obstante o disposto no parágrafo 1º do presente artigo, um veículo articulado, não desacoplado, enquanto estiver em circulação internacional, será beneficiado pelas disposições da presente Convenção, mesmo que só exista para esse veículo uma única matrícula e se haja expedido um só certificado para o trator e o semi-reboque que o formam.

3. Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido em que se limite o direito das Partes Contratantes ou suas subdivisões de exigir do condutor, no caso de um veículo em circulação internacional não matriculado no nome de nenhum dos ocupantes do mesmo, que justifique seu direito à posse do veículo.

4. Recomenda-se que as Partes Contratantes, que ainda não o tenham, que estabeleçam um serviço que, em escala nacional ou regional, registre os automotores postos em circulação e de manter um registro central dos dados particulares contidos no certificado de matrícula de cada veículo.

ARTIGO 36

Número de matrícula

1. Todo automotor em circulação internacional deverá levar seu número de matrícula na parte dianteira e na parte traseira; contudo, as motocicletas só deverão levar esse número na parte traseira.

2. Todo reboque matriculado, em circulação internacional, deverá levar, na parte traseira, seu número de matrícula. No caso de um automotor que arraste um ou mais reboques, o reboque ou o último dos reboques, se não estiverem matriculados, levarão o número de matrícula do veículo-trator.

3. A composição e a forma em que devem ser colocados o número de matrícula a que se refere o presente artigo se ajustarão às disposições do anexo 2 da presente Convenção.

ARTIGO 37

Signo distintivo do Estado de matrícula

1. Todo automotor em circulação internacional deverá levar na parte traseira, além de seu número de matrícula, um signo distintivo do Estado onde haja sido matriculado.

2. Todo reboque engatado a um automotor e que, em virtude do artigo 36 da presente Convenção, deva levar na parte traseira um

número de matrícula, deverá também levar na parte traseira o signo distintivo do Estado que haja expedido este número de matrícula.

As disposições do presente parágrafo se aplicarão mesmo no caso de que o reboque esteja matriculado em um Estado que não seja o Estado de matrícula do automotor ao qual esteja engatado; se o reboque não estiver matriculado deverá levar na parte traseira o distintivo do Estado de matrícula do trator, exceto quando circular nesse Estado.

3. A composição e a forma em que deve ser colocado o distintivo a que se refere o presente artigo se ajustarão às disposições do anexo 3 da presente Convenção.

ARTIGO 38

Marcas de identificação

Todo automótor e todo reboque em circulação internacional deverão levar as marcas de identificação definidas no anexo 4 da presente Convenção.

ARTIGO 39

Disposições técnicas

Todo veículo, todo reboque e todo conjunto de veículos em circulação internacional deverão cumprir todas as disposições do anexo 6 da presente Convenção. Deverão estar, além do mais, em bom estado de funcionamento.

ARTIGO 40

Disposição transitória

Durante dez anos, a partir da entrada em vigor da presente Convenção, de conformidade com o parágrafo 1 do artigo 47, os reboques em circulação internacional, qualquer que seja seu peso máximo autorizado, serão beneficiados pelas disposições da presente Convenção, mesmo que não sejam matriculados.

CAPÍTULO IV

Condutores de veículos automotores

ARTIGO 41

Validez das habilitações para dirigir

1. As Partes Contratantes reconhecerão:

a) todo documento de habilitação nacional redigido em seu idioma ou em seus idiomas ou, se não estiver redigido em um de tais idiomas, acompanhado de uma tradução certificada;

b) todo documento de habilitação nacional que se ajuste às disposições do anexo 6 da presente Convenção;

c) ou todo documento de habilitação internacional que se ajuste às disposições do anexo 7 da presente Convenção, como válida para dirigir em seu território um automotor que pertença às categorias de veículos compreendidas pelo documento de habilitação, com a condição de que o citado documento esteja em vigência e haja sido expedido por outra Parte Contratante ou por uma de suas subdivisões ou por uma associação habilitada, para este efeito; por esta outra Parte Contratante, ou por suas subdivisões. As disposições do presente parágrafo não se aplicam aos documentos que habilitam à aprendizagem.

2. Não obstante o estabelecido no parágrafo anterior:

a) quando a validade do documento de habilitação para dirigir estiver subordinada, por uma menção especial, a condição de que o interessado leve certos aparatos ou a que se introduzam certas modificações no veículo para adaptá-lo à invalidez do condutor, o

documento de habilitação não será reconhecido como válido se não forem observadas as condições assim indicadas:

b) as Partes Contratantes poderão negar-se a reconhecer a validade, em seu território, dos documentos de habilitação para dirigir, cujo titular não tiver a idade de 18 anos;

c) as Partes Contratantes poderão negar-se a reconhecer a validade, em seu território, para dirigir automotores ou conjunto de veículos das categorias C, D e E e que se faz referência nos anexos 6 e 7 da presente Convenção, dos documentos de habilitação para dirigir cujos titulares não hajam atingido a idade de 21 anos.

3. As Partes Contratantes se comprometem a adotar as medidas necessárias para que os documentos de habilitação nacionais e internacionais para dirigir, aos quais se referem as alíneas a, b e c do parágrafo 1º do presente artigo não sejam expedidos em seu território sem uma garantia adequada quanto às aptidões e às condições físicas do condutor.

4. Para a aplicação do parágrafo 1º e da alínea c do parágrafo 2º do presente artigo:

a) aos automotores da categoria B a que se referem os anexos 6 e 7 da presente Convenção poderá ser engatado um reboque ligeiro; poder-se-á também engatar neles um reboque cujo peso máximo autorizado exceda de 750 kg (1.650 libras), mas não exceda da tara do automóvel, se o total dos pesos máximos autorizados dos veículos assim acoplados não for superior a 3.500 kg (7.700 libras);

b) aos automotores das categorias C e D a que se referem os anexos 6 e 7 da presente Convenção poderão ser engatados um reboque ligeiro sem que o conjunto assim formado deixe de pertencer à categoria C ou à categoria D.

5. Só se poderá expedir um documento de habilitação internacional ao titular de um documento de habilitação nacional para cuja expedição tenham sido cumpridos os requisitos mínimos exigidos pela presente Convenção. O documento de habilitação internacional não deverá continuar sendo válido uma vez expirado o prazo do documento nacional correspondente, cujo número deverá figurar naquele.

6. As disposições do presente artigo não obrigarão às Partes Contratantes reconhecer a validade:

a) dos documentos de habilitação nacionais ou internacionais, que tenham sido expedidos no território de outra Parte Contratante a pessoas que tinham sua residência normal em seu território no momento da referida expedição ou que tenham se mudado para seu território depois dessa expedição;

b) dos documentos de habilitação como os acima mencionados que tenham sido expedidos a condutores que no momento da expedição não tivessem residência normal no território em que foram expedidos ou cuja residência tenha sido mudada para outro território depois dessa expedição.

ARTIGO 42

Suspensão da validade dos documentos de habilitação para dirigir

1. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão suspender um condutor do direito de fazer uso em seu território da habilitação para dirigir, nacional ou internacional, de que seja titular, se esse condutor cometer, no território dessa Parte Contratante, uma infração que, de acordo com sua legislação, justifique a retirada da habilitação para dirigir. Em tal caso, a autoridade competente da Parte Contratante ou de suas subdivisões que haja suspenso o direito de fazer uso do documento de habilitação poderá:

a) recolher e reter o documento até que expire o prazo de suspensão do direito de fazer uso do mesmo ou até que o condutor saia de seu território, se a saída se proceder antes da expiração do citado prazo;

b) comunicar a suspensão do direito de usar o documento de habilitação à autoridade que o expediu ou em cujo nome foi expedido;

c) se se tratar de um documento de habilitação internacional, indicar, no local previsto para essa finalidade, que o documento já não é mais válido em seu território;

d) no caso de não haver aplicado o procedimento previsto na alínea a do presente parágrafo, completar a comunicação mencionada na alínea b, pedindo à autoridade que expediu o documento de habilitação, ou em cujo nome foi expedido, que notifique ao interessado a decisão adotada.

2. As Partes Contratantes disporão o necessário para que se notifique aos interessados as decisões que tenham sido comunicadas de conformidade com o procedimento previsto na alínea d do parágrafo 1º do presente artigo.

3. Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido de que proíba a uma Parte Contratante ou às suas subdivisões que impeça de dirigir a um condutor titular de um documento de habilitação, nacional ou internacional, se for evidente ou estiver provado que seu estado não lhe permite dirigir com segurança ou se houver sido privado do direito de dirigir no Estado onde tem a sua residência normal.

ARTIGO 43

Disposição transitória

Os documentos de habilitação internacionais para dirigir que se ajustem às disposições da Convenção sobre trânsito rodoviário, feita em Genebra em 19 de setembro de 1949, e expedidos durante um período de cinco anos a partir da entrada em vigor da presente Convenção, conforme o parágrafo 1º do artigo 47 da presente Convenção, serão, para os efeitos dos artigos 41 e 42 da presente Convenção, assimilados aos documentos internacionais para dirigir previstos na presente Convenção.

CAPÍTULO V

Condições que tem de reunir os ciclos e os ciclomotores para serem admitidos na circulação internacional

ARTIGO 44

1. Os ciclos sem motor em circulação internacional deverão:

a) possuir um freio eficaz;

b) estar providos de uma campainha que possa ser ouvida a distância suficiente e não levar nenhum outro aparato produtor de sinais acústicos;

c) estar providos de um dispositivo refletor vermelho na parte traseira e de dispositivos que permitam projetar uma luz branca ou amarela seletiva na parte dianteira e uma luz vermelha na parte traseira.

2. No território das Partes Contratantes que não tenham feito, de conformidade com o parágrafo 2º do artigo 54 da presente Convenção, uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, os ciclomotores em circulação internacional deverão:

a) ter dois freios independentes;

b) estar providos de uma campainha, ou de outro aparato produtor de sinais acústicos, que possa ser ouvido a distância suficiente;

c) estar providos de um dispositivo de escape silencioso e eficaz;

d) estar providos de dispositivos que permitam projetar uma luz branca ou amarela seletiva na parte dianteira, bem como de uma luz vermelha e um dispositivo refletor vermelho na parte traseira;

e) levar a marca de identificação definida no anexo 4 da presente Convenção.

3. No território das Partes Contratantes que, de conformidade com o parágrafo 2º do artigo 54 da presente Convenção, hajam feito uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, as condições que deverão reunir os ciclomotores para serem admitidos

em circulação internacional são as definidas para as motocicletas no anexo 5 da presente Convenção.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais

ARTIGO 45

1. A presente Convenção estará aberta na Sede das Nações Unidas, em Nova Iorque, até o dia 31 de dezembro de 1969, à assinatura de todos os Estados-Membros das Nações Unidas ou membros de quaisquer dos organismos especializados ou do Organismo Internacional de Energia Atômica, ou que sejam Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, e de qualquer outro Estado convidado pela Assembleia-Geral das Nações Unidas a adquirir a condição de Parte na Convenção.

2. A presente Convenção está sujeita à retificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados em poder do Secretário-Geral das Nações Unidas.

3. A presente Convenção estará aberta à adesão de qualquer um dos Estados a que se refere o parágrafo 1º do presente artigo. Os instrumentos de adesão serão depositados em poder do Secretário-Geral.

4. Ao firmar a presente Convenção ou ao depositar o instrumento de ratificação ou de adesão, cada Estado notificará ao Secretário-Geral o signo distintivo escolhido para a circulação internacional dos veículos matriculados no dito Estado, de conformidade com o anexo 3 da presente Convenção. Mediante outra notificação dirigida ao Secretário-Geral, todo Estado poderá mudar um signo distintivo anteriormente escolhido.

ARTIGO 46

1. Todo Estado poderá, no momento da assinatura, da ratificação ou da adesão, ou em qualquer outro momento ulterior, declarar mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral que a Convenção será aplicável a todos ou a qualquer dos territórios por cujas relações internacionais é responsável. A Convenção será aplicável ao Território ou aos territórios indicados na notificação trinta dias depois da data em que o Secretário-Geral haja recebido dita notificação, ou na data da entrada em vigor da Convenção com respeito ao Estado que faça a notificação, se esta data for posterior à precedente.

2. Todo Estado que haja feito uma declaração de conformidade com o parágrafo 1º do presente artigo poderá declarar em qualquer momento posterior, mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral, que a Convenção deixará de aplicar-se ao território indicado na notificação, em cujo caso a Convenção deixará de aplicar-se a dito território um ano depois da data em que o Secretário-Geral tenha recebido a notificação.

3. Todo Estado que fizer a notificação a que se refere o parágrafo 1º do presente artigo deverá notificar ao Secretário-Geral o signo ou os signos distintivos escolhidos para a circulação internacional de veículos matriculados no território ou territórios de que se trate, de conformidade com o anexo 3 da presente Convenção. Mediante outra notificação dirigida ao Secretário-Geral, todo Estado poderá mudar um signo distintivo anteriormente escolhido.

ARTIGO 47

1. A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data de depósito do décimo quinto instrumento de ratificação ou de adesão.

2. Com respeito a cada um dos Estados que a ratifiquem ou que a ela a adiram depois de depósito do décimo quinto instrumento de ratificação ou adesão, a Convenção entrará em vigor doze meses após a data de depósito pelo dito Estado de seu instrumento de ratificação ou de adesão.

ARTIGO 48

Uma vez em vigor, a presente Convenção revogará e substituirá, nas relações entre as Partes Contratantes, a Convenção Internacional relativa à circulação rodoviária e a Convenção Internacional relativa à circulação de veículos automotores, firmadas em Paris, a 24 de abril de 1926, bem como a Convenção Interamericana sobre a regulamentação do trânsito automotor aberta à assinatura em Washington a 15 de dezembro de 1943 e a Convenção sobre circulação rodoviária aberta à assinatura em Genebra a 19 de setembro de 1949.

ARTIGO 49

1. Transcorrido um ano da entrada em vigor da presente Convenção, toda Parte Contratante poderá propor uma ou mais emendas à mesma. O texto de qualquer emenda que se proponha, acompanhado de uma exposição de motivos, será transmitida ao Secretário-Geral, que a distribuirá a todas as Partes Contratantes. As Partes Contratantes poderão comunicar-lhe num prazo de doze meses a partir da data dessa distribuição:

a) se aceitam a emenda; b) se rejeitam a emenda; ou c) se desejam que se convoque uma conferência para examinar a emenda. O Secretário-Geral transmitirá igualmente o texto da emenda proposta a todos os demais Estados a que se refere o parágrafo 1 do artigo 45, da presente Convenção.

2. a) Toda emenda que se proponha ou se distribua de conformidade com o parágrafo anterior será considerada aceita se, no prazo de doze meses mencionado no parágrafo anterior, menos de um terço das Partes Contratantes comunicarem ao Secretário-Geral que rejeitam a emenda ou que desejam que se convoque uma conferência para examiná-la. O Secretário-Geral notificará a todas as Partes Contratantes toda aceitação ou toda não aceitação da emenda proposta e toda petição de que se convoque uma conferência para examiná-la. Se o número total de não aceitações e petições recebidas durante o prazo especificado de doze meses for inferior a um terço do número total das Partes Contratantes, o Secretário-Geral notificará a todas as Partes Contratantes que a emenda entrará em vigor seis meses depois de haver expirado o prazo de doze meses especificado no parágrafo anterior para todas as Partes Contratantes, exceto aquelas que durante o prazo especificado hajam rejeitado a emenda ou hajam solicitado a convocação de uma conferência para examiná-la.

b) Toda Parte Contratante que durante o indicado prazo de doze meses rejeitar uma emenda que se proponha, ou pedir que se convoque uma conferência para examiná-la, poderá, a qualquer momento depois de transcorrido o indicado prazo, notificar ao Secretário-Geral a aceitação da emenda, e o Secretário-Geral comunicará essa notificação a todas as demais Partes Contratantes. Com respeito à Parte Contratante que tenha feito essa notificação de aceitação, a emenda entrará em vigor seis meses após seu recebimento pelo Secretário-Geral.

3. Se a emenda proposta não for aceita de conformidade com o parágrafo 2 do presente artigo e se, dentro do prazo de doze meses especificado no parágrafo 1 do presente artigo, menos da metade do número total das Partes Contratantes houverem comunicado ao Secretário-Geral que rejeitam a emenda proposta, e se uma terça parte, pelo menos, do número total das Partes Contratantes, mas nunca menos de dez, houverem comunicado que a aceitam ou que desejam que se convoque uma conferência para examiná-la, o Secretário-Geral convocará uma Conferência para examinar a emenda ou qualquer outra proposta que se apresente de conformidade com o parágrafo 4 do presente artigo.

4. Se uma conferência é convocada de conformidade com o parágrafo 3 do presente artigo, o Secretário-Geral convidará para a mesma a todos os Estados que se refere o parágrafo 1 do artigo 45. O Secretário-Geral pedirá a todos os Estados convidados à Conferência que, com pelo menos seis meses de antecedência da data de abertu-

tura, lhe sejam enviadas todas as propostas, que desejarem que sejam examinadas pela Conferência além da emenda proposta, e comunicará essas propostas, pelo menos três meses antes da data de abertura da Conferência, a todos os Estados convidados à mesma.

5. a) Toda emenda à presente Convenção será considerada aceita se for adotada por uma maioria de dois terços dos Estados Representados na Conferência, sempre que essa maioria incluir pelo menos dois terços do número de Partes Contratantes representadas na Conferência. O Secretário-Geral notificará a todas as Partes Contratantes a adoção da emenda e esta entrará em vigor doze meses depois da data de sua notificação com respeito às Partes Contratantes, salvo aquelas que, nesse prazo, hajam notificado ao Secretário-Geral que rejeitam a emenda.

b) Toda Parte Contratante que haja rejeitado uma emenda durante esse prazo de doze meses poderá, a qualquer momento, notificar ao Secretário-Geral que a aceita, e o Secretário-Geral comunicará essa notificação a todas as demais Partes Contratantes. Com respeito à Parte Contratante que haja notificado sua aceitação, a emenda entrará em vigor seis meses depois que o Secretário-Geral haja recebido a notificação ou na data em que expire o mencionado prazo de doze meses se esta data for posterior.

6. Se a emenda proposta não for considerada aceita, de conformidade com o parágrafo 2 do presente artigo e se não forem satisfeitas as condições prescritas no parágrafo 3 do mesmo, para a convocação de uma conferência, a emenda proposta será considerada rejeitada.

ARTIGO 50

Toda Parte Contratante poderá denunciar a presente Convenção mediante notificação por escrito dirigida ao Secretário-Geral. A denúncia surtirá efeito um ano depois da data de recebimento da notificação pelo Secretário-Geral.

ARTIGO 51

A presente Convenção deixará de vigorar se o número de Partes Contratantes for inferior a cinco durante um período de doze meses consecutivos.

ARTIGO 52

Toda controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes, com referência à interpretação ou aplicação da presente Convenção, que as Partes Contratantes não tenham podido resolver por meio de negociações ou de certo modo, poderá ser submetido, por solicitação de qualquer uma das Partes Contratantes interessadas, à Corte Internacional de Justiça para que a resolva.

ARTIGO 53

Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido que proíba a uma Parte Contratante de tomar medidas, compatíveis com as disposições da Carta das Nações Unidas e limitadas às exigências da situação, que julgar necessárias para sua segurança externa ou interna.

ARTIGO 54

Todo Estado poderá, no momento de firmar a presente Convenção ou de depositar seu instrumento de ratificação ou de adesão, declarar que não se considera obrigado pelo artigo 52 da presente Convenção. As demais Partes Contratantes não estarão obrigadas pelo artigo 52 com respeito a qualquer Parte Contratante que tenha feito essa declaração.

2. No momento de depositar seu instrumento de ratificação ou de adesão, todo Estado poderá declarar, mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral que, para os efeitos da presente Convenção, assimila os ciclomotores às motocicletas, alínea n do artigo 1º. Todo Estado poderá, em qualquer momento, mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral, retirar sua declaração.

3. As declarações previstas no parágrafo 2 do presente artigo surtirão efeito seis meses depois da data em que o Secretário-Geral haja recebido sua notificação, ou na data em que entre em vigor a Convenção para o Estado que formule a declaração, se esta data for posterior à primeira.

4. Toda notificação de um signo distintivo anteriormente escolhido que se notifique de conformidade com o disposto no parágrafo 4 do artigo 45 ou no parágrafo 3 do artigo 46, da presente Convenção, surtirá efeito três meses depois da data em que o Secretário-Geral haja recebido a notificação.

5. As reservas à presente Convenção e seus anexos, com exceção da prevista no parágrafo 1º do presente artigo, estarão autorizadas sob a condição de que sejam formuladas por escrito e, se foram formuladas antes de se haver depositado o instrumento de ratificação ou de adesão, que sejam conformadas nesse documento. O Secretário-Geral comunicará essas reservas a todos os Estados a que se refere o parágrafo 1º do artigo 45.

6. Toda Parte Contratante que haja formulado uma reserva ou feito uma declaração de conformidade com os artigos 1 ou 4 do presente artigo poderá retirá-la a qualquer momento mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral.

7. Toda reserva formulada de conformidade com o parágrafo 5 do presente artigo:

a) modifica, para a Parte Contratante que a fizer, as disposições da Convenção a que a reserva se refere e na medida em que essa reserva afeta essas disposições;

b) modifica essas disposições na mesma medida no que diz respeito às demais Partes Contratantes em suas relações com a Parte Contratante que haja feito a reserva.

ARTIGO 55

O Secretário-Geral, além das declarações, notificações e comunicações previstas nos artigos 49 e 54 da presente Convenção, notificará a todos os Estados a que se refere o parágrafo 1 do artigo 45 o seguinte:

a) as assinaturas, ratificações e adesões de acordo com o disposto no artigo 45;

b) as notificações e declarações previstas no parágrafo 4 do artigo 45 e no artigo 46;

c) as datas de entrada em vigor da presente Convenção em virtude do artigo 47;

d) as datas da entrada em vigor das emendas à presente Convenção de conformidade com os parágrafos 2 e 5 do artigo 49;

e) as denúncias conforme o previsto no artigo 50;

f) a revogação da presente Convenção de conformidade com o artigo 51.

ARTIGO 56

O original da presente Convenção, feito em um só exemplar nas línguas inglesa, chinesa, espanhola, francesa e russa, sendo os cinco textos igualmente autênticos, será depositado em poder do Secretário-Geral das Nações Unidas, que transmitirá uma cópia autenticada, conforme ao original, a todos os Estados a que se refere o parágrafo 1 do artigo 45 da presente Convenção.

Em testemunho do que, os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados para tal por seus respectivos governos, firmaram a presente Convenção.

Feita em Viena no oitavo dia de novembro do ano de mil novecentos e sessenta e oito.

(Segue a lista dos Estados Signatários.)

ANEXO I

EXCEÇÕES À OBRIGAÇÃO DE ADMITIR EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL AOS VEÍCULOS AUTOMOTORES E AOS REBOQUES

1. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território em circulação internacional, automotores, reboques e conjuntos

de veículos cujos pesos totais ou peso por eixo, ou cujas dimensões excedam dos limites fixados por sua legislação nacional para os veículos matriculados em seu território. As partes Contratantes, em cujos territórios ocorra uma circulação internacional de veículos pesados, procurarão realizar acordos regionais que permitam, em circulação internacional, o acesso às vias da região, com exceção das características técnicas limitadas, dos veículos e conjuntos de veículos cujos pesos e dimensões não excedam das cifras fixadas por esses acordos.

2. Para os efeitos do parágrafo 1 do presente anexo, não se considerará como excedendo da largura máxima autorizada, a projeção que apresenta:

a) os pneumáticos perto de seu ponto de contato com o solo, e as conexões dos indicadores de pressão dos pneumáticos;

b) os dispositivos antiderrapantes montados nas rodas;

c) os espelhos retrovisores construídos de forma que com uma pressão moderada, se possa alterar sua posição em ambos os sentidos de tal maneira que já não ultrapassem da largura máxima autorizada;

d) os indicadores de direção lateral e suas luzes de gabarito, sob a condição de que a saliência correspondente não exceda de alguns centímetros;

e) os selos aduaneiros fixados sobre a carga e os dispositivos de segurança e proteção desses selos.

3. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação internacional, os seguintes conjuntos de veículos na medida em que sua legislação nacional proíba a circulação de tais conjuntos:

a) motocicletas com reboque;

b) conjuntos constituídos de um automotor e vários reboques;

c) veículos articulados destinados ao transporte de pessoas.

4. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação internacional, os automotores e os reboques aos quais se apliquem as exceções previstas no parágrafo 60 do anexo 5 da presente Convenção.

5. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação Internacional, os ciclomotores e as motocicletas cujo condutor ou, se for o caso, cujo passageiro não estiver provido de um capacete de proteção.

6. As Partes Contratantes poderão exigir, para a admissão em seu território, em circulação internacional, de todo automotor que, não seja um ciclomotor de duas rodas ou uma motocicleta de duas rodas sem *side-car*, que esse automotor leve a bordo um dispositivo descrito no parágrafo 56 do anexo 5 da presente Convenção — destinado a, em caso de imobilização na pista de rolamento da estrada, anunciar o perigo que o veículo constituir.

7. As Partes Contratantes poderão exigir para a admissão em circulação internacional, por certas vias difíceis ou certas regiões de relevo difícil de seu território, de veículos automotores cujo peso máximo autorizado exceda de 3,500 kg (7.700 libras) que esses veículos automotores cumpram as prescrições da legislação nacional para a circulação nessas vias ou regiões aos veículos de mesmo peso máximo autorizado que ela matricule.

8. As Partes Contratantes poderão não admitir em circulação internacional sobre seu território, todo veículo automotor munido de luz baixa com focos assimétricos, se cada um desses focos não estiver regulado para o sentido da circulação em seu território.

9. As Partes Contratantes poderão não admitir em circulação internacional em seu território os veículos automotores ou reboques ligados a um veículo automotor que possua um sinal distintivo diferente daquele que esteja previsto para tais veículos no artigo 37 da presente Convenção.

ANEXO 2**NÚMERO DE MATRÍCULA DOS AUTOMOTORES E DOS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL**

1. Os números de matrícula a que se referem os artigos 35 e 36 da presente Convenção deverá estar composto de algarismos ou de algarismos e letras. Os algarismos deverão ser arábicos e as letras deverão ser maiúsculas de caracteres latinos. Não obstante, poderão ser usados outros algarismos e caracteres, mas em tal caso o número de matrícula deverá repetir-se em algarismos arábicos e letras maiúsculas de caracteres latinos.

2. O número de matrícula deverá estar composto e colocado de modo que seja legível de dia e com tempo claro desde uma distância mínima de 40 m (130 pés) por um observador situado na direção do eixo do veículo e estando este parado; não obstante, cada Parte Contratante para os veículos que matricule, poderá reduzir esta distância mínima de legibilidade, no caso das motocicletas e outras categorias especiais de automotores nas quais seja difícil dar aos números de matrícula dimensões suficientes para que sejam legíveis, a 40 m (130 pés).

3. Quando o número de matrícula estiver inscrito numa placa especial, esta deverá ser plana e fixar-se em posição vertical ou quase vertical, perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo. Quando o número for afixado ou pintado sobre o veículo, deverá ficar em uma superfície plana e vertical ou quase plano e vertical, perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo.

4. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 5 do artigo 32, a placa ou a superfície, sobre a qual se fixe ou se pinte o número de matrícula, poderá ser de material refletor.

ANEXO 3**SIGNO DISTINTIVO DOS AUTOMOTORES E DOS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL**

1. Os signos distintivos a que se refere o artigo 37 da presente Convenção deverá estar composto de uma a três letras maiúsculas em caracteres latinos. As letras terão uma altura mínima de 0,08m (3,1 polegadas) e a largura mínima de seus traços será de 0,01m (0,4 polegadas). As letras deverão estar pintadas no negro sobre um fundo branco de forma elítica com o eixo maior em posição horizontal.

2. Quando o signo distintivo consistir de somente uma letra, o eixo maior da elipse poderá estar em posição vertical.

3. O signo distintivo de nacionalidade não deverá ir unido ao número de matrícula nem deverá estar colocado de tal maneira que possa confundir-se com este último ou prejudicar sua legibilidade.

4. Nas motocicletas e seus reboques as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão 0,175m (6,9 polegadas) e 0,115m (4,5 polegadas). Nos demais automotores e seus reboques, as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão:

a) 0,24m (9,4 polegadas) e 0,145m (5,7 polegadas) se o signo distintivo constar de três letras.

b) 0,175m (6,9 polegadas) e 0,115m (4,5 polegadas) se o signo distintivo constar de menos de três letras.

5. As disposições do parágrafo 3 do anexo 2 se aplicarão à colocação do signo distintivo nos veículos.

ANEXO 4**MARCAS DE IDENTIFICAÇÃO DOS AUTOMOTORES E SEUS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL**

1. As marcas de identificação compreenderão:

a) para os automotores:

(i) o nome ou a marca do produtor do veículo;

(ii) no chassi ou, na falta de chassi, na carroceria, o número de fabricação ou número de série da produção;

(iii) no motor, o número de fabricação do motor, se o produtor nele o colocar;

b) para os reboques, as indicações mencionadas nos incisos i e ii supra;

c) para os ciclomoteres, a indicação da cilindrada e as siglas "CM".

2. As marcas mencionadas no parágrafo 1 do presente Anexo deverão estar em lugares acessíveis e ser facilmente legíveis; além do mais, deverão ser de difícil modificação ou supressão. As letras e os números incluídos nas marcas figurarão unicamente em caracteres latinos ou em letra cursiva chamada inglesa, e em algarismos arábicos, ou aparecerão repetidos dessa maneira.

ANEXO 5**CONDIÇÕES TÉCNICAS RELATIVAS AOS AUTOMOTORES E AOS REBOQUES**

1. As Partes Contratantes que, de conformidade com o artigo 1, alínea n da presente Convenção, hajam declarado que desejam assimilar às motocicletas os veículos de três rodas cuja tara não exceda de 400 kg (900 libras) deverão submeter estes últimos às disposições do presente Anexo relativas tanto às motocicletas como os automotores.

2. Para os efeitos do presente Anexo, o termo "reboque" se aplica unicamente aos reboques destinados a ser engatados a um automotor.

3. Sem prejuízo do disposto na alínea a do parágrafo 2 do artigo 3 da presente Convenção, toda Parte Contratante poderá impor prescrições que completam as disposições do presente Anexo, ou sejam mais estritas, para os automotores que matricule e para os reboques que admita em circulação, de conformidade com a sua legislação nacional.

CAPÍTULO I**Freios**

4. Para os efeitos do presente artigo:

a) por **rodas de um eixo** entende-se as rodas simétricas ou quase simétricas, com relação ao plano longitudinal médio do veículo, mesmo que não estejam situadas no mesmo eixo (o eixo em tandem equivale a dois eixos);

b) por **freio de serviço** entende-se o que se utiliza normalmente para diminuir a marcha do veículo e pará-lo.

c) por **freio de estacionamento** entende-se o que se utiliza para manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, quando este se encontra desengatado;

d) por **freio de segurança** entende-se o dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo e pará-lo no caso de falha do freio de serviço;

A. Freios dos automotores, com exceção das motocicletas

5. Todo automotor, com exceção da motocicleta, deverá estar provido de freios que possam ser facilmente acionados pelo condutor, desde seu assentamento. Tais freios devem poder efetuar as três seguintes funções de frenagem:

a) freio de serviço, que permita diminuir a marcha do veículo e pará-lo de modo seguro, rápido e eficaz, quaisquer que sejam as condições de carga e o declive ou aclive da pista por onde circule;

b) freio de estacionamento, que permita manter imóvel o veículo, quaisquer que sejam as condições de carga, num declive ou aclive de 16%, ficando as superfícies ativas do freio em posição de frear mediante um dispositivo de ação puramente mecânica;

c) freio de segurança, que permita diminuir a marcha do veículo e pará-lo, quaisquer que sejam as condições de carga, dentro de uma distância razoável, inclusive no caso em que falhe o freio de serviço.

6. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 5 do presente Anexo, os dispositivos que assegurem as três funções de freio (freio de serviço, freio de segurança e freio de estacionamento) poderão ter

partes comuns; as combinações dos controles se permitirão unicamente no caso de existirem, pelo menos, dois controles distintos.

7. O freio de serviço deverá atuar sobre todas as rodas do veículo; não obstante, nos veículos que tenham mais de dois eixos, as rodas de um deles poderão não possuir freios.

8. O freio de segurança deverá poder atuar pelo menos sobre uma roda de cada lado do plano longitudinal médio do veículo: a mesma disposição se aplicará ao freio de estacionamento.

9. O freio de serviço e o freio de estacionamento deverão atuar sobre superfícies de fricção unidas às rodas de modo permanente, por meio de peças suficientemente sólidas.

10. Nenhuma superfície de fricção poderá ficar desacoplada das rodas. Contudo, tal desacoplamento se admitirá para certas superfícies de fricção, sob a condição de que:

a) seja apenas momentâneo, por exemplo, durante uma mudança de marchas;

b) não for possível sem a ação do condutor, quando se trata de freio de estacionamento; e

c) continue sendo possível exercer a ação de freio com a eficácia prescrita, de acordo com as disposições do parágrafo 5 do presente Anexo, quando se trata de freio de serviço ou de freio de segurança.

B. Freio dos reboques

11. Sem prejuízo do disposto na alínea c do parágrafo 17 do presente Anexo, todo reboque, com exceção dos reboques ligeros, deverão estar providos dos freios seguintes:

a) um freio de serviço que permita diminuir a marcha do veículo e pará-lo de modo seguro, rápido e eficaz, quaisquer que sejam as condições de carga e o declive ou aclive da pista por onde circule.

b) um freio de estacionamento que permita manter o veículo imóvel quaisquer que sejam as condições de carga num declive ou aclive de 16%, ficando as superfícies ativas do freio em posição de frear mediante um dispositivo de ação puramente mecânica. Não se aplicará a presente disposição dos reboques que não possam ser desengatados do veículo trator, sem ajuda de ferramentas, sempre que o conjunto de veículos cumpra as condições relativas ao freio de estacionamento.

12. Os dispositivos que assegurem as duas funções de freio (serviço e estacionamento) poderão ter partes comuns.

13. O freio de serviço deverá atuar sobre todas as rodas do reboque.

14. O freio de serviço deverá poder ser acionado pelo controle de freio de serviço do veículo trator não obstante, se o peso máximo autorizado do reboque não exceder de 3.500 kg (7.700 libras), o freio poderá ser tal que possa ser aplicado simplesmente, durante a marcha, pela aproximação do reboque ao veículo trator (freio por inércia).

15. O freio de serviço e o freio de estacionamento deverão atuar sobre superfícies de fricção unidas às rodas de modo permanente por meio de peças suficientemente sólidas.

16. Os dispositivos de freio deverão ser tais que o reboque se detenha automaticamente em caso de ruptura do dispositivo de acoplamento durante a marcha. Contudo, estas disposições não se aplicarão aos reboques de um só eixo ou de dois eixos que distem um do outro menos de 1m (40 polegadas) com a condição de que seu peso máximo autorizado não excede de 1.500 kg (3.300 libras) e, com exceção dos semi-reboques, e de que sejam providos além do dispositivo de acoplamento, do engate secundário previsto no parágrafo 58 do presente anexo.

C. Freios dos conjuntos de veículos

17. Além das disposições das partes A e B do presente capítulo relativas aos veículos em separado (automotores e reboques), serão aplicadas aos conjuntos formados por tais veículos as seguintes normas:

a) os dispositivos de freio de cada um dos veículos que formam o conjunto deverão ser compatíveis entre si;

b) a ação do freio de serviço, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adequada entre os veículos acoplados;

c) o peso máximo autorizado de um reboque não provido de freio de serviço não poderá ser maior do que a metade da soma da tara do veículo trator e do peso do condutor.

D. Freios das motocicletas

18. a) As motocicletas deverão estar providas de dois dispositivos de freio, um dos quais deverá atuar, pelo menos, sobre a roda ou as rodas dianteiras; se um **side-car** for acoplado à motocicleta, não será obrigado a ter freio na roda do **side-car**. Estes dispositivos do freio deverão permitir diminuir a marcha da motocicleta e pará-la de modo seguro, rápido e eficaz, quaisquer que sejam as condições de carga e o declive ou aclive da via que circule.

b) Além dos dispositivos previstos na alínea a do presente parágrafo as motocicletas que tenham três rodas simétricas com relação ao plano longitudinal médio do veículo, deverão estar providas de um freio de estacionamento que reúna condições especificadas na alínea b do parágrafo 5 do presente anexo.

CAPÍTULO II

Luzes e dispositivos refletor

19. Para os efeitos do presente capítulo:

por **luz alta** (ou **luz de estrada**) entende-se a luz do veículo destinada a iluminar a via até uma grande distância diante do veículo;

por **luz baixa** (luz de cruzamento) entende-se a luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo sem ocasionar ofuscamento ou incômodos injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venha em sentido contrário;

por **luz de posição dianteira** entende-se a luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo visto de frente;

por **luz de posição traseira** entende-se a luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo visto por trás;

por **luz de freio** entende-se a luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontrem atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

por **luz de neblina** entende-se a luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, neve, chuva forte, ou nuvens de pó;

por **luz de marcha-à-ré** entende-se a luz do veículo destinada a iluminar a via atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando, ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha-à-ré;

por **luz indicadora de direção** entende-se a luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

por **dispositivo refletor** entende-se o dispositivo destinado a indicar a presença de um veículo pelo reflexo da luz emanada de uma fonte iluminadora alheia ao citado veículo, quando o observador se encontra perto da mesma fonte iluminadora;

por **superfície iluminadora** entende-se, no que respeita às luzes, a superfície visível desde a qual se emite a luz e, no que diz respeito aos dispositivos refletor, a superfície visível desde a qual se reflete a luz.

20. As cores das lâmpadas mencionadas no presente capítulo deverão, na medida do possível, ajustar-se às definições que figuram no apêndice do presente anexo.

21. Todo automotor, com exceção da motocicleta capaz de atingir no plano uma velocidade superior a 40 km (25 milhas) por hora, deverá estar provido de, pelo menos, um número par de luzes altas brancas ou de cor amarelo seletivo fixadas na parte dianteira e que possam iluminar com eficácia a via de noite e com tempo claro, até uma distância de, no mínimo, 100 m (325 pés) à frente do veículo.

As bordas exteriores da superfície iluminadora das luzes altas (ou da estrada) não poderão estar, em nenhum caso, mais próximas das bordas externas do veículo do que as bordas externas das superfícies iluminadoras das luzes baixas (ou de cruzamento).

22. Todo automotor, com exceção das motocicletas, capazes de atingir no plano uma velocidade superior a 10 km (6 milhas) por hora deverá estar provida de duas luzes baixas, brancas, ou de cor amarelo seletivo, fixadas na parte dianteira e que possam iluminar com eficácia a via de noite e com tempo claro, até uma distância de pelo menos 40 m (130) pés à frente do veículo. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo, não deverá achar-se a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda externa do veículo. Um automotor não estará provido de mais de duas luzes baixas, que deverão estar reguladas de forma que se ajustem à definição do parágrafo 19 do presente anexo.

23. Todo automotor, com exceção das motocicletas de duas rodas sem **side-car**, estará provido de duas luzes de posição brancas, fixadas na parte dianteira; contudo, o amarelo seletivo poderá ser utilizado para as luzes de posição dianteiras, incorporadas nas luzes altas ou luzes baixas que emitam raios de luz amarelo seletivo. Estas luzes de posição dianteiras, quando forem as únicas luzes acesas na parte dianteira do veículo, deverão ser visíveis, de noite e com o tempo claro, desde uma distância de pelo menos 300 m (1.000 pés) sem ofuscar ou causar incômodos injustificáveis aos demais usuários da via. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo não deverá encontrar-se a mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do veículo.

24. a) Todo automotor, com exceção das motocicletas de duas rodas sem **side-car**, estará provido em sua parte traseira de um número par de luzes vermelhas, de posição, visíveis, de noite e com tempo claro, a uma distância mínima de 300 m (1.000 pés) sem ofuscar nem causar incômodos aos demais usuários da via. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo não se encontrará a mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do veículo.

b) todo reboque deverá estar munido, em sua parte traseira, de um número par de luzes de posição vermelhas visíveis, de noite e com tempo claro, a uma distância mínima de 300 m (1.000 pés) sem ofuscar ou causar inconvenientes injustificáveis aos demais usuários da via. A cada lado, o ponto de superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo não se encontrará a mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do reboque. Não obstante, os reboques cuja largura total não exceda de 0,80 m (32 polegadas) poderão estar providos apenas de uma dessas luzes, sempre que estejam engatados a uma motocicleta de duas rodas sem **side-car**.

25. Todo automotor ou reboque, que na parte traseira levar um número de matrícula, estará provido de um dispositivo de iluminação desse número de modo que este, quando iluminado pelo dispositivo, seja legível, de noite e em condições normais, estando o veículo parado a uma distância mínima de 20 m (65 pés) atrás do veículo. Não obstante, toda Parte Contratante poderá reduzir esta distância mínima de legibilidade de noite, na mesma proporção e com referência aos mesmos veículos para os quais se haja reduzido a distância mínima de legibilidade de dia pela aplicação do parágrafo 2 do anexo da presente Convenção.

26. Em todo automotor, incluídas as motocicletas, e em todo conjunto constituído por um veículo automotor e um ou vários reboques, as conexões elétricas deverão estar dispostas de modo que as luzes altas, as luzes baixas, as luzes de neblina, as luzes de posição dianteiras do automotor e o dispositivo de iluminação mencionado no parágrafo 25 do presente anexo não possam acender-se a menos que se acendam as luzes traseiras de posição do extremo posterior do veículo ou conjunto de veículos.

Contudo, esta disposição não se aplicará às luzes altas ou baixas, quando estas forem utilizadas para a produção de sinal ótico mencionado no parágrafo 5 do artigo 33 da presente Convenção. Além do mais, as conexões elétricas estarão dispostas de modo que

as luzes de posição dianteiras do automotor estejam sempre acesas quando também estiverem as luzes altas, as luzes baixas ou as luzes de neblina.

27. Todo automotor, com exceção das motocicletas de duas rodas sem **side-car**, estará provido de, pelo menos, dois dispositivos refletores vermelhos de forma não triangular fixados na parte traseira. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distante do plano longitudinal médio do veículo não deverá encontrar-se a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda externa do veículo. Os dispositivos refletores deverão ser visíveis, a noite e com tempo claro, para o condutor de um veículo desde a distância mínima de 150 m (550 pés) quando iluminados pela luz alta do citado veículo.

28. Todo reboque estará provido de, pelo menos, dois dispositivos refletores vermelhos, situados na parte traseira. Estes dispositivos terão a forma de um triângulo equilátero com vértice dirigido para cima e um dos lados horizontal, e cujos lados tenham 0,15 m (6 polegadas), como mínimo, e 0,20 m (8 polegadas) como máximo; no interior do triângulo não haverá nenhuma luz de sinalização. Estes dispositivos refletores cumprirão as condições de visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente anexo. De cada lado o ponto da superfície iluminadora mais distante do plano longitudinal médio do reboque não deverá encontrar-se com mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do reboque. Não obstante, os reboques cuja largura total não exceda de 0,80 m (32 polegadas) poderão estar providos de apenas um dispositivo refletor, se estiverem engatados a uma motocicleta de duas rodas sem **side-car**.

29. Todo reboque estará provido em sua parte dianteira de dois dispositivos refletores de cor branca, de forma não triangular; estes dispositivos reunirão as condições de posição e de visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente anexo.

30. Um reboque estará provido, em sua parte dianteira, de duas luzes de posição de cor branca quando sua largura exceder de 1,60 m (5 pés e 4 polegadas). Essas luzes de posição dianteiras deverão estar situadas o mais próximo possível das bordas externas do reboque e, em qualquer caso, de tal maneira que o ponto das superfícies iluminadoras mais distantes do plano longitudinal médio, do reboque estejam, no máximo, a 0,15 m (6 polegadas) das bordas externas.

31. Com exceção das motocicletas de duas rodas com ou sem **side-car**, todo automotor capaz de atingir no plano uma velocidade superior a 25 km (15 milhas) por hora deverá estar provido, na parte posterior, de duas luzes de freio, de cor vermelha, cuja intensidade seja consideravelmente superior às das luzes de posição traseiras. A mesma disposição será aplicada a todo reboque colocado ao final de um conjunto de veículos; não obstante, a luz de freio não será obrigatória nos pequenos reboques cujas dimensões sejam tais que não impeçam que sejam vistas as luzes de freio do veículo trator.

32. Com ressalva da possibilidade de que as Partes Contratantes que, de conformidade com o disposto no parágrafo 2 do artigo 54 da Convenção, hajam feito uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, poderão dispensar os ciclomotores de todas ou de parte das obrigações, a seguir mencionadas:

a) toda motocicleta de duas rodas com ou sem **side-car**, estará provida de uma luz baixa que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas no parágrafo 22 do presente anexo;

b) toda motocicleta de duas rodas com ou sem **side-car**, capaz de exceder, no plano, uma velocidade de 40 km (25 milhas) por hora estará provida de, além de uma luz baixa, de pelo menos uma luz alta que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas no parágrafo 21 do presente Anexo. Se uma motocicleta estiver provida de mais de uma luz alta, estas luzes guardarão entre si a distância mais curta possível;

c) uma motocicleta de duas rodas com ou sem **side-car**, não levará mais de uma luz baixa, nem mais de duas luzes altas.

33. Toda motocicleta de duas rodas sem **side-car** poderá estar provida em sua parte dianteira, de uma ou duas luzes de posição que satisfaçam as condições de cor e de visibilidade fixadas no parágrafo 23 do presente anexo. Se esta motocicleta levar duas luzes de posição dianteiras, estas estarão o mais próximo possível uma da outra. Uma motocicleta de duas rodas sem **side-car** não deverá levar mais de duas luzes de posição dianteiras.

34. Toda motocicleta de duas rodas sem **side-car** deverá estar provida, em sua parte traseira, de uma luz de posição que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas na alínea **a** do parágrafo 24 do presente anexo.

35. Toda motocicleta de duas rodas sem **side-car** deverá estar provida, em sua parte traseira, de um dispositivo refletor que satisfaça as condições de cor e de visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente anexo.

36. Com ressalva de que as Partes Contratantes que, de conformidade com o parágrafo 2 do artigo 54 da presente Convenção, hajam feito de uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, possam dispensar destas obrigações os ciclomotores de duas rodas com ou sem **side-car** toda motocicleta de duas rodas com ou sem **side-car** deverá estar provida de uma luz de freio que satisfaça as condições fixadas no parágrafo 31 do presente anexo.

37. Sem prejuízo das disposições relativas às luzes e dispositivos exigidos para as motocicletas de duas rodas sem **side-car** todo **side-car** engatado a uma motocicleta de duas rodas, deverá estar provido, na parte dianteira, de uma luz de posição que satisfaça as condições de cor e de visibilidade fixadas no parágrafo 23 do presente anexo, e, em sua parte traseira, de uma luz de posição que satisfaça as condições de cor e de visibilidade fixadas na alínea **a** do parágrafo 24 do presente artigo, bem como de um dispositivo refletor que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente anexo. As conexões elétricas deverão estar dispostas de modo que a luz de posição dianteira e a luz de posição traseira do **side-car** se acendam ao mesmo tempo que a luz de posição traseira da motocicleta. Em qualquer caso, o **side-car** não estará provido de luzes altas nem de luzes baixas.

38. Os automotores de três rodas simétricas com relação ao plano longitudinal médio do veículo, assimilados às motocicletas conforme o artigo 1, alínea **n** da Convenção, estarão providos dos dispositivos prescritos nos parágrafos 21, 22, 23, 24 (**a**), 27 e 31 do presente anexo. Não obstante, quando a largura desses veículos não exceder de 1,30 m (4 pés e 3 polegadas), uma só luz alta e uma só luz baixa serão suficientes. As disposições relativas à distância da superfície iluminadora em relação com as bordas externas do veículo não serão aplicáveis neste caso.

39. Todo veículo automotor, com exceção daqueles cujo condutor possa indicar com o braço as mudanças de direção em forma visível, de qualquer ângulo, aos demais usuários da via, deverá estar provido de luzes indicadoras de direção de cor amarela, fixas e intermitentes, colocadas por pares no veículo e visível, de dia e de noite, pelos usuários da via aos quais interesse o movimento do veículo. As luzes intermitentes deverão ter uma frequência de 90 cintilações por minuto, com uma tolerância de mais ou menos 30.

40. Quando um veículo automotor que não for uma motocicleta de duas rodas, com ou sem **side-car**, estiver provido de luzes de neblina, estas deverão ser brancas ou de cor amarelo seletivo, deverão ser duas e deverão estar colocadas de modo que nenhum ponto de sua superfície iluminadora se encontra acima do ponto mais alto da superfície iluminadora das luzes baixas, e que, de cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distante do plano longitudinal médio do veículo não se encontre a mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do veículo.

41. Nenhuma luz de marcha à ré deverá ofuscar ou incomodar outros usuários da via pública. Quando um veículo automotor estiver provido de uma luz desta natureza, esta deverá ser de cor branca, amarelo, ou amarelo seletivo, o comando de ligação dessa luz deverá

ser de tal maneira que a luz não se possa acender, senão quando o dispositivo de marcha à ré estiver engatado.

42. Nenhuma luz, com exceção das luzes indicadoras de direção instalada em um veículo automotor ou em um reboque, deverá ser intermitente, salvo as que se usem de conformidade com a legislação nacional das Partes Contratantes para assinalar os veículos ou conjunto de veículos que não estejam obrigados a respeitar as regras gerais de trânsito ou cuja presença na via imponha precauções especiais aos demais usuários, especialmente os veículos prioritários, os comboios, os veículos de dimensões excepcionais e os veículos ou máquinas de construção ou de conservação das vias públicas. Não obstante, as Partes Contratantes poderão autorizar ou dispor que algumas luzes de cor diferente do vermelho sejam acesas em sua totalidade ou em parte, em forma intermitente para indicar perigo particular que momentaneamente o veículo possa constituir.

43. Para a aplicação dos dispositivos do presente anexo:

a) toda combinação de duas ou mais luzes, idênticas ou não, mas que tenham a mesma função e a mesma cor, se considerará com uma só luz, quando as projeções das superfícies iluminadoras sobre um plano vertical perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo ocuparem pelo menos 50% da superfície do menor retângulo circunscrito às projeções das referidas superfícies iluminadoras;

b) uma só superfície iluminadora, que tenha forma de faixa, será considerada como duas, ou como um número par de luzes, sempre que estiver situada simetricamente com relação ao plano longitudinal médio do veículo e que se estenda pelo menos até uma distância de 0,40 m (16 polegadas) da borda exterior do veículo e que tenha comprimento mínimo de 0,80 m (32 polegadas). A iluminação da citada superfície deverá ser assegurada por, pelo menos duas fontes luminosas situadas o mais próximo possível de suas bordas extremas. A superfície iluminadora poderá consistir de certos número de elementos dispostos de modo que as projeções de superfície iluminadoras dos distintos elementos sobre um plano vertical perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo ocupem pelo menos 50% da superfície do menor retângulo circunscrito às projeções das citadas superfícies iluminadoras dos elementos.

44. Em um só veículo, as luzes que tenham a mesma função e estejam orientadas na mesma direção, deverão ser da mesma cor. As luzes e os dispositivos refletores cujo número seja par, deverão estar situados simetricamente com relação ao plano longitudinal médio do veículo, exceto nos veículos cuja forma externa seja assimétrica. As luzes de cada par deverão ter basicamente a mesma intensidade.

45. Poder-se-á agrupar ou incorporar em um mesmo dispositivo luzes de natureza diferente e, obedecendo ao disposto em outros parágrafos do presente capítulo, luzes e dispositivos refletores, sempre que cada uma dessas luzes e desses dispositivos refletores se ajustem às disposições pertinentes do presente anexo,

CAPÍTULO III

Outras disposições

Mecanismo de direção

46. Todo veículo automotor deverá estar provido de um mecanismo de direção resistente que permita ao condutor mudar a direção de seu veículo com facilidade, rapidez e segurança.

Espelho retrovisor

47. Todo veículo automotor, com exceção das motocicletas de duas rodas com ou sem **side-car**, deverá estar provido de um ou vários espelhos retrovisores; o número, dimensões e disposições desses espelhos retrovisores deverão ser tais que permitam ver a circulação atrás de seu veículo.

Sinais acústicos

48. Todo veículo automotor deverá estar provido de, pelo menos, um aparato para produzir sinais acústicos de suficiente intensidade. O som emitido pelo aparato deverá ser contínuo, uniforme e

não estridente. Os veículos prioritários e os veículos de serviço público para o transporte de pessoas poderão levar aparatos suplementares para produzir sinais acústicos, não sujeitos a estas exigências.

Limpador de pára-brisa

49. Todo veículo automotor que tenha pára-brisas de dimensões e forma tais que o condutor não possa ver normalmente a via adiante, estando em seu assento, a não ser através dos elementos transparentes dos pára-brisas, deverá estar provido de, pelo menos, um limpador de pára-brisa eficaz e resistente, colocado em posição adequada, cujo funcionamento não requeira a intervenção constante do condutor.

Lavador do pára-brisa

50. Todo veículo automotor que estiver provido de pelo menos um limpador de pára-brisa deverá levar igualmente um lavador de pára-brisa.

Pára-brisas e vidros

51. Em todo automotor e reboque:

a) as substâncias transparentes que constituam elementos de parede exterior do veículo, incluído o pára-brisa, ou de parede interior de separação, deverão ser tais que, em caso de ruptura, o perigo de lesões corporais fique reduzido ao mínimo possível.

b) os vidros do pára-brisa deverão ser feitos de uma substância cuja transparência não se altere e deverão ser fabricados de tal maneira que não deformem sensivelmente os objetos vistos através deles e que, em caso de ruptura, o condutor possa continuar vendo a via com suficiente clareza.

Dispositivos de marcha-à-ré

52. Todo veículo automotor deverá estar provido de um dispositivo de marcha-à-ré manobrável desde o lugar que ocupe o condutor. Não obstante, este dispositivo só será obrigatório para as motocicletas e para os automotores de três rodas simétricas, com relação ao plano longitudinal médio do veículo, se seu peso máximo autorizado exceder de 400 kg (900 libras).

Silenciador

53. Todo motor térmico de propulsão de um veículo automotor, deverá estar provido de um eficaz dispositivo silenciador do escape; este dispositivo deverá ser tal, que não possa ser desconectado pelo condutor, desde seu assento.

Pneumáticos

54. As rodas de todos os veículos automotores e de seus reboques deverão estar providas de pneumáticos e o estado dos mesmos deverá ser tal que a segurança fique garantida, incluída a aderência, mesmo sobre pavimentação molhada. Não obstante, a presente disposição não poderá impedir que as Partes Contratantes autorizem a utilização de dispositivos que apresentem resultados pelo menos equivalentes aos obtidos com os pneumáticos.

Velocímetro

55. Todo veículo automotor capaz de desenvolver no plano uma velocidade superior a 40 km (25 milhas) por hora, deverá estar provido de um velocímetro. Não obstante, qualquer Parte Contratante poderá dispensar dessa obrigação a certas categorias de motocicletas e outros veículos leves.

Dispositivos de sinalização a bordo dos veículos automotores

56. O dispositivo a que se refere o parágrafo 5 do artigo 23 e o parágrafo 6 do anexo I da presente Convenção, consistirá:

a) de uma placa em forma de triângulo equilátero de 0,40 m (16 polegadas) de lado, como medidas mínimas, com bordas vermelhas de 0,05 m (2 polegadas) de largura, pelo menos, e fundo vazado ou de cor clara; as bordas vermelhas deverão estar iluminadas por

transparência ou estar providas de uma faixa refletora; a placa deverá ser tal que possa colocar-se em posição vertical estável;

b) de qualquer outro dispositivo de igual eficácia, previsto pela legislação do Estado onde o veículo for matriculado.

Dispositivo contra roubo

57. Todo veículo automotor deverá estar provido de um dispositivo contra roubo que permita, a partir do momento em que se deixa estacionado o veículo, bloquear ou impedir o funcionamento de uma parte essencial do próprio veículo.

Dispositivo de engate dos reboques ligeiros

58. Com exceção dos semi-reboques, os reboques que não forem providos de freio automático, a que se refere o parágrafo 16 do presente anexo, deverão estar providos, além de um dispositivo de acoplamento, de um engate auxiliar (corrente, cabo, etc.) que, em caso de ruptura daquele limite o deslocamento lateral do reboque, e possa impedir a barra de engate de tocar o solo.

Disposições gerais

59. a) Na medida do possível, as partes mecânicas e a equipagem do veículo automotor não deverão oferecer riscos de incêndio ou de explosão tão pouco deverão produzir gases nocivos, fumaças negras, odores nem ruídos excessivos.

b) Na medida do possível, o dispositivo de ignição de alta tensão de um veículo automotor não deverá causar grandes incômodos pela emissão excessiva de rádio interferência.

c) Todo veículo automotor deverá ser construído de tal maneira que, para a frente, para a direita e para a esquerda, o campo de visibilidade do condutor seja suficiente para que possa dirigir com segurança.

d) Na medida do possível, os automotores e os reboques deverão estar construídos e equipados de maneira que se reduza, para seus ocupantes e para os demais usuários da via, o perigo em caso de acidente. Em particular, não deverá ter, nem no interior nem no exterior, nenhum adorno ou outro objeto com arestas ou saliências desnecessárias, que possa constituir perigo para os ocupantes e para os demais usuários da via.

CAPÍTULO IV

Exceções

60. No plano nacional toda Parte Contratantes poderá não aplicar as disposições do presente anexo em referência:

a) aos automotores e aos reboques que por construção não possam desenvolver no plano uma velocidade superior a 25 km (15 milhas) por hora ou para aqueles aos quais a legislação nacional limite a velocidade a 25 km por hora;

b) aos veículos de inválidos, isto é, os pequenos automotores especialmente projetados e construídos — e não apenas adaptados para o uso de pessoas que padeçam de algum defeito ou incapacidade física e que só são normalmente utilizados por essas pessoas;

c) aos veículos destinados a experiência, que tenham por objeto acompanhar os progressos técnicos e aumentar a segurança;

d) aos veículos de forma e tipo peculiares, ou que sejam utilizados para fins especiais em condições particulares.

61. Além do mais, toda Parte Contratante poderá não aplicar as disposições do presente anexo aos veículos que matricule e possam transitar em circulação internacional:

a) autorizando a cor amarelo-âmbar para as luzes de posição a que se referem os parágrafos 23 e 30 do presente anexo e para os dispositivos refletores mencionados no parágrafo 29 do presente anexo;

b) autorizando a cor vermelha para as luzes indicadoras de direção, mencionadas no parágrafo 39 do presente anexo, situadas na parte traseira do veículo;

c) autorizando a cor vermelha para as luzes, mencionadas na última frase do parágrafo 42 do presente anexo, situadas na parte traseira do veículo;

d) no que se refere à posição das luzes, nos veículos de uso especializado cuja forma exterior não permita aplicar as presentes disposições, sem recorrer a sistemas de fixação que possam ser facilmente danificados ou arrancados;

e) autorizando o emprego de um número ímpar, superior a dois, de luzes altas, nos automotores que matricule; e

f) para os reboques que sirvam para o transporte de coisas cujo comprimento exceda do espaço destinado às cargas (troncos de árvores, tubos, etc.) e que, em marcha, não estejam engatados ao veículo trator mas somente unidos a ele pela carga.

CAPÍTULO V

Disposições Transitórias

62. Os veículos automotores matriculados pela primeira vez e os reboques postos em circulação no território de uma Parte Contratante, antes da entrega em vigor da presente Convenção, ou dentro dos dois anos seguintes à entrada em vigor, não estarão submetidos às disposições do presente anexo, sempre que satisfizerem os requisitos das partes I, II e III do anexo 6 da Convenção de 1949, sobre a circulação rodoviária.

APÊNDICE

DEFINIÇÃO DOS FILTROS DE COR PARA OBTENÇÃO DAS CORES MENCIONADAS NO PRESENTE ANEXO (COORDENADAS TRICROMÁTICAS)

VERMELHO	limite com amarelo	$y \leq 0,335$
	limite com púrpura (1)	$z \leq 0,008$
BRANCO	limite com azul	$x \geq 0,310$
	limite com amarelo	$x \leq 0,500$
	limite com verde	$y \leq 0,150 + 0,640 x$
	limite com verde	$y \leq 0,440$
	limite com púrpura	$y \geq 0,050 + 0,750 x$
	limite com vermelho	$y \leq 0,382$
AMARELO (2)	limite com amarelo (1)	$y \leq 0,492$
	limite com vermelho (1)	$y \geq 0,398$
	limite com branco (1)	$z \leq 0,007$
AMARELO (3) SELETIVO	limite com vermelho (1)	$y \geq 0,138 + 0,580 x$
	limite com verde (1)	$y \leq 1,29 x - 0,100$
	limite com branco (1)	$y \geq -x + 0,966$
	limite com valor espectral (1)	$y \leq -x + 0,992$

Para comprovar as características colorimétricas destes filtros deve-se empregar uma fonte de luz branca com uma temperatura de 28549 K (correspondente ao iluminador A da Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

ANEXO 6

HABILITAÇÃO NACIONAL PARA DIRIGIR

1. O documento nacional de habilitação para dirigir será constituído de uma folha de formato A7 (74 x 105 mm — 2,91 x 4,13 polegadas) ou por uma folha de formato duplo (148 x 105 mm — 5,82 x 4,13 polegadas) ou tríplice (222 x 105 mm — 8,78 x 4,13 polegadas) que possa ajustar-se ao formato A7. Será de cor rosa.

2. O documento de habilitação deverá estar impresso no idioma ou idiomas prescritos pela autoridade que o expeça, ou que autorize sua expedição; não obstante, levará em francês o título "Permis de conduire", acompanhado ou não do título em outros idiomas.

3. As indicações que apareçam no documento de habitação, manuscritas ou mecanografadas, figurarão em caracteres latinos ou em cursiva chamada inglesa, unicamente, ou aparecerão repetidas dessa maneira.

4. Duas das páginas do documento de habilitação se ajustarão às páginas modelos nºs 1 e 2 que figuram mais adiante. Com a condição de que não se modifique a definição das categorias A, B, C, D e E, tendo em mente o parágrafo 4 do artigo 41 da presente Convenção, nem suas letras de referência nem o essencial das menções relativas à identidade do titular do documento de habilitação, considerar-se-á atendida esta disposição mesmo que hajam sido introduzidas, em comparação com esse modelos, algumas modificações de detalhe: em especial, considerar-se-á que atendem às disposições do presente anexo os documentos de habilitação nacionais para dirigir, que se ajustem ao modelo do anexo 9 da Convenção sobre circulação rodoviária, feita em Genebra a 19 de setembro de 1949.

5. Corresponderá à legislação nacional determinar se a página modelo nº 3 deve ou não formar parte do documento de habilitação e se este deve ou não conter indicações suplementares; caso haja um espaço para anotar as mudanças de domicílio, estará situado na parte superior do verso da página 3 do documento de habilitação, salvo quando este se ajuste ao modelo do anexo 9 da Convenção de 1949.

Para comprovar as características colorimétricas destes filtros deve-se empregar uma fonte de luz branca com uma temperatura de 28549 K (correspondente ao iluminador A da Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

- (1) Nestes casos foram adotados limites diferentes dos recomendados pela CIE porque a voltagem de alimentação nos terminais das lâmpadas de que vão providas as luzes varia consideravelmente.
- (2) Aplica-se à cor dos sinais de automotores chamadas normalmente antes de "laranja" ou "amarelo-laranja". Corresponde a uma parte específica da zona do "amarelo" do triângulo de cores da CIE.
- (3) Aplicável somente às "luzes de cruzamento" e "luzes de estrada". No caso particular de luzes de neblina, considera-se satisfatória a seletividade da cor quando o valor de pureza seja equivalente pelo menos a 0,820 e o limite com o branco, $Y \geq -x + 0,966$, sendo então $Y \geq -x + 0,940$ e $Y \geq 0,440$.

Nº 1	Nº 2	Nº 3
HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR 1. PERMIS DE CONDUIRE 1	Categoria do veículo para a qual é válida a habilitação	Válida até Renovada até Expedida em Em
1. Sobrenome	A. Menores de idade	2/
2. Nome 3	B. Veículos autorizados que não excedam a categoria A e cujo peso máximo autorizado não exceda de 3.500 kg (7.700 libras) e não tenham mais de oito lugares além do do condutor.	2/
3. Data 4 e lugar 5 de nascimento	C. Veículos autorizados usados para o transporte de passageiros e cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras).	2/
4. Endereço	D. Veículos autorizados usados no transporte de passageiros e cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras).	2/
Assinatura do portador 6: Fotografia 35 x 45 mm (1.37x1.75 pol.)	E. Conjuntos de veículos acoplados cujo tração esteja compreendida em qualquer das categorias A, B, C ou D, para os quais o condutor esteja habilitado, nos que pelo seu natureza não se incluem em nenhuma dessas categorias.	2/
5. Expedida por		10/
6. Em		10/
7. Válida até 7		10/
Assinatura, etc. 8		

- 1) Nos modelos dobráveis em dois (se dobrados de maneira que a primeira página da capa não seja uma página modelo) e nos modelos dobráveis em três, esta indicação poderá figurar na primeira página da capa.
- 2) Indicar-se-á nesse espaço o nome ou signo distintivo do Estado, como define o anexo 3 da presente Convenção. A nota 1 acima se aplicará também a esta indicação.
- 3) Poderão ser indicados nesse lugar os nomes do pai ou do marido.
- 4) Se não for conhecida a data do nascimento, indicar-se-á a idade aproximada, à data de expedição da carteira de habilitação.
- 5) Deixe-se em branco, se não souber o lugar de nascimento.
- 6) Na falta de assinatura, impressão digital do polegar. Pode-se omitir a assinatura ou a impressão digital, bem como o espaço correspondente.
- 7) Esta indicação será facultativa nos documentos que tenham uma página modelo 3.

8) Assinatura e ou selo ou timbre da autoridade que expede o documento ou da associação habilitada para expedi-lo. Nos modelos dobráveis em dois (se dobrados de maneira que a primeira página da capa não seja uma página modelo) e nos modelos dobráveis em três o selo ou timbre poderá ser estampado na primeira página da capa.

9) Selo ou timbre da autoridade que expedir o documento e, se possível a data em que se estampar o selo ou timbre. Este selo ou timbre só se estampará na coluna direita da página modelo 2 em frente às definições das categorias de veículo para os quais válida a habilitação. As mesmas disposições serão aplicáveis às indicações que tenha de ser feitas na coluna direita da página modelo 3 com referência às renovações concedidas.

As Partes Contratantes podem, em lugar de estampar o selo ou o timbre da autoridade na coluna direita do modelo 2, inscrever em um novo item 8, intitulado "Categorias", no modelo página 1, a letra ou as letras correspondentes à categoria ou categorias para as quais a habilitação tenha validade e um asterístico para cada categoria para a qual a habilitação não tenha validade (por exemplo: "2. Categoria A, B, ***").

10) Espaço reservado para outras categorias de veículos definidos pela legislação nacional.

11) Espaço reservado para as observações complementares que as autoridades competentes do Estado que expedirem o documento desejarem consignar nele, quando for o caso, com inclusão das condições restritivas (por exemplo: "uso de lentes corretoras", "válida unicamente para dirigir o veículo n.º.....", "sob a condição de que o veículo esteja preparado para ser dirigido por uma pessoa com uma perna amputada"). No caso indicado no segundo parágrafo da nota 9 acima, estas observações adicionais figurarão de preferência na página modelo n.º 1.

Em outras páginas distintas das páginas modelos poderão figurar outras observações.

ANEXO 7

HABILITAÇÃO INTERNACIONAL PARA DIRIGIR

1. A carteira de habilitação será um livreto formato A 6 (148 x 105 mm — 5,82 x 4,13 polegadas). Sua capa será cinza, suas páginas interiores serão brancas.

2. O anverso e o reverso da primeira folha da capa ajustar-se-ão, respectivamente, às páginas modelos n.ºs 1 e 2 abaixo; estarão impressas no idioma nacional, ou pelo menos em um idioma nacional do Estado de expedição. No final das páginas interiores haverá duas páginas justapostas, que se ajustarão ao modelo 3 seguinte e estarão impressas em francês. As páginas interiores que

precedem a estas duas páginas reproduzirão em vários idiomas, entre eles obrigatoriamente o espanhol, o inglês e o russo, a primeira dessas duas páginas.

3. As indicações que apareçam no documento, manuscritas ou mecanografadas, serão em caracteres latinos ou em cursiva chamada inglesa.

4. As Partes Contratantes que expedirem ou autorizarem a expedição das carteiras de habilitação internacionais para dirigir, cuja capa esteja impressa em um idioma que não seja espanhol, o francês, o inglês nem o russo, comunicarão ao Secretário-Geral das Nações Unidas a tradução nesse idioma do texto do modelo 3 seguinte.

PÁGINA MODELO N.º 1 (anverso da 1.ª folha da capa)

Circulação internacional de automotores	
HABILITAÇÃO INTERNACIONAL PARA DIRIGIR	
N.º	
Convenção sobre a circulação viária de 8 de novembro de 1968.	
Válida até	2/
Expedida por	
Local	
Data	
Número da habilitação nacional para dirigir	
④	
3/	

1) Nome do Estado da expedição e signo distintivo deste Estado conforme o definido no anexo 3.

2) Até três anos depois da primeira data de expedição ou até a data de expiração da validade da carteira nacional de habilitação para dirigir, se essa data for anterior à precedente.

3) Assinatura da autoridade ou associação que expedir o documento.

4) Selo ou timbre da autoridade ou associação que expedir o documento.

PÁGINA MODELO N.º 2 (reverso da primeira folha da capa)

A presente carteira de habilitação não é válida para circular pelo território de 1/	
É válido nos territórios de todas as demais Partes Contratantes. As categorias de veículos para os quais é válida vão indicadas no final de carteira.	
2/	
A presente carteira de habilitação não afeta em nada a obrigação do seu titular de ater-se, em todo Estado onde circular, às leis e regulamentos relativos ao estabelecimento ou ao exercício de uma profissão. Em particular, a carteira de habilitação deixa de ser válida em um Estado, caso seu titular estabelecer nele sua residência normal.	

1) Escrever-se-á aqui o nome do Estado Parte Contratante onde o titular normalmente reside.

2) Espaço reservado para inscrição facultativa da lista dos Estados que são Partes Contratantes.

INDICAÇÕES RELATIVAS AO CONDUTOR		1.	
Sobrenome		2.	
Outros nomes		3.	
Lugar de nascimento		4.	
Data de nascimento		5.	
Residência		6.	
CATEGORIA DE VEÍCULOS PARA OS QUAIS A CARTEIRA DE HABILITAÇÃO É VÁLIDA		A ②	
Motocicletas		B ②	
Veículos automotores, não compreendidos na categoria A, cujos pesos máximos autorizados não exceda de 3.500 kg (7.720 libras) e cujo número de lugares, não contados o do condutor, não exceda de oito		C ②	
Veículos automotores destinados ao transporte de passageiros cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.720 libras)		D ②	
Veículos automotores destinados ao transporte de pessoas e que tenham mais de oito lugares para condutor		E ②	
Conjunto de veículos adaptados cujo trator esteja compreendido em qualquer das categorias A, B ou C, mas cujos condutores estejam habilitados, mas que pela sua natureza não se incluam em nenhuma dessas categorias		F ②	
CONDIÇÕES RESTRITIVAS DE USO		Assinatura do portador ①	
1) Indicar-se-á aqui o lugar ou lugares do qual ou dos quais o condutor é originário.		Exemplos:	
2) Se não se sabe a data de nascimento, indicar-se-á a idade aproximada, a data da expedição do documento.		O portador está proibido de dirigir até	
3) Se o condutor estiver habilitado para dirigir em mais de uma categoria, indicar-se-á a categoria ou categorias para as quais a habilitação é válida.		O portador está proibido de dirigir até	
4) Se o condutor estiver habilitado para dirigir em mais de uma categoria, indicar-se-á a categoria ou categorias para as quais a habilitação é válida.		O portador está proibido de dirigir até	

RELAÇÃO DAS RESERVAS PROPOSTAS PELO CONTRAN A CONVENÇÃO SOBRE CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ANEXO

1 — Artigo 20, § 2.º, alíneas a e b

Justificativa — Entende-se ser conveniente que os pedestres usem sempre os passeios, mesmo quando carregando objetos volumosos. Somente será admitido o trânsito de pedestres junto à guia de calçada (meio-fio) onde não houver passeio a eles destinado

2 — Artigo 23, § 2.º, alínea a

Justificativa — Não é aceitável a última parte da alínea do presente parágrafo que diz: "Não obstante, estará autorizado a pará-lo ou estacioná-lo no outro lado quando, devido a presença de trilhos, não seja possível fazer no lado correspondente ao da

circulação"; a parada e o estacionamento dos veículos deve ser sempre no lado correspondente ao da circulação, por razões de segurança.

3 — Artigo 40

Justificativa — Não se deve permitir aos reboques não matriculados entrarem em circulação internacional, ainda que pelo prazo de 10 (dez) anos.

4 — Anexo 5, § 5º, alínea "c"

Justificativa — O dispositivo exige freio de segurança para todos os veículos automotores, o qual é indispensável apenas em reboques.

5 — Anexo 5, § 28

Justificativa — É inconveniente a forma triangular dos refletores traseiros dos reboques, sendo esta reservada para os dispositivos de sinalização de emergência, que visam advertir aos usuários de algum perigo na via.

6 — Anexo 5, § 39

Justificativa — Reserva apenas quanto a cor do dispositivo traseiro, indicador de mudança de direção, por ser conveniente a adoção da cor vermelha, unicamente para as luzes traseiras dos veículos.

7 — Anexo 5, § 41

Justificativa — Conveniência de se exigir que todos os veículos tenham a luz de marcha-à-ré, exclusivamente, de cor branca.

8 — Anexo 5, § 42

Justificativa — A reserva é apenas quanto à cor das luzes intermitentes, de advertência, destinadas a indicar perigo que momentaneamente o veículo possa constituir, por ser conveniente a adoção, unicamente, da cor vermelha para as luzes traseiras dos veículos.

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 59ª SESSÃO, EM 13 DE MAIO DE 1980

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

De agradecimento de comunicação:

— Nº 85/80 (nº 160/80, na origem), referente à aprovação das matérias constantes das Mensagens Presidenciais nºs 610, 576, 437, 438, 482, 484, 483, 570, 582 e 578, de 1979.

Restituindo autógrafos de projetos de lei sancionados:

— Nº 86/80 (nº 155/80, na origem), referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 3/80 (nº 1.706/79, na Casa de origem), que concede pensão especial a Joana Pereira da Silva e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 6.777, de 12 de maio de 1980.)

— Nº 87/80 (nº 156/80, na origem), referente ao Projeto de Lei do Senado nº 1/80-DF, que estende aos funcionários aposentados da Administração Direta do Distrito Federal as vantagens financeiras decorrentes da aplicação do Plano de Classificação de Cargos, instituído pela Lei nº 5.920, de 19 de setembro de 1973, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 6.778, de 12 de maio de 1980.)

— Nº 88/80 (nº 157/80, na origem), referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 97/79 (nº 1.707/79, na Casa de origem), que altera a denominação da Categoria Funcional de Agente de Patrulha Rodoviária, integrante do Grupo-Outras Atividades de Nível Médio, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 6.779, de 12 de maio de 1980.)

— Nº 89/80 (nº 158/80, na origem), referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 114/78 (nº 3.612/77, na Casa de origem), que acrescenta dispositivo ao art. 1.218, da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 (Código de Processo Civil). (Projeto que se transformou na Lei nº 6.780, de 12 de maio de 1980.)

1.2.2 — Leitura de projetos

— Projeto de Lei do Senado nº 91/80, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que dispõe sobre a obrigatoriedade de carteira de saúde para os ordenhadores e dá outras providências.

— Projeto de Lei do Senado nº 92/80, de autoria do Sr. Senador Orestes Quêrcia, que revoga o artigo 19 da Lei nº 6.620, de 17 de dezembro de 1978.

1.2.3 — Requerimento

— Nº 143/80, de autoria do Sr. Senador Lourival Baptista, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, da conferência realizada pelo Senador Luiz Viana Filho, na Academia de Ciência de Lisboa.

1.2.4 — Discursos do Expediente

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA — Audiência mantida pelo Governador Augusto Franco com o Sr. Ministro do Planejamento, com a finalidade de obter o apoio do Governo Federal para a realização de

projetos indispensáveis ao desenvolvimento econômico do Estado de Sergipe.

SENADOR VALDON VARJÃO — Restrições que estariam sofrendo as pessoas de cor no País, ao ensejo do 92º aniversário da abolição da escravidão. Potencialidades do Município de Barra do Garças—MS, no campo da agricultura e pecuária.

SENADOR HUMBERTO LUCENA — Considerações sobre a incidência do IOF nas operações de financiamentos do BNH.

SENADOR PAULO BROSSARD — Reiterando à Liderança da Maioria, esclarecimentos sobre o percentual do próximo aumento da gasolina e sobre a carga tributária incidente no litro daquele produto.

1.2.5 — Requerimento

— Nº 144/80, de urgência, para o Projeto de Lei do Senado nº 10/80, que revigora o parágrafo único do art. 33 da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971.

1.2.6 — Leitura de projeto

— Projeto de Lei do Senado nº 93/80, de autoria do Sr. Senador Jorge Kalume, que dispõe sobre a obrigatoriedade de divulgação, em cinema, rádio e televisão, da História do Brasil ou de seus vultos.

1.2.7 — Requerimento

— Nº 145/80, de autoria do Sr. Senador Humberto Lucena, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do editorial sob o título "A morte de um estadista", publicado na revista *Espelho*.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Requerimento nº 130/80, de autoria do Sr. Senador Humberto Lucena, solicitando urgência, nos termos do art. 371, alínea "c", do Regimento Interno, para o Projeto de Lei do Senado nº 2/80, de sua autoria, que dispõe sobre a escolha e a nomeação dos dirigentes das funções de ensino superior. **Votação adiada** por falta de *quorum*, após usar da palavra o Sr. Orestes Quêrcia.

— Requerimento nº 125/80, de autoria do Sr. Senador Aloysio Chaves, solicitando tenham tramitação conjunta os Projetos de Lei do Senado nº 188/78, do Senador Orestes Quêrcia, que acrescenta e modifica a redação de dispositivos da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966; e nº 319, de 1979, do Senador Orestes Quêrcia, que permite ao empregado utilizar a conta vinculada ao nascimento de filho, acrescentando dispositivo ao art. 8º da Lei do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço — Lei nº 5.107/66. **Votação adiada** por falta de *quorum*.

— Projeto de Lei do Senado nº 209/75, de autoria do Sr. Senador Orestes Quêrcia, alterando a Lei nº 1.060, de 5 de fevereiro de 1950, que "estabelece normas para a concessão de urgência judiciária aos necessitados". **Votação adiada** por falta de *quorum*.

— Projeto de Lei do Senado nº 221/77, de autoria do Sr. Senador Roberto Saturnino, que dispõe sobre a fiscalização das entidades paraestatais vinculadas à União pelo Congresso Nacional, e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de *quorum*.

— Projeto de Lei do Senado nº 326/79, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que altera a redação do art. 519 do vigente Código Civil (Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916). *Votação adiada por falta de quorum.*

— Projeto de Lei da Câmara nº 87/79 (nº 363/79, na Casa de origem), restabelecendo direito de servidores públicos, no caso que especifica. *Discussão sobrestada por falta de quorum para votação do Requerimento nº 139/80, solicitando adiamento da discussão para audiência da Comissão de Constituição e Justiça.*

— Parecer nº 1.238/79, da Comissão de Constituição e Justiça, que conclui contrariamente à convocação compulsória do Governador do Distrito Federal para prestar esclarecimentos sobre sua administração ao Plenário do Senado Federal, objeto da Indicação nº 4, de 1975, do Senador Itamar Franco. *Discussão sobrestada por falta de quorum para votação do Requerimento nº 140/80, solicitando reexame da Comissão de Constituição e Justiça.*

1.4 — DISCURSOS APÓS A ORDEM DO DIA

SENADOR EVELÁSIO VIEIRA — Destinação de recursos suficientes para o desenvolvimento da tecnologia nacional.

SENADOR ORESTES QUÉRCIA — Avaliação do movimento grevista dos metalúrgicos do ABC paulista.

SENADOR JARBAS PASSASRINHO, como Líder — Resposta ao discurso do orador que o antecedeu na tribuna.

SENADOR DIRCEU CARDOSO — Cinquentenário da chegada ao Rio de Janeiro do primeiro avião monomotor, ligando a Europa a América do Sul. Inauguração da Usina Nuclear da NUCLEP, em Itaguaí-RJ.

SENADOR NELSON CARNEIRO — Omissão, na Lei Orgânica da Magistratura Nacional, do limite máximo de idade para o ingresso na magistratura de carreira da União e dos Estados.

SENADOR MAURO BENEVIDES — 30º aniversário de fundação da Federação das Indústrias do Estado do Ceará.

1.5 — COMUNICAÇÃO DA PRESIDÊNCIA

Referente à sessão de amanhã, destinada a homenagear o Duque de Caxias, pelo transcurso do centenário de sua morte.

1.6 — ENCERRAMENTO

2 — DISCURSOS PRONUNCIADOS EM SESSÃO ANTERIOR

— Do Sr. José Lins, proferidos na sessão de 9-5-80

3 — RETIFICAÇÃO

— Ata da 49ª Sessão, realizada em 30-4-80

4 — ATO DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

— Nº 16, de 1980

5 — ATAS DE COMISSÕES

6 — MESA DIRETORA

7 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE BLOCOS PARLAMENTARES

8 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

ATA DA 59ª SESSÃO, EM 13 DE MAIO DE 1980

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 46ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS. LUIZ VIANA E NILO COELHO.

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Jorge Kalume — Aloysio Chaves — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Henrique de La Rocque — Bernardino Viana — Helvídio Nunes — Almir Pinto — José Lins — Humberto Lucena — Milton Cabral — Aderbal Jurema — Marcos Freire — Nilo Coelho — Lourival Baptista — Passos Pôrto — Lomanto Júnior — Moacyr Dalla — Roberto Saturnino — Murilo Badaró — Orestes Quêrcia — Lázaro Barboza — Valdon Varjão — Mendes Canale — Saldanha Derzi — Affonso Camargô — Evelásio Vieira — Jaison Barreto — Pedro Simon — Tarso Dutra.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — A lista de presença acusa o comparecimento de 30 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

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

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

MENSAGENS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

De agradecimento de comunicação:

Nº 85/80 (nº 160/80, na origem), de 12 do corrente, referente à aprovação das matérias constantes das Mensagens Presidenciais nºs 610, 576, 437, 438, 482, 484, 483, 570, 582 e 578, de 1979.

Restituindo autógrafos de projetos de lei sancionados:

Nº 86/80 (nº 155/80, na origem), de 12 do corrente, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 3, de 1980 (nº 1.706/79, na Casa de origem), que concede pensão especial a Joana Pereira da Silva, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 6.777, de 12 de maio de 1980.)

Nº 87/80 (nº 156/80, na origem), de 12 do corrente, referente ao Projeto de Lei do Senado nº 1, de 1980-DF, que estende aos funcionários aposentados da Administração Direta do Distrito Federal as vantagens financeiras decorrentes da aplicação do Plano de Classificação de Cargos, instituído pela Lei nº 5.920, de 19 de setembro de 1973, e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na Lei nº 6.778, de 12 de maio de 1980.)

Nº 88/80 (nº 157/80, na origem), de 12 do corrente, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 97, de 1979 (nº 1.707/79, na Casa de origem), que altera a denominação da Categoria Funcional de Agente de Patrulha Rodoviária, integrante do Grupo-Outras Atividades de Nível Médio, e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na Lei nº 6.779, de 12 de maio de 1980.)

Nº 89/80 (nº 158/80, na origem), de 12 do corrente, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 114, de 1978 (nº 3.612/77, na Casa de origem), que acrescenta dispositivo ao art. 1.218 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 (Código de Processo Civil).

(Projeto que se transformou na Lei nº 6.780, de 12 de maio de 1980.)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — O Expediente lido vai à publicação.

Sobre a mesa, projetos de lei que serão lidos pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidos os seguintes

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 91, DE 1980

Dispõe sobre a obrigatoriedade de carteira de saúde para os ordenhadores, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os empregados encarregados da ordenha de gado leiteiro deverão, obrigatoriamente, dispor de carteira de saúde que comprove não sofrerem de qualquer moléstia infecto-contagiosa.

Art. 2º Os empregadores deverão providenciar, junto aos setores competentes, a expedição da carteira de saúde dos empregados referidos no artigo anterior, no prazo de 60 (sessenta) dias contado a partir da vigência desta lei.

Art. 3º A inobservância do disposto nesta lei acarretará, aos empregadores infratores, a aplicação de multa de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros), com os reajustamentos anuais determinados na forma da Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975.

Parágrafo único. No caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor quarenta e cinco dias após sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

O leite colocado à disposição dos consumidores, no Brasil, tem sido uma autêntica fonte de enfermidades de caráter infeccioso, especialmente de problemas gastro-entericos, devido à brutal quantidade de microorganismos patogênicos existentes em seu conteúdo.

Recentemente, o leite comercializado em nosso País foi dividido em três tipos, a saber, o leite "C", o "Especial" e o "B", devendo os produtores do "Especial" manterem currais cimentados e cobertos.

Ocorre, todavia, que não se cogitou do estado de saúde dos empregados incumbidos da ordenha, que muitas vezes são portadores de moléstias infecto-contagiosas, contaminando o leite que retiram das vacas.

Como o processo de pasteurização nem sempre é feito em condições adequadas, muitas bactérias patogênicas permanecem no leite vendido ao consumidor, que está passível de contrair as mais diversas enfermidades.

Em face dessa realidade, preconizamos, nesta proposição, que os empregados incumbidos da ordenha deverão, obrigatoriamente, dispor de carteira de saúde, que deverá ser providenciada pelo empregador, no prazo de sessenta dias.

Com o fito de tornar a medida proposta eficaz, é prevista a aplicação de penalidades aos que inobservarem suas disposições.

Em se tratando de medida destinada a proteger a saúde de nossa população, esperamos venha a iniciativa a merecer a aprovação dos ilustres membros desta Casa.

Sala das Sessões, 13 de maio de 1980. — Nelson Carneiro.

(Às Comissões de Constituição e Justiça e de Saúde.)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 92, DE 1980

"Revoga o artigo 19 da Lei nº 6.620, de 17 de dezembro de 1978."

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica revogado o artigo 19 da Lei nº 6.620, de 17 de dezembro de 1978, que "define os crimes contra a segurança nacional".

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação

Justificação

Duas são as leis que já cuidam suficientemente do assunto estampado no art. 19 da LSN, aliás, com muito rigor e precisão técnico-legislativa. A primeira delas é o Código Penal que, aliás, através do art. 141, alcança os mesmos objetivos aqui colimados ao dispor:

"Art. 141. As penas cominadas neste capítulo aumentam-se de um terço, se qualquer dos crimes é cometido:

I — contra o Presidente da República ou contra o chefe de governo estrangeiro."

O segundo dispositivo legal a prever a hipótese é o art. 23 da Lei de Imprensa, *verbis*:

"As penas cominadas nos arts 20 a 22 aumentam-se de um terço se qualquer dos crimes é cometido:

I — contra o Presidente da República, o Presidente do Senado, Presidente da Câmara dos Deputados, Ministro do Supremo Tribunal, Chefe de Estado ou Governo Estrangeiro, ou seus representantes diplomáticos."

Vê-se que a Lei de Informação é até mais ampla. Abrange não somente o Chefe de Estado como o Chefe de Governo estrangeiro e seus representantes diplomáticos.

Temos já, portanto, duas leis regulando o assunto.

Para que fazer ou deixar que continue a vigor uma terceira?

Sala das Sessões, 13 de maio de 1980. — Orestes Quêrcia.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 6.620 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1978

Define os crimes contra a Segurança Nacional, estabelece a sistemática para o seu processo e julgamento e dá outras providências

Art. 19. Ofender publicamente, por palavras ou escrito, Chefe de Governo de Nação estrangeira:

Pena: reclusão, de 6 meses a 4 anos.

(À Comissão de Constituição e Justiça.)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Os projetos lidos serão publicados e remetidos às comissões competentes.

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 143, DE 1980

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 233, do Regimento Interno, requero a transcrição, nos Anais do Senado Federal, da Conferência realizada pelo Senador Luiz Viana Filho, na "Academia de Ciência de Lisboa", em Lisboa, no último dia 8 de maio do corrente ano.

Sala das Sessões, 13 de maio de 1980. — Lourival Baptista.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — De acordo com o art. 233, § 1º, do Regimento Interno, o requerimento lido será publicado e submetido ao exame da Comissão Diretora.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Sr. Senador Lourival Baptista.

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

No dia 5 de maio último, o Governador Augusto Franco, ao ser recebido em audiência especial pelo Ministro Delfim Netto, depois de ampla e fundamentada exposição sobre as necessidades básicas de Sergipe, formulou veemente apelo ao Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, no sentido de que o Governo Federal proporcione o seu indispensável apoio à plena execução de 8 projetos altamente prioritários para o pleno desenvolvimento econômico do Estado.

São os seguintes os 8 projetos, cuja realização integrada estabelecerá as condições indispensáveis à decisiva arrancada de Sergipe, para consolidar uma sólida infra-estrutura geradora de empregos, incrementos da produção agroindustrial e melhoria das condições de vida de seus habitantes:

- 1) Complexo Industrial Integrado de Base;
- 2) Adutora do São Francisco;
- 3) Desenvolvimento Rural Integrado de Poço Verde — desapropriação de terras e implantação do Projeto de Irrigação;
- 4) Distritos Florestais;
- 5) Distritos Industriais — Construção de Galpões Industriais Modulados;
- 6) Estudos de Localização e Plano-Diretor do Centro Administrativo do Estado;
- 7) Interiorização do Sistema de Telecomunicações;
- 8) Construção de Esgotos Sanitários de Aracaju.

Cada um dos mencionados projetos já dispõe dos indispensáveis estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, com os respectivos custos rigorosamente calculados, áreas e obras de infra-estrutura asseguradas, implantação iniciada, dispondo, além disso, o Estado, de parte dos equipamentos necessários.

Daí a essencialidade dos recursos solicitados a SEPLAN pelo Governador Augusto Franco, a fim de que não ocorra solução de continuidade, e se mantenha a execução dos 8 projetos básicos dentro dos cronogramas estabelecidos pelos órgãos técnicos do Governo.

A alocação dos recursos federais para os projetos relacionados, dentro dos programas especiais de ajuda financeira do Governo Federal aos Estados, foi estimada em Cr\$ 879.858.000,00, a serem distribuídos de acordo com as exigências e características técnico-financeiras de cada projeto.

O Ministro Delfim Netto, que tem se revelado sensível à problemática nordestina, certamente determinará as medidas relativas à liberação dos recursos requeridos, para o satisfatório andamento das obras e serviços indispensáveis, nesta primeira etapa da programação elaborada pelo Governo do Estado que, sozinho, sem a cooperação federal ficaria impossibilitado de concretizar, a curto prazo, o conjunto integrado dos 8 mencionados projetos.

Finalmente, ao término da audiência, o Governador Augusto Franco esclareceu ao Ministro Delfim Netto, assim como já o fizera ao Ministro Cesar Cals, do Ministério das Minas e Energia, ao Presidente da PETROBRÁS,

Shigeaki Ueki, as razões de ser da permanente reivindicação de Sergipe com relação ao pagamento por parte da PETROBRÁS de *royalties* pelo petróleo explorado na plataforma marítima relativa ao Estado.

Acrescentou o Governador Augusto Franco que, 17 plataformas já instaladas na orla marítima sergipana encontram-se em fase de intensiva produção, mas a PETROBRÁS somente paga *royalties* ao petróleo extraído no Continente, ou seja, o produto explorado em terra, na base de 5% (cinco por cento) sobre o valor do barril, o que proporciona uma receita para Sergipe da ordem de Cr\$ 80.000.000,00.

Impõe-se, por conseguinte, como de inteira justiça, o pagamento de *royalties* pelo petróleo extraído no seu litoral, não somente a Sergipe, como é óbvio, mas também aos demais Estados produtores de petróleo, porventura na mesma situação de Sergipe — que também tenham petróleo na sua orla marítima.

Sr. Presidente, solicito que seja incorporado a este meu pronunciamento o documento que foi entregue pelo Governador Augusto Franco ao Ministro Delfim Netto. (Muito bem! Palmas.)

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

OFÍCIO Nº 2174

Ref. GE — 0213

Aracajú, 10 de setembro de 1979

Senhor Ministro:

O agravamento contínuo dos desequilíbrios regionais no Brasil está a exigir um esforço concentrado do País, a fim de solucionar, sem grandes tensões sociais, o problema do atraso relativo na região Nordeste, que hoje abriga cerca de um terço da população brasileira.

Dentre os graves problemas com que se debate a região, deparamo-nos também com a existência de desigualdades intra-regionais, consequência da política de desenvolvimento adotada para o Nordeste, que contemplou de forma diferenciada seus Estados componentes. O reconhecimento desse fato reputamos da máxima importância na alocação de recursos financeiros de origem orçamentária federal, objetivando repartir da forma mais harmônica possível os almejados frutos do progresso da região.

O Governo de Sergipe está perfeitamente integrado às diretrizes globais da política de desenvolvimento do País, sem, contudo, perder de vista os interesses específicos do Estado, e vem desenvolvendo uma ação integrada nos principais setores sócio-econômicos desta Unidade Federada, ainda carentes mesmo em termos dos padrões nordestinos.

Excelentíssimo Senhor

Doutor Delfim Netto

Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Brasília/DF.

A estratégia estadual de desenvolvimento tem sido concentrar racionalmente o emprego de recursos escassos em projetos que possam realmente representar efetivo progresso para o Estado e melhoria da qualidade de vida de seus habitantes. Para tanto, as autoridades governamentais de Sergipe vêm, a cada ano, empenhando-se o máximo na contenção de despesas correntes e na elevação dos investimentos.

No entanto, a despeito de todo o esforço desenvolvido, os recursos com que conta o Estado não são suficientes para a ampliação da ação do setor público nos níveis requeridos para a consecução dos objetivos fixados.

Dessa forma, alguns projetos especiais e considerados de importância para o Estado não poderão ser concretizados sem a colaboração de transferências especiais do Governo Federal, seja pelo considerável volume de recursos que envolvem para sua efetivação, seja pelo nível de comprometimento já assumido pela Administração Estadual visando a implementação da programação básica do Estado.

Dentre os projetos a que nos referimos destacamos como prioritários os seguintes:

Complexo Industrial Integrado de Base

Trata-se, sem dúvida alguma, do principal projeto do Estado. Sua alta relevância para o desenvolvimento de Sergipe, da região Nordeste e do País como um todo, foi reconhecida pela SEPLAN/PR, como depreende da Exposição de Motivos nº 266/67, de 20 de setembro de 1977, aprovada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República e publicada no Diário Oficial de 22 daquele ano e mês, às folhas 12633.

Em 18 de julho do ano fluente, pelo Ofício nº 1716, Ref. Ge 0180, dirigimo-nos ao Doutor Mário Henrique Simonsen, então Ministro Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, apresentando uma

estimativa dos recursos a obter no ano de 1979 para dar continuidade à programação aprovada.

De acordo com o quadro anexo, que também acompanhou o citado ofício, estimamos a colaboração financeira solicitada ao Governo Federal para permitir o andamento do cronograma de Implantação do Complexo Industrial de Base de Sergipe em Cr\$ 44.853 mil.

No mesmo quadro estão registrados os recursos pagos a preços correntes da data em que se efetivou o pagamento. Os recursos comprometidos foram obtidos de saldos de empenhos globais de contratos, sem reajustamentos, exceto para os estudos de Implantação do Porto, onde estas estimativas foram realizadas. Assim, constata-se que a soma de recursos pagos e comprometidos montam a Cr\$ 48,5 milhões, dos quais, retirando-se os Cr\$ 16,6 milhões concedidos pelo Governo Federal através da SEPLAN/PR, comprova o esforço hercúleo do Governo Estadual ao aplicar ou comprometer no Complexo Cr\$ 31,9 milhões.

Adutora do São Francisco

O Estado de Sergipe e a Companhia de Saneamento de Sergipe (DESO), empresa de economia mista da qual o primeiro é acionista majoritário, celebraram com a PETROBRÁS, em 3 de agosto de 1977, convênio objetivando a construção no Estado de um sistema para captar e aduzir água, denominado "Adutora São Francisco".

O referido sistema, da maior importância econômica e social, destina-se, basicamente, ao abastecimento da Fábrica de Amônia e Uréia e do Projeto Potássio, unidades ligadas à PETROBRÁS, beneficiando subsidiariamente outros estabelecimentos industriais e o próprio abastecimento d'água do Estado.

Este projeto encontra-se em fase de implantação, estando seu custo atual estimado em Cr\$ 1.600 milhões, dos quais o Estado participará com 60%, sendo os 40% restantes adiantados pela PETROBRÁS para posterior ressarcimento em água. Tal esquema de financiamento exigirá um grande esforço do Estado, inclusive exigindo o comprometimento de sua capacidade de endividamento.

Projeto de Desenvolvimento Rural Integrado de Poço Verde

A área a ser atingida por este projeto abrangerá cinco municípios sergipanos: Poço Verde, Simão Dias, Lagarto, Riachão do Dantas e Tobias Barreto, compreendendo uma área de 3.493 km² (ou cerca de 16% do território do Estado) que no ano de 1970, dispunha de 17.336 ha de terras agrícolas cultivadas. É uma região tradicionalmente produtora de gêneros alimentícios na qual o Governo do Estado já desenvolve um projeto-piloto de expansão das culturas de milho, feijão e algodão. Basicamente este projeto pretende implantar, na região, uma estrutura econômica e de apoio, visando elevar o nível de produtividade agrícola, beneficiando uma população de aproximadamente 140 mil habitantes, tipicamente de baixa renda e, portanto, carente de estímulos, a fim de melhorar sua situação econômica e social.

A natureza do projeto enquadra-se perfeitamente nos níveis de prioridade do Governo Federal. Seu desenvolvimento far-se-á em conjunto com a iniciativa privada e concorrerá pelo aumento da oferta para o barateamento dos gêneros alimentícios consumidos no Estado.

Distritos Florestais

É objetivo do Estado, com a execução deste projeto, adquirir áreas de terra não servíveis para outros tipos de cultura. Mediante a constituição de um Fundo de Desenvolvimento Florestal, financiar a iniciativa privada nos programas de reflorestamento, tanto para a produção de celulose e papel quanto para a preservação ecológica do meio ambiente.

Distritos Industriais

Dentro da política de industrialização do Estado está prevista a implantação de mais três distritos industriais nas cidades de N. S. do Socorro, Propriá e Estância, visando a instalação de novas indústrias, principalmente aquelas de pequeno e médio portes, cujos empresários não dispõem de recursos suficientes para imobilizações em construção civil (galpões industriais).

A implantação dos distritos compreende a aquisição de áreas, obras de infra-estrutura e construção de galpões industriais modulados. O Governo do Estado já adquiriu a área e iniciou as obras de acesso do Distrito Industrial de Propriá e ainda este ano adquirirá o terreno para o Distrito Industrial de N. S. do Socorro e a contratação do projeto de seu Plano Diretor.

Estudo de Localização e Plano Diretor do Centro Administrativo do Estado

O crescimento acelerado das funções de Governo tem exigido, crescentemente, novos e ampliados espaços físicos para o seu desempenho, forçando, conseqüentemente, a localização dos órgãos públicos em lugares mais diver-

dos da cidade, além de exigir a construção de edifícios para o alojamento de unidades administrativas isoladas, sem programação prévia e global e sem plano de expansão futura.

Como este problema no Estado vem-se agravando dia a dia é intensão do Governo acelerar a implantação de um Centro Administrativo, a começar pela seleção da área e elaboração do seu Plano Diretor.

Interiorização das Comunicações

É preocupação básica do Governo do Estado estender à população interiorana os benefícios do desenvolvimento econômico-social. Este ano já foram aplicados no programa de Interiorização das Comunicações recursos da ordem de Cr\$ 3 milhões, beneficiando 18 municípios do Estado com sistemas mínimos de comunicações telefônicas, postos de serviços, aproximando-os dos centros de decisão administrativa e de atividades econômicas.

Tendo em vista a incapacidade financeira da maioria dos municípios a serem beneficiados em custear com recursos próprios um projeto dessa natureza e, conseqüentemente, permanecendo à margem do sistema de comunicações telefônicas e considerando ainda que a própria TELERGIPE, pelo volume de compromissos já assumidos com projetos na Capital e em outros centros mais evoluídos, não tem, atualmente, condições de, sozinha, empreender a programação proposta é indispensável a colaboração do Estado, o qual, no entanto, tem dificuldades financeiras para dar ao programa a dimensão necessária ao seu êxito.

Esgotos Sanitários de Aracaju

O Estado já dispõe de grande parte dos equipamentos e já conta com um projeto de engenharia atualizado. Atualmente estão sendo estudados o sistema de lançamento dos efluentes, bem como a seleção de áreas para a construção das estações elevatórias e de tratamento. O custo total deste projeto é hoje superior a Cr\$ 1 bilhão em sua primeira etapa e pela natureza do investimento o Estado deve esquematizar seu financiamento de maneira a evitar a captação de recursos financeiros a custo elevado.

A realização dos projetos citados, de grande importância para o desenvolvimento sócio-econômico do Estado, não é possível sem a colaboração financeira do Governo Federal.

Por essa razão, vimos pleitear a Vossa Excelência, que ao longo de sua vida pública sempre se mostrou sensível à problemática nordestina, a alocação de recursos federais a fundo perdido para os projetos relacionados, dentro dos programas especiais de ajuda financeira aos Estados.

O custo do nosso pleito envolverá recursos da ordem de Cr\$ 879.858 mil, assim discriminados:

	Cr\$ 1.000
1. Complexo Industrial Integrado de Base	44.858
2. Distribuição Água Aracaju adutora do São Francisco	300.000
3. Desapropriação de terras e implantação do projeto de irrigação de Poço Verde	20.000
4. Distritos Florestais	15.000
5. Distritos Industriais: Construções de Galpões Industriais Modulados	100.000
6. Estudos de Localização e Plano Diretor do Centro Administrativo do Estado	30.000
7. Interiorização do Sistema de Telecomunicações ..	20.000
8. Construção de Esgotos Sanitários de Aracaju ...	350.000

Esta solicitação, visando o desenvolvimento de Sergipe, temos a certeza que merecerá de Vossa Excelência e dos órgãos técnicos da Secretaria de Planejamento da Presidência da República o habitual apoio com que sempre foi este Estado distinguido.

Antecipando agradecimentos, renovamos a Vossa Excelência protestos de elevada consideração. — **Augusto do Prado Franco**, Governador do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Concedo a palavra ao nobre Senador Valdon Varjão.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT. Pronuncia o seguinte discurso.)
— Sr. Presidente e Srs. Senadores:

Neófito nas lides parlamentares, permito-me ler o pronunciamento. Somente invocando a influência da fatalidade posso explicar a minha presença nesta Casa.

De origem humilde, tendo conhecido todos os degraus da dificuldade, possuindo poucos conhecimentos e na condição de homem de cor, todas as possibilidades estavam contra mim.

Mas, eis-me aqui entre os Senhores como representante de Mato Grosso, tendo a honra, e para mim, particularmente, a glória de ocupar a cadeira que ilustres mato-grossenses tão bem souberam dignificar.

Os Anais desta Casa guardam os seus nomes: Generoso Ponce, Antônio Azeredo, Joaquim Murinho que convocado para o Ministério da Fazenda nos Governos de Campos Sales e Rodrigues Alves, foi o restaurador das finanças do País, nomes que na chamada República Velha, bem se constituíam em expressivos pugnadores das aspirações da terra Guaicuru.

Nos dias atuais João Villas Boas, que ainda presencia o reconhecimento de sua profícia atuação, como nosso mandatário político; Filinto Müller, líder dos mais atilados, inteligência brilhante, coordenador sutil, com uma capacidade extraordinária de atuar como catalizador das exacerbações, condição que o levou ao comando máximo de seu partido, à Presidência desta Casa e ao exercício da liderança governamental.

Quis o destino ceifar-lhe a vida em lamentável desastre de aviação, em terras estranhas. Mas, a gratidão e o reconhecimento dos seus contemporâneos deram aos seus restos mortais o direito de repousar, pela eternidade, em solo pátrio. Mas, também, quis o destino, numa espécie de grata compensação, que para qui viesse um seu continuador e também vulto fulgurante do mesmo tronco familiar: o Sr. Senador Gastão de Mattos Müller.

Aqui chegando, de logo se impôs a admiração e respeito de seus pares, sendo escolhido para ocupar a Quarta Secretaria da Mesa Diretora desta Casa.

Organizador e organizado, sua atuação mereceu reconhecido destaque, sendo considerado o mais ativo representante mato-grossense no Senado.

Entretanto, Sr. Presidente e Srs. Senadores, o que mais elevou a figura do Senador Gastão de Mattos Müller ao respeito de seus co-estudanos e à consideração dos seus colegas foi a sua coragem e capacidade de definição.

Num momento em que grande parte dos políticos aguardava a evolução do quadro partidário, para se definir pela maioria, Gastão Müller, logo que foram extintos os Partidos ARENA e MDB, tomou uma posição corajosa, de acordo com as suas convicções, arrostando contra si até mesmo a pecha de ingrato, em decorrência da origem do seu mandato. Mas neste posicionamento é que está a grandeza de sua atitude de independência, isenta de interesses pessoais que bem poderiam inspirar a aceitação de uma tutela ideológica, mas que não coadunava nem com a sua herança política, nem com a sua tradição liberal e democrática.

Entendeu o ilustre Senador que a extinção dos partidos o liberava dos compromissos partidários, para seguir um rumo próprio, compatível com os seus ideais de homem público, numa posição de vigilância, ao sentir que em seu Estado a liberdade e os anseios democráticos não compassavam com a administração estadual, e ele não poderia formar no mesmo batalhão dos que negava os compromissos assumidos publicamente pelo Senhor Presidente da República, de repor a Nação nos caminhos da democracia e recolocar em sua plenitude institucional todo o seu complexo político.

Foi este, talvez, o grande pecado do Senador Gastão Müller.

Mas não nos arrependemos da posição tomada. Nem ele como titular da cadeira, nem este humilde suplente, por um princípio de coerência.

Sr. Presidente e Srs. Senadores:

A história brasileira assinala hoje, em seu calendário de datas cívicas, a libertação da raça negra, desfecho de uma luta árdua que vultos dos mais proeminentes travaram com a intolerância escravizante que pretendia, indefinidamente, manter os seus privilégios, apoiada numa absurda diferença de coloração da pele.

Sim, Sr. Presidente, era esta a única diferença, porque nos demais aspectos, quer de composição anatômica ou de avaliação da capacidade, quando se lhe concederam os meios e as oportunidades, o negro sempre demonstrou a inexistência das desigualdades que os racistas proclamam como justificativa da desumana e caolha perpetuação dos preceitos raciais.

Para desmenti-los, Sr. Presidente, basta um retrospecto pela nossa história para encontrarmos, já nos albores da nossa consciência como povo portador de um sentimento de brasilidade, o vulto negro de Henrique Dias que nas guerrilhas em Pernambuco e nas Batalhas das Tabocas e Guararapes, soube se impor aos louros invasores batavos que não puderam, diante da tenacidade e da coragem do heróico descendente africano, demonstrar a decantada superioridade racial.

Já no primeiro decênio da nossa história que nos propusemos a uma integração racial, quando Caramuru e João Ramalho escreveram as primeiras páginas de enleação romantismo nacional, tendo como inspiração o encanto selvagem de Paraguassu e Bartira.

Depois vieram os filhos do continente africano e um novo tipo humano — o mulato — foi acrescido à incipiente sociedade brasileira.

A partir daí, aquilo que os sociólogos chamam de miscigenação, aqui encontrou ambiente propício e a nossa população começou a se matizar numa variedade policrômica, talvez única no mundo.

E juntos todos — negros, brancos, índios, mulatos, cafusos partiram em busca do futuro.

Mas, se a nossa raça africana se dispôs a perder as suas características específicas, para compor o quadro étnico da nova terra, esta não lhe tem sabido ser grata e vem respondendo a boa-vontade com a discriminação e o preconceito.

Nem mesmo o reconhecimento das contribuições dadas no correr dos séculos lhe tem sido ressaltado.

As senzalas lúgubres e o autoritarismo do feitor foram o prêmio dado a quem lavrava a terra, para que os canaviais fizessem a riqueza do senhor e da Colônia.

Mas, nós tínhamos um orgulho que nem mesmo a intolerância, o abuso, o preconceito conseguiam destruir: é que em todos os momentos importantes a raça se fazia representar e com destaque.

Quando o brilho do ouro e do diamante surgiu nas Gerais, lá estávamos nas barrancas, nos veios, nas catas ou nas grupiarias, misturando a nossa negrura com as cintilações da riqueza brotada da terra.

Quando no 2 de julho de 1823, se consolidava a independência nas paragens baianas, ombro a ombro, sendo muitos deles, estávamos com os heróis da liberdade.

Quando os chacos paraguaios foram embebedados pelo sangue brasileiro, lá também nos encontrávamos presentes, repudiando a ditadura de Lopez.

E quando a alvorada da liberdade raiou para todos nós, dentro da nossa alegria imensa, tivemos um momento de tristeza, pelo sacrifício de tantos irmãos nos Quilombos dos Palmares e porque ali, conosco, naquele 13 de maio de 1888, não estava Zumbi para ver a realização do seu sonho.

A liberdade fora conseguida, mas começava uma outra luta — a da integração, a da eliminação dos preconceitos, a do banimento da discriminação racial.

Numa espécie de retardada vingança a maioria branca punia com a discriminação, tentando anular os efeitos da abolição daquilo que foi considerada a pecha infamante, a mancha dos séculos — a escravidão.

A Lei Afonso Arinos foi o instrumento de ordem legal colocado ao nosso alcance para o combate à agressão que alguns setores da sociedade branca praticavam com os descendentes afro-brasileiros.

No entanto, reconheço que a lei por si só não conseguirá retirar as barreiras que a nós são postas. Uma terafa de coragem está reservada à imensa comunidade negra do Brasil e temos que, com decisão e sem esmorecimento, a ela nos entregar de corpo e alma, e posso orgulhosamente predizer que venceremos.

Basta que cada um de nós se conscientize da necessidade de reclamar os seus direitos, de saber como reclamá-los e saber como defender estes direitos, não se acovardando nunca diante dos obstáculos; não esmorecendo nunca na disputa de cargos e posições, em que a capacidade seja o fator de avaliação; competindo em todos os segmentos de oportunidades que surjam, brigando, no bom sentido, pelos valores que não são prerrogativas de nenhuma classe ou raça, mas expressão da condição humana. Estudando, adquirindo conhecimentos que nos façam portadores da igualdade cultural que nivela a todos, independentemente da coloração epidérmica.

Que saibamos lutar com aquela garra que fez de Zumbi o grande estrategista dos Palmares!

O Sr. Passos Pôrto (PDS — SE) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Pois não.

O Sr. Passos Pôrto (PDS — SE) — Nobre Senador, V. Ex^a é bem-vindo a esta Casa não pela sua condição de negro, não pela sua origem modesta; V. Ex^a é recebido nesta Casa porque é um representante legítimo do povo de Mato Grosso. V. Ex^a em seu discurso traz ao debate do Senado o problema da discriminação racial no País, o que em absoluto não acreditamos existir mesmo porque somos uma raça mestiça. Consideramos até a Lei Afonso Arinos um excesso legal, porque, ao longo dos anos, em todas as constituições, constou a não discriminação racial e a não discriminação religiosa em nosso País. Sabe V. Ex^a que somos mestiços, somos todos brasileiros de profundas raízes negras. A nossa formação cultural, tudo no Brasil sobre a influência e a participação negra, sem qualquer sentido discriminatório. Gostaria que V. Ex^a, durante o seu temporário mandato neste Senado, defendesse aqui o que defende um grande poeta de sua raça e Presidente de um país africano, Leopoldo Sangó; a negritude — esse complexo cultural, a participação desta raça prodigiosa na formação do povo brasileiro. Espero que V. Ex^a seja

um participante útil e valioso no desenvolvimento da negritude em nossa Pátria.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Muito obrigado, Senador Passos Pôrto. Acrescento com muito orgulho às minhas modestas palavras este valioso aparte de V. Ex^a

Continuo, Sr. Presidente.

Por isso, meus irmãos, é que conclamo a todos vocês, neste memorável 13 de maio, para uma cruzada de participação integral na busca da igualdade total — sem complexos, sem frustrações, sem acovardamentos, sem restrições.

Peço e até rogo que ousem, ousem sempre mais na perseguição de nossas conquistas; que sejam agressivos, pacificamente agressivos, não recuando nunca diante das dificuldades.

O Sr. Lomanto Júnior (PDS — BA) — V. Ex^a concede um aparte, nobre Senador?

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Perfeitamente, nobre Senador.

O Sr. Lomanto Júnior (PDS — BA) — Manifesto a V. Ex^a, em meu nome pessoal e em nome do Partido Democrático Social, a nossa viva satisfação pela estréia de V. Ex^a na tribuna do Senado Federal, representando o grande Estado de Mato Grosso. V. Ex^a pronuncia hoje um brilhante discurso. Homem de talento, as suas origens estão fincadas na terra baiana, lá no Nordeste, na tradicional Cidade de Tucano, onde nasceu o seu progenitor. Cumprimento, portanto, V. Ex^a em nome do meu Partido e em nome da Liderança do meu Partido, felicitando-o pela magnífica estréia. Desejo que a sua representação seja coroada de todo sucesso e que a voz de Mato Grosso se faça ouvir através da sua própria voz.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Muito obrigado, nobre Senador Lomanto Júnior, a quem passo a chamar de conterrâneo. Realmente meu pai nasceu naquele torrão baiano, lá no Recôncavo Baiano, em Tucano. Quando da passagem de meus pais pelo Ceará, tive a felicidade de nascer naquele Estado, para, logo em seguida, ir morar em Mato Grosso, que aqui estou representando com muito orgulho.

Sei que o preconceito racial ainda é uma realidade entre nós, que nem todas as portas foram abertas para nós, pois se perguntarmos quantos negros temos no oficialato brasileiro, encontraremos muito poucos, e no generalato, nenhum.

Se procurarmos no nosso clero prelados negros o número será reduzidíssimo.

Se buscarmos em nossa diplomacia representantes negros, ficaremos desolados com a sua quantidade.

E se nos volvermos para o primeiro escalão da administração federal, encontraremos um deserto de representação da cor.

Até mesmo nesta Casa, dizem os entendidos em história do nosso Parlamento, que sou o primeiro negro a ocupar uma cadeira de senador. E isto numa Casa de representação popular, num País em que grande parte de sua população é de cor negra.

De algum modo, reconheço, temos por isso uma parcela de culpa, já que houve de nossa parte uma injustificável omissão. Mas não é menos certo que ela decorre das restrições que nos são feitas e freqüentemente pelo medo do fracasso. Mas o fracasso é uma consequência da luta, assim como a vitória, e sem lutar nunca saberemos qual dos dois nos sorrirá.

Lutem, irmãos! Eu sei que o preconceito existe.

Agora mesmo, em minha ida ao Rio de Janeiro, um irmão nosso me denunciou que alguns edifícios da Zona Sul não permitem que negros, mesmo bem trajados, utilizem o elevador social.

Precisamos identificar esses criminosos, denunciá-los para que recebam a merecida punição pelo desrespeito à lei e, mais do que isto, pela monstruosa desumanidade que tal atitude representa. É uma afronta e uma inominável humilhação a que se submete um cidadão brasileiro, que pelos dispositivos constitucionais merece o respeito da igualdade que ali lhe é assegurado.

O Sr. Mendes Canale (PP — MS) — Permite V. ex^a um aparte, nobre Senador Valdon Varjão?

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Pois não, meu colega Senador Mendes Canale.

O Sr. Mendes Canale (PP — MS) — V. Ex^a sabe com que satisfação o vemos na tribuna do Senado, nós do nosso velho Mato Grosso, que dividiram fisicamente o seu território, mas não dividiram os nossos sentimentos, especialmente os nossos, das mesmas origens, porque foi desde 1945, quando

surgiram os partidos políticos, que ingressamos no PSD, eu no sul de Mato Grosso, e V. Ex^a no leste. Vereador, prefeito, deputado estadual, tanto eu como V. Ex^a experimentamos, por vezes, ora a posição no poder, ora na oposição, pois foi de fato no Estado de Mato Grosso, desde a redemocratização, que sentimos bem a alternância no poder — ora ocupava o governo do Estado o ex-PSD, ora a extinta UDN. Com a extinção dos partidos políticos, passamos a integrar a Aliança Renovadora Nacional, e logo com a extinção também da ARENA e do MDB, do bipartidarismo, fomos-nos agasalhar na legenda do Partido Popular, deixamos o Governo, estamos hoje na Oposição. Aquele nosso passado, aquela alternância no poder, criou bem em nosso espírito o sentimento democrático. Eis porque não tivemos dificuldades em deixar o poder para vir batalhar na Oposição, com o mesmo sentimento e com o mesmo idealismo. E em falando no passado, das nossas afinidades políticas, declaro para que fique gravado nos Anais do Senado Federal, que, se hoje aqui me encontro, foi exatamente quando V. Ex^a, Prefeito de Barra do Garças, aliado a mais doze prefeitos do Alto e do Baixo-Araguaia, numa reunião memorável, histórica, para a minha vida política, na cidade de Alto Araguaia, e sob a liderança de V. Ex^a e do saudoso Prefeito Irigarai, lançaram a minha candidatura ao Senado Federal. Hoje, aqui nos encontramos. É, portanto, com grande satisfação e imenso prazer que vejo V. Ex^a na tribuna do Senado Federal, substituindo o nosso companheiro Senador Gastão Müller. Assim, integrando a Bancada de Mato Grosso, V. Ex^a continuará, por certo, a defender os mesmos princípios, os mesmos ideais democráticos que nortearam e continuam a nortear a nossa vida pública.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Muito obrigado Senador Mendes Canale, que considero, nesta Casa, um dos meus melhores amigos. Não nos arrependemos daquele memorável conagração de prefeitos, quando indicamos o seu nome, porque vemos na sua pessoa um grande representante, tanto assim que nesta Casa já foi distinguido com os mais altos cargos, que V. Ex^a bem merece.

O Sr. Evelásio Vieira (PP — SC) — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Com muito prazer, meu nobre colega Evelásio Vieira.

O Sr. Evelásio Vieira (PP — SC) — Senador Valdon Varjão, Santa Catarina pede permissão para ingressar, com muita honra, no discurso de estréia de V. Ex^a, quando presta, com muita oportunidade, justa homenagem ao nosso irmão de cor. O Ceará tem sido pródigo na produção de grandes valores humanos que estão a serviço do seu Estado, também a serviço deste País, nos seus vários quadrantes, bem como a serviço da própria Humanidade em vários países. Dentro desta regra, ainda jovem V. Ex^a se deslocou para o Centro-Oeste, para Mato Grosso e ali iniciou uma nova atividade, mas nunca se descuidou de dar a sua participação, a sua colaboração, no fortalecimento da sociedade de Mato Grosso, participando de todas as iniciativas, de todos os movimentos que tinham por mira o fortalecimento da sociedade matogrossense. Foi vereador, foi prefeito, várias vezes, em Barra do Garças, é um homem, hoje, que constitui uma página de trabalho dos mais relevantes no setor público. Chega, agora, a esta Casa para substituir também um grande Senador, Gastão Müller, e será, sem dúvida, um grande substituto, pois que com a sua inteligência, a sua cultura, a sua perspicácia, a sua enorme vocação pública, será um grande defensor das coisas de Mato Grosso, para que aquele Estado, que vem contando também com a contribuição dos catarinenses que para lá têm-se deslocado, seja um dos partícipes na formação de uma grande Nação. Por tudo isso, os saúdes mais efusivos de Santa Catarina a V. Ex^a, na certeza de que sua passagem por esta Casa será marcada por um trabalho dos mais profícuos a serviço dos superiores interesses de Mato Grosso e do Brasil.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Muito obrigado, Senador Evelásio Vieira; suas palavras muito me orgulham.

O Sr. Mauro Benevides (PMDB — CE) — V. Ex^a permite?

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Perfeitamente, Senador Mauro Benevides.

O Sr. Mauro Benevides (PMDB — CE) — Também desejava saudar neste instante a presença de V. Ex^a na tribuna do Senado Federal, na minha condição de seu co-estadano, porque ambos nascidos no sofrido Estado do Ceará. E, nesta oportunidade, sinto-me duplamente feliz, ao saber que V. Ex^a, emigrando das plagas caririenses, chegou a Mato Grosso e lá conseguiu fincar na liderança das mais prestigiosas e conceituadas, vindo ao Senado Federal desempenhar o seu mandato como representante do povo daquele Estado. Faço votos por que durante a permanência de V. Ex^a a sua atuação seja dire-

cionada precipuamente não apenas na defesa dos interesses do seu Estado, mas, também, do nosso Ceará e, enfim, do nosso País.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Muito obrigado, Senador Mauro Benevides, a quem já acostumei a chamar de colega, porque em 1963 éramos deputados estaduais e numa representação das assembleias estivemos reunidos aqui em Brasília.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, inflamado pela injustiça a que são submetidos os meus irmãos de cor, talvez me tenha alongado mais do que devia e abusado da condescendência da atenção dos ilustres componentes desta Casa. Mas, havia assumido um compromisso de ordem pessoal, de ser o intérprete das minorias da nossa sociedade. A minoria negra é uma delas, e o ensejo da comemoração dos 92 anos da libertação negra no Brasil me fez concentrar o meu primeiro pronunciamento nesta Casa neste aspecto de certa forma degradante para nossa sociedade, pois é inconcebível que seres humanos se utilizem de seus semelhantes para exacerbar diferenças inexistentes, submetendo a vexames sociais quem até aqui somente soube ser magnânimo, dando tudo para o engrandecimento da Pátria, seu suor, seu sangue e seu amor, pois nunca devemos esquecer que dos seios generosos da mãe preta o leite branco mitigou a fome de muitos meninos de cabelos louros e pele branca, numa comprovação que a única diferença consiste numa tênue camada epidérmica e que o leite da mãe preta contém a mesma composição e a alvura da grandeza de um coração que não vacila em repartir aquilo que ela tem de mais sublime, que é o amor de mãe. E, por uma feliz coincidência, o dia da redenção da mãe preta ficou bem próximo, e, às vezes, até coincide, com o dia consagrado às mães.

Sr. Presidente, quero deixar muito claro que a minha conclamação da raça não constitui uma discriminação em sentido oposto, para que depois não me venham considerar um propagador do racismo negro. Minha intenção é despertar a grande irmandade negra para uma tomada de posição, de pleitear lugares em todos os ramos das atividades sociais, econômicas, científicas ou políticas do País, em busca da integração total. Que descendentes afro-brasileiros façam dessa luta um credo.

E quando em nossas Câmaras Municipais, em nossas Assembleias Legislativas, na Câmara Federal e no Senado tivermos representações proporcionais ao que significamos como povo, como força social, como comunidade ativa, como expressão política capazes de constituir vozes autênticas, com influência em todos os nossos segmentos sociais, a integração será plenamente conseguida, pois quem não gosta desse tipo brasileiro, produto maravilhoso que constitui a maior expressão de integração das raças — a mulata — que é a mulher da cor que não desbota?

O Sr. Itamar Franco (PMDB — MG) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Perfeitamente, Senador Itamar Franco.

O Sr. Itamar Franco (PMDB — MG) — Para cumprimentar V. Ex^a pelo pronunciamento que faz hoje, ao Senado Federal. Tive oportunidade, Senador Valdon Varjão, de abordar aqui, no Senado Federal, no dia em que se comemorava a eliminação do racismo, dia 21 de março, o problema do negro brasileiro, lembrando inclusive dois movimentos atuais que se processam no Brasil, que se transformaram na chamada Carta de Uberaba e na Carta de Ribeirão Preto, e acabei por propor, através do Plenário do Senado Federal, à Comissão de Educação e Cultura, que ela estude a possibilidade de realizar um seminário abordando o negro no Brasil, nas suas diversas fases, analisando não só os 92 anos da Lei Áurea, como a Lei Afonso Arinos, que, para uns, não precisaria existir, bastaria apenas cumprir a Constituição; analisando também o negro face à cultura brasileira, o negro face à formação da nossa nacionalidade, razão pela qual, neste instante, apenas meu cumprimento a V. Ex^a e a certeza de que os ideais defendidos por V. Ex^a hão de encontrar, como têm encontrado, eco no Senado Federal.

O SR. VALDON VARJÃO (PP — MT) — Muito obrigado, Senador Itamar Franco, lá das Minas Gerais. Eu já li um pronunciamento de V. Ex^a a respeito deste mesmo tema, do qual alguns subsídios me foram fornecidos para este discurso.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, pretendo nesta minha rápida investidura cumprir um compromisso também de ordem pessoal, de que se chegasse a assumir este honroso cargo, por mais breve que fosse o tempo da assunção, eu me tornaria um intérprete dos interesses, aspirações e reivindicações do leste matogrossense, notadamente do Município de Barra do Garças, não só no Mato Grosso que hoje desponta no Centro-Oeste brasileiro, assim como toda região, como a grande opção da agricultura e da pecuária, que já se tornam campos econômicos que podem contribuir de modo efetivo no aumento da

produção, que constitui a grande meta da recuperação da economia brasileira.

Além disso, nosso subsolo é rico em ouro, diamante, cristais e uma infinidade de outras riquezas que, se racionalmente exploradas, abrirão novos e seguros caminhos que permitirão o fortalecimento de nossa economia.

O que nos está faltando é uma corajosa política de promoção e aproveitamento das nossas potencialidades, para que o título, que tão orgulhosamente conquistamos, de o maior produtor de arroz de sequeiro do mundo, não se constitua em apenas mais um *slogan*, mas sem expressar o seu real significado.

Nossas autoridades precisam voltar suas vistas para nossa região, porque ali, sem ufanismo, está o futuro das nossas grandes esperanças.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem! Palmas. O orador é cumprimentado.)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Concedo a palavra ao nobre Senador Humberto Lucena.

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Um dos temas permanentes nos debates parlamentares é o alto custo dos financiamentos do Sistema Nacional de Habitação. Criado para solucionar o problema da casa própria, o BNH, apesar de algumas resoluções ultimamente tomadas, ainda não oferece condições satisfatórias à classe média brasileira para resolvê-lo.

O que se cobra de juros e correção monetária sobre o valor dos empréstimos contraídos, torna-os praticamente proibitivos. Tanto assim que aumentam, a cada dia que passa, os recursos ociosos da Carteira de Habitação da Caixa Econômica Federal e dos demais agentes financeiros do BNH que, para não ter prejuízos, passa a investi-los no setor público, no custeio de obras de infra-estrutura dos centros urbanos de maior dimensão. Estão aí os chamados projetos CURA, em implantação em todas as capitais das unidades federativas e bem assim nas demais grandes cidades, como testemunho de minha afirmação.

O que desejo enfatizar é que se tem dado, ao BNH, um cunho mais econômico do que social, numa inversão de valores que não se justifica, num país em que o *deficit* habitacional é bastante acentuado.

O argumento mais forte dos que procuram explicar essa política é a de que a principal fonte de recursos do BNH é o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, que precisa ser atualizado monetariamente e cujo emprego exige uma remuneração compensadora. Mas só o lucro que já renderam as aplicações do BNH daria uma margem bem apreciável de novos recursos disponíveis para financiamento de um plano especial destinado a atender à demanda da casa própria dos trabalhadores e da classe média, cujos empréstimos, pela sua natureza social, ficariam isentos do pagamento da correção monetária, num prazo bastante longo. Enquanto isso, num outro plano, seriam incluídos os financiamentos destinados à construção de casas para aluguel, sobre os quais incidiria não só a correção monetária, mas juros bem mais altos, num prazo menor. E, por último, ainda num outro plano, estariam os empréstimos para construções de imóveis para o comércio e a indústria, em prazo ainda menor e com a incidência de juros ainda mais altos e correção monetária. Contanto que se atenuasse a sobrecarga dos que precisam adquirir ou construir a sua casa própria.

Mas, Sr. Presidente, Srs. Senadores, bem ao contrário disso, o que se vê é o Governo onerar ainda mais os financiamentos do BNH. Agora mesmo, o Banco Central estabeleceu o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) recalcasse também sobre os empréstimos, do Sistema Nacional de Habitação, quando forem superiores a Cr\$ 1.229.940,00, equivalentes a 2.250 UPCs e destinados à construção, reforma ou ampliação de imóveis. Os imóveis já concluídos e com *habite-se* foram, estranhamente, isentados do IOF.

Ora, Sr. Presidente, Srs. Senadores, em primeiro lugar não se diga que o imposto somente será cobrado nos empréstimos maiores, pois, aos preços da nossa construção civil, o limite de 2.250 UPCs, ou sejam, Cr\$ 1.222.940,00, nada representa para a construção de uma casa própria destinada à família de classe média, sobretudo quando, muitas vezes, se inclui a compra do terreno no contrato de financiamento. Por outro lado, porque só incidir o imposto sobre os empréstimos para construção, quando deveria ser da filosofia do Sistema Nacional de Habitação o estímulo à construção civil?

Sr. Presidente, Srs. Senadores, segundo noticiou a imprensa, o presidente do BNH fez um relatório ao Ministro Mário Andreazza mostrando os efeitos negativos da IOF no Sistema Nacional de Habitação. O documento revela também que os recursos da poupança voluntária do público — cadernetas de poupança e Fundo de Garantia do Tempo de Serviço — não são inflacionários, porque eles já estão disponíveis no mercado interno.

O Sr. Paulo Brossard (PMDB — RS) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB) — Ouço, com prazer, o nobre Líder da Oposição.

O Sr. Paulo Brossard (PMDB — RS) — Ainda mais. Além dos aspectos que V. Ex^a está abordando, que são da maior relevância, ainda há mais. É que um órgão de caráter administrativo e composto de pessoas nomeadas pelo Poder Executivo, e exclusivamente por ele, é que legisla neste País, usurpando atribuições que são, historicamente, do Poder Legislativo. Esta, me parece, é a primeira das questões; em segundo lugar, vem esta que V. Ex^a, com a maior propriedade, acaba de abordar.

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB) — Muito grato pela sua intervenção. V. Ex^a lembra, muito oportunamente, a presença do Banco Central como um apêndice do Poder Legislativo no Brasil, tais as resoluções que toma, quase todo dia, numa espécie de delegação de poderes.

O Sr. Paulo Brossard (PMDB — RS) — Em matéria tributária, não cabe delegações de poderes.

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB) — Perfeitamente. V. Ex^a tem inteira razão. Realmente, em matéria tributária não pode, nem deve haver delegação de poderes.

Continuo, Sr. Presidente, Srs. Senadores:

No Rio de Janeiro, o Secretário Municipal do Planejamento e Coordenação Geral, Matheus Schneider, segundo *O Globo*, disse que a regulamentação da cobrança do IOF afetará drasticamente toda a indústria de construção civil, com ênfase especial nas habitações para a classe média.

E enfatizou:

“Num momento em que o *deficit* habitacional é agravado ao ritmo de 22.000 habitações ao ano e em que a Prefeitura vem enviando esforços no sentido de baratear o custo da construção civil para facilitar a tão almejada aquisição da casa própria, sofrem os moradores da cidade um rude golpe.”

O Sr. Mauro Benevides (PMDB — CE) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB) — Pois não.

O Sr. Mauro Benevides (PMDB — CE) — Senador Humberto Lucena, durante minha última estada em Fortaleza, estive em contato com setores empresariais ligados à área da construção civil. E pela explanação que eles me fizeram da incidência da cobrança do IOF sobre o Sistema Nacional de Habitação, eles provaram à saciedade que a classe média, e V. Ex^a enfatiza este ponto, será duramente atingida por essa medida agora adotada na área governamental, ao arrepio de qualquer manifestação do Congresso Nacional.

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB) — Não só a classe média, nobre Senador, como os trabalhadores de um modo geral, porque essa medida tende a ampliar o desemprego. Como sabe V. Ex^a, a construção civil é uma das maiores fontes de emprego no nosso mercado de trabalho. E se ela é tão duramente atingida pelo próprio Governo, evidentemente que a contrapartida será o desemprego em massa, em meio a essa inflação assustadora que vai devorando a economia do povo.

O Sr. Paulo Brossard (PMDB — RS) — Muito bem!

O SR. HUMBERTO LUCENA (PMDB — PB) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, em face disso, resta-me apelar aos Srs. Ministros do Planejamento e do Interior, no sentido de reexaminarem o assunto, de tal sorte que se conceda total isenção do IOF aos financiamentos destinados à casa própria, por ser um imperativo da mais absoluta justiça social. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Concedo a palavra ao nobre Senador Paulo Brossard.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Amanhã fará um mês que nesta tribuna eu estive, formulando duas indagações ao eminente Líder do Governo, a respeito de assunto que me parecera de importância a justificar este questionamento e com o propósito de ver esclarecido o problema e tranquilizada a opinião pública. É que os jornais de então noticiavam, e entre esses jornais um deles era o *Jornal do Brasil*, que derivados do petróleo sofreriam aumento da ordem de 50%, para cobrir o preço do óleo, e eu perguntava se era exato, se a notícia era procedente ou não. Em segundo lugar, eu perguntava por que a composição, a estrutura de preços da gasolina e de outros produtos tinha deixado de ser divulgada, como vinha sendo feita anualmente. Segundo essas notícias sabia-se, por exemplo, que a carga tributária inserida no preço da gasolina, que era de 47,7%, passara para

57,3% no penúltimo aumento, uma vez que, no último aumento, esses dados não haviam sido divulgados.

Depois disso, já houve um segundo novo aumento do preço da gasolina, ainda no mês de abril, quando ela passou a custar 28 cruzeiros.

Ocorre que, agora, os jornais voltam a falar em novo aumento da gasolina, desta vez para 36 cruzeiros o litro, e além disto os jornais, creio que de hoje, relativamente a este projetado, propalado preço da gasolina, os jornais informam que o Conselho Nacional do Petróleo encaminhará ao Ministro das Minas e Energia uma estrutura de novos preços para os combustíveis em geral.

E, ainda, os jornais de ontem divulgavam notícia segundo a qual o Ministro do Planejamento submeteria a Sua Excelência o Senhor Presidente da República a minuta de um decreto-lei — sempre decreto-lei — pela qual haveria uma modificação na incidência do Imposto sobre Combustíveis Líquidos no preço dos derivados de petróleo, de uma maneira geral.

De S. Ex^a o nobre Senador Jarbas Passarinho ouvi, na ocasião, que, em breve tempo, daria resposta a ambas as indagações, e mais tarde me disse que já estava de posse, inclusive, desses elementos. Mas como até agora S. Ex^a, talvez absorvido por outros encargos, ainda não se ocupou desta matéria, e como agora se volta a falar acerca dos dois assuntos por mim levantados: a majoração do preço da gasolina e outros subprodutos do petróleo e ainda acerca da estrutura de formação desses preços, entendi que era oportuno renovar a solicitação feita, amanhã, faz 30 dias.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Permite V. Ex^a um aparte, nobre Senador?

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Pois não.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Não sei se V. Ex^a se recorda de que lhe dei, em pessoa, uma informação preliminar, não de plenário.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Fiz referência a isso.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — E nessa ocasião lhe transmiti duas observações que a mim me foram passadas pelo Presidente do Conselho Nacional do Petróleo. A primeira é que a estrutura de preços é considerada um documento confidencial até a sua publicação; e esta publicação é liberada apenas pelo escalão superior, que é o Ministro das Minas e Energia; e o Presidente do Conselho Nacional do Petróleo estava inteiramente favorável a que, uma vez conhecida de público a modificação de preços, a estrutura fosse publicada. Segundo, que a informação que V. Ex^a trouxe à Casa, procedente de leitura de jornais, se não estou equivocado, falava em aumento de 50% do preço de derivados de petróleo, em breve tempo. E o aumento que foi feito — e foi o único feito entre o primeiro discurso de V. Ex^a e o dia de hoje — correspondeu a pouco mais de 6%. Sabe V. Ex^a, provavelmente que, de janeiro para cá, já estamos pagando mais 5 dólares por barril de petróleo em comparação ao que pagávamos em dezembro. E, conseqüentemente, não é possível deixar de fazer refletir sobre a economia interna brasileira os custos que nos são impostos por esses verdadeiros resgates, como assim chama o Professor Gudin, que pagamos à OPEP, não mais a cada ano, mas a cada período do ano. Com a aproximação de uma nova alteração de preço, eu disse ao Presidente do Conselho Nacional do Petróleo que ia me dirigir ao Ministro das Minas e Energia para que ele autorizasse a publicação da estrutura, exatamente referindo que essa tinha sido uma solicitação de V. Ex^a com a qual tínhamos ficado inteiramente de acordo. Esta é uma informação que eu faço a V. Ex^a agora em plenário, reservando-me o direito de discutir depois a colocação do nobre Senador Itamar Franco a respeito do que o jornal publicou, atribuindo S. Ex^a de que o Governo falta à verdade quando explica as razões do aumento de custo da gasolina e dos derivados de petróleo.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Sr. Presidente, o que o Senador acaba de dizer no aparte já me havia dito a mim pessoalmente, e eu, há instantes, fizera referência a esta conversa entre nós mantida. Mas, como me ocupei deste assunto da tribuna do Senado exatamente pela importância que a ele dou, entendia que, mais do que a mim, estas explicações deveriam ser dadas ao Senado e, mais ainda do que ao Senado, à população brasileira, ao consumidor brasileiro.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Se V. Ex^a me permite: primeiro, o fato de eu me dirigir a V. Ex^a pessoalmente, traduz não apenas o apreço que lhe tenho pessoalmente...

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Muito obrigado.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — ...mas também a obrigação que teria de dar ao Líder da Oposição uma resposta pronta. Segundo, quando verificamos que o aumento da gasolina foi de 6% e que isto ficava muito longe

dos 50% a que o jornal se referira, considere o assunto ultrapassado. V. Ex^a volta a ele porque há novas notícias de modificação da estrutura dos preços.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Sim, mas de 6% foi o aumento só da gasolina.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Mas os outros são menores.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — E queria Deus que continuem sendo menores!

Mas, eu gostaria que o País soubesse, através da palavra do Líder do Governo nesta Alta Câmara, de que aquelas notícias, segundo as quais os aumentos de alguns derivados de petróleo chegariam, para mim, à astronômica casa dos 50%, não tinham fundamento. Porque lhe posso dizer uma coisa, nobre Senador, estas notícias intranquilizam o consumidor e o produtor.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Sem dúvida.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — De modo que quando propus essas questões eu cheguei mesmo a dizer que estava fazendo a título de colaboração. Porque se elas não são exatas, ou se as notícias não eram exatas, e ainda hoje não são, eu folgo com isso.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — A palavra que eu tive do Presidente do Conselho Nacional do Petróleo foi precisamente esta. Eu não quis avançá-la, sobretudo de público, porque a variação cambial tem sido de tal ordem que pode nos surpreender em relação à afirmativa feita mesmo por um homem sério. Mas ele me disse que não havia a menor possibilidade de termos um aumento de 50%, a menor possibilidade, mesmo na gasolina.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Era isso que eu gostaria de ouvir, a fim de que ouvindo eu, ouvisse também a Nação. Como logo após, ainda no mês de abril, eu falei, eu me ocupei desse assunto na sessão do dia 14, já há menos de 10 dias depois, os jornais de 23 já informavam que a gasolina sofreria um aumento que, graças aos céus, não foi de 50%, mas de 6%, diz V. Ex^a. Quanto à gasolina e aos outros derivados do petróleo, esta era uma questão. Mas tem a outra: é a da estrutura dos preços. Porque se o Presidente do Conselho Nacional do Petróleo, como V. Ex^a diz, é partidário da divulgação, por que deixou de ser feita essa divulgação que vinha sendo feita? Naquela ocasião eu disse: de duas uma, ou há correção ou não há correção. Se há correção, não há porque não divulgar, não tornar público; e se, por desventura, houver incorreção, então, mais necessário se faz ainda a publicidade, para que a correção possa ser feita. Eu reclamo, reclamo a divulgação desses dados, porque entendo que a divulgação é um direito, pelo menos, é um direito que o grande consumidor nacional tem.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Permite-me V. Ex^a? (Assentimento do orador.) — Só para concluir; em seguida, acho que seria mais interessante que o Senador Evelásio me proporcionasse a oportunidade rápida, para dizer que o aumento da gasolina se deu poucos dias depois que V. Ex^a ocupou a tribuna. Então, o *modus faciendi* foi mantido o mesmo, naquela altura. Mas agora depósito esperanças fortes de que diante da minha colocação para o Presidente do Conselho Nacional do Petróleo e deste para o Ministro, que na primeira oportunidade em que se dê a alteração seja também publicada a estrutura de preço.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — É exatamente o que eu desejo e é a razão pela qual voltei à tribuna e na tribuna me encontro neste momento.

Sr. Presidente, antes de encerrar, quero ter o prazer de ouvir a palavra do Senador por Santa Catarina.

O Sr. Evelásio Vieira (PP — SC) — É com o intuito de colaborar com V. Ex^a nos debates que registro o que houve há dias: o titular do Ministério das Minas e Energia, no Rio de Janeiro, no Clube Militar, numa palestra para um grupo de senhoras e interrogado a propósito das majorações constantes da gasolina, respondeu que era preciso esses aumentos para se apurar recursos, em favor do desenvolvimento do PROÁLCOOL e também da energia nuclear. Era o registro da declaração do Ministro de Minas e Energia feita há dias no Clube Militar numa palestra feita para um grupo de senhoras.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Como vê a Casa são questões que devem ser esclarecidas. Por que? Porque seguramente o Senado conhece estudos que revelam que os aumentos tributários sobre a gasolina e outros derivados do Petróleo têm sido superiores aos aumentos do petróleo. Noto que o nobre Senador Jarbas Passarinho faz um gesto negativo. É uma questão, nobre Senador, que é preciso ser esclarecida. Eu não estou afirmando isto, mas eu tenho lido e volto a dizer que de duas uma: ou a análise é correta ou incorreta.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Se V. Ex^a me permite, V. Ex^a tem lido...

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Se elas forem corretas como deduzo, na expressão fisionômica e no gesto do nobre Senador, o maior interessado nisso não é o Líder da Oposição, é o próprio Governo.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Certo.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — É o próprio Governo. É por isso que eu disse então, e volto a dizer agora, o maior interessado no pleno esclarecimento deste assunto é o Governo mais do que o Líder da Oposição.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — V. Ex^a me permite?

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Pois não.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Eu apenas respeitava a sua intenção de concluir o seu discurso. V. Ex^a disse que antes de finalizar ouvia o nobre Senador por Santa Catarina. E eu ao lhe dar o primeiro aparte e V. Ex^a aquiesceu em o receber, fiz referência nominal a essa brilhante figura do Senado, o Senador por Minas Gerais, Senador Itamar Franco.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — É outra questão!

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Ele fez uma declaração. V. Ex^a levanta a questão. Talvez fosse oportuno darmos uma resposta, agora, que eu diria preliminar, depois desenvolveríamos essa questão. E gostaria de ter essa resposta e em seguida, analisada pelo engenheiro e Senador por Minas Gerais à luz da avaliação dos preços e das séries entre os anos de 1972 e 1979. O Senador Itamar Franco — se não estou equivocado — referiu-se ao CIF médio. E naquela altura, estou citando de memória, disse que o crescimento do CIF médio teria sido bem inferior ao crescimento no mesmo período do preço da gasolina.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Suponho que haja interesse para o devido esclarecimento. O meu tempo pertence aos Senadores e é um condomínio.

O Sr. Itamar Franco (PMDB — MG) — Uma pequena intervenção, nobre Senador Paulo Brossard, uma vez que V. Ex^a é quem está com a palavra. Aguardava, com uma certa ansiedade, os números. Evidentemente prestarei a devida atenção, porquanto o merece o nobre Líder Jarbas Passarinho, para posterior análise. Mas de qualquer forma, Senador Jarbas Passarinho, quando me referi o fiz baseado numa variação de 1972 a 1979, dando a variação média do CIF e a média também dos preços dos derivados de petróleo, como a gasolina, o gás de cozinha e o querosene. Mostrei, também, o preço médio.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — De que me recorde, nobre Senador Paulo Brossard, que quando dei um aparte ao Senador Itamar Franco chamava a atenção para o fato de que o preço da gasolina subsidia o preço do óleo diesel e o preço do óleo combustível. E, portanto, era importante para nós analisar a afirmativa de S. Ex^a no todo quando ele falava que também os demais derivados tinham subido além do crescimento do CIF. Temos aqui, Senador Paulo Brossard e Senador Itamar Franco, o documento que o Conselho Nacional do Petróleo nos enviou. Antes de abrir debate, vou entregar este documento à liderança do partido e a V. Ex^a...

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Desde já agradeço.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — ... e depois discutiremos, se o documento por si, não for suficiente para provar o que nós admitimos que ele prove: que nem mesmo a gasolina subiu no valor correspondente ao valor de queda de capacidade aquisitiva do cruzeiros em face do dólar. Porque não é só comparar o problema do CIF, é preciso comparar também o risco cambial. São as duas colocações conjugadas em risco cambial, porque além do valor do petróleo em si, há o valor do dólar em relação ao cruzeiro — retifico — o valor do cruzeiro em relação ao dólar e o dólar na sua variação de preço — CIF — do produto bruto. Passarei às mãos de V. Ex^a e do Senador Itamar Franco, agora, esse documento. E, em seguida, se ainda houver dúvidas, voltaremos a discuti-lo.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Senador Itamar Franco, V. Ex^a tem o aparte.

O Sr. Itamar Franco (PMDB — MG) — Apenas, Senador Paulo Brossard, antes que V. Ex^a encerre, tivemos oportunidade, no Senado Federal, de debater a questão no Senado Federal e S. Ex^a, o nobre Líder Senador Jarbas Passarinho prometeu, como o cumpre hoje, responder às nossas indagações.

Quero deixar claro a V. Ex^a, sem querer entrar ainda nos números, porque não os conheço, que fiz essa análise, esse estudo, depois de mostrar que a Oposição não apresenta números aleatoriamente, não traz os números de uma maneira irresponsável. Eu o fiz — veja V. Ex^a — depois de ter solicitado à Mesa do Senado informações da PETROBRÁS, principalmente considerando o aumento de mais de 50%, em novembro de 1979, dado ao preço da gasolina. Solicitei informações do Governo se havia um sobrepreço em relação à gasolina, já que tudo fazia entender isto e nós entendíamos que o Ministro do Planejamento não poderia fazê-lo. Essas informações foram negadas. Evidentemente, tivemos de fazer um trabalho de pesquisa e apresentamos nosso trabalho. Vamos aguardar os números do Senador Jarbas Passarinho que são os oficiais e vamos debater, então.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Veja V. Ex^a, Sr. Presidente, que não me faltava razão em voltar ao assunto, porque esse assunto começa a ser esclarecido e queira Deus que fique perfeitamente esclarecido.

Gostaria apenas, para concluir, Sr. Presidente, de dizer que uma questão semelhante a esta foi objeto, no Canadá, nos últimos dias do mês de dezembro, de uma votação parlamentar, em termos de confiança. O Primeiro-Ministro daquele país solicitava por via parlamentar, uma elevação de tributos sobre o petróleo. Diante da reação da oposição, ele colocou a questão em termos de confiança, e eu tive a ventura de assistir à sessão do Parlamento canadense, e por uma diferença de 6 votos, 139 contra 133, a pretensão do Governo, do Gabinete, foi insucessada na Câmara dos Deputados do Canadá. Isso foi ao cabo de uma sessão memorável, admirável. Imediatamente após a votação, o Primeiro-Ministro pede a palavra para dizer que, como era do conhecimento da Casa e do país, o Governo havia colocado aquela questão em termo de confiança, e que diante do voto da Câmara não lhe restava, senão, solicitar ao Governador-Geral a sua demissão — a demissão do governo. E entre palmas e manifestações de desagrado, a sessão foi encerrada. E, no dia seguinte, a nação tomava conhecimento de que o Governador-Geral, no uso dos seus poderes constitucionais, dissolvera a Câmara para que o eleitorado decidisse a questão entre Câmara e Governo. E, como é sabido, no dia 18 de fevereiro, o eleitorado do Canadá deu razão à Câmara, tanto assim que, das eleições, das urnas parlamentares, surgiu um novo gabinete agora presidido pelo Sr. Trudeau.

Lá, onde se pratica o governo parlamentar, lá se faz assim. Aqui o nobre Senador faz uma solicitação e não tem resposta. E eu sou obrigado, Sr. Presidente, a me dirigir ao Líder do Governo como se fora Primeiro-Ministro, e antes o fosse...

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — E eu fico triste que V. Ex^a diga que se vê obrigado a se dirigir a mim, como se isso lhe causasse um grande desagrado pessoal...

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Eu me vejo obrigado porque eu gostaria de me dirigir, nesta Casa, ao primeiro Ministro, aos Ministros perante ela responsáveis que ao seu seio comparecessem. Então, tenho de recorrer ao nobre Líder do Governo como se S. Ex^a fosse uma espécie de Primeiro-Ministro ou Primeiro-Ministro Parlamentar, para haver aquelas informações que de outra maneira não as teria.

Agora, se dependesse do meu voto e creio que de muitos votos nesta Casa, em vez dos dois Primeiros-Ministros existentes por aí, haveria um, e V. Ex^a seria o titular.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Muito obrigado. Fico honradíssimo, especialmente em face de uma frustração de não ver isso possível e suscetível de realização tão cedo, nos próximos 100 anos.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Mas V. Ex^a deseja tanto mal ao seu País?...

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Não, ao contrário. V. Ex^a sabe que eu sou um patriota que se aproxima do grau de patriotismo de V. Ex^a. Portanto, eu não desejaria mal ao meu País.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — É que eu não posso interpretar de outra maneira, a menos que V. Ex^a ainda pretenda viver mais 100 anos, e só após o centenário teria a possibilidade de vir a ser o Primeiro Ministro. Isto quer me parecer que contraria as leis naturais...

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Contraria, e contraria em vários sentidos. Mas, ontem, quando eu lia um número da revista francesa *L'Express*, a respeito da Itália, pensei muito em V. Ex^a. Se não tivesse deixado esta revista no Estado do Pará, hoje ela passaria para as mãos de V. Ex^a, para que pudesse ver o outro lado do parlamentarismo na Itália, e aquilo de que a Itália é o símbolo em relação às instabilidades. Mas eu não gostaria de discutir o parlamentarismo agora.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Na Itália, Sr. Presidente, uma nação que viveu 20 anos sob uma ditadura fascista, que sofreu uma guerra dura no seu território, e que retomou o caminho da democracia através da sua forma mais adiantada, mais evoluída. E, a despeito de todas as grandes divisões da opinião pública italiana, é um país que tem superado, paulatinamente, as grandes, as enormes crises que vem enfrentando, inclusive as da violência, inclusive as do terrorismo, porque lá não foi decretado o estado de sítio, lá não existe estado de emergência. Foi votada uma lei, realmente, que dá poderes ao Governo de fazer investigações em relação às pessoas, às casas e às residências...

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Aos telefones, às cartas...

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — A lei autoriza isto.

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — E é o exemplo edificante para o mundo inteiro, com a gaiola dos presos da "Brigada Vermelha" e, em seguida, cada um dos juízes que tem a coragem de dar uma sentença condenatória ser abatido pelo terror...

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — É a despeito disto, a despeito de haver manifestações anti-sociais deste tipo...

O Sr. Jarbas Passarinho (PDS — PA) — Mas não coloco isso no regime. Realmente, não debito isto ao regime.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — ... a despeito disto, a Itália não recorreu, após 1947, a soluções extraleais, não recorreu nem ao Ato 1, nem ao Ato 2, ao Ato 5, etc...

O Sr. Gilvan Rocha (PP — SE) — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — De modo que volto a dizer que aqui eu desejaria poder me dirigir ao Primeiro Ministro, Chefe do Governo, mas Governo enquanto tivesse a maioria parlamentar, respondendo perante a Câmara pelos atos que praticasse.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Fazendo soar a campainha.)

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Não posso encerrar, Sr. Presidente, sem ouvir o aparte do nobre Senador Gilvan Rocha, e logo, encerrarei.

O Sr. Gilvan Rocha (PP — SE) — Serei breve. Muito lhe agradeço, nobre Líder, e quero manifestar minha alegria de vê-lo mais uma vez defendendo a excelência do regime parlamentar, e estranhar uma observação do Líder da Maioria, de que esse século o País não adotará essa experiência comprovada nos países mais civilizados do mundo. Eu fico a me perguntar se essa ojeriza por um sistema altamente democrático decorre de doutrina — coisa estranhável para um homem de formação democrática como é o Sr. Líder da Maioria — ou se é da conveniência do Governo que essa depuração democrática não venha tão cedo para o País. Ai sim, o Congresso Nacional assumiria o seu papel de preponderância no equilíbrio dos poderes. É evidente que isto é estranhável, a menos que S. Ex^a esteja tocado pela doutrina do Planalto que, agora, sem mais nenhum subterfúgio, tenta fazer mais cem anos de partido único e de solidão.

O SR. PAULO BROSSARD (PMDB — RS) — Encerro Sr. Presidente, lembrando apenas que amanhã deverá haver uma sessão especial em homenagem à memória de Caxias, antigo membro desta Casa, membro do Conselho de Estado, Patrono do Exército Brasileiro, conhecido como "O Pacificador". Pois bem, enquanto no Brasil não se praticou o Governo Parlamentar, o Governo de Gabinete, era a sublevação no Maranhão — Província pacificada por Caxias; era a sublevação em São Paulo, em 1842 — Província pacificada por Caxias; era a revolução em Minas Gerais — Província pacificada por Caxias; era a revolução no Rio Grande do Sul — Província, por fim, pacificada por Caxias. Mas depois que o Governo de Gabinete voltou a ser praticado no nosso País, Governo de Gabinete que não estava previsto na Constituição do Império, e que foi uma criação extraconstitucional, não houve mais revoluções. A espada de Caxias ficou reservada para os problemas externos — do Rio da Prata, do Paraguai.

Com a República presidencialista tivemos, outra vez, esta interminável crônica de revoluções, de golpes de estado, de estados de sítio, e não sei do que mais. E é com este espetáculo, com este quadro que nos fornece, não a História estrangeira, mas a História do nosso País, é que ainda se fala em cem anos de espera, para que a democracia representativa venha a ser praticada francamente em nossa Pátria. (Muito bem! Palmas.)

COMPARECEM MAIS OS SRS. SENADORES:

Adalberto Sena — José Guimard — Eunice Michiles — Evandro Carneira — Raimundo Parente — Gabriel Hermes — Alberto Silva — Mauro Benevides — Dinarte Mariz — Cunha Lima — Luiz Cavalcante — Gilvan Rocha — Jutahy Magalhães — Luiz Viana — Dirceu Cardoso — João Calmon — Amaral Peixoto — Nelson Carneiro — Itamar Franco — Tancredo Neves — Franco Montoro — José Caixeta — Henrique Santillo — Benedito Canelas — Vicente Vuolo — Pedro Pedrossian — Leite Chaves — Lenoir Vargas — Paulo Brossard.

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 144, DE 1980

Requeiro, nos termos do art. 371, alínea c do Regimento Interno do Senado Federal, urgência para o Projeto de Lei do Senado nº 10/80 que "Revivifica o parágrafo único do art. 33 da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971". Sala das Sessões, 13 de maio de 1980. — **Paulo Brossard**, Líder do PMDB.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — O Requerimento que vem de ser lido será incluído na Ordem do Dia da sessão seguinte, nos termos regimentais.

Sobre a mesa, projeto de lei que será lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 93, DE 1980

Dispõe sobre a obrigatoriedade de divulgação, em cinema, rádio e televisão, da História do Brasil ou de seus vultos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam os produtores de filmes para cinema e televisão, novelas, inclusive para rádio, em todo o País, obrigados a produzir, para cada cinco filmes realizados, pelo menos um sobre a História do Brasil ou sobre seus vultos.

Art. 2º Os exibidores ou produtores farão apresentar obrigatoriamente, para cada cinco programações em cinema, rádio e televisão, pelo menos uma, com filme ou, conforme o caso, novela sobre a história brasileira ou seus vultos.

Art. 3º Aos transgressores desta lei serão aplicadas: na primeira infração, multa de 20 a 50 valores de referência; na reincidência, além do dobro da multa aplicada, suspensão de funcionamento até trinta dias; e, na reincidência continuada, cassação da respectiva licença.

Art. 4º Sem prejuízo das sanções previstas no artigo anterior, aos transgressores desta lei é vedada a concessão de financiamentos por entidades estatais da administração centralizada ou descentralizada.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

Temos observado, nestes últimos tempos, a indiferença de muitos dos nossos patrícios pela história pátria e pelos vultos que a dignificaram. Essa conduta incomum, comparada com a das décadas anteriores a 60, deixa-nos preocupados, pois parecem acentuar-se cada vez mais, se não forem tomadas providências no sentido de despertar esse interesse de ordem cívica.

Já Scanom, há alguns anos, alertava: "A ignorância da história e o desdém pela história são sistemáticos da enfermidade da cultura de hoje".

Através de medidas atraentes, como assinala o projeto, despertaremos o gosto pelo passado que, como se sabe, tem alto significado de amor à pátria.

Cremos que o cinema, a TV e o rádio são os meios indicados para atender ao que ora propomos, porque, afinal, são esses instrumentos os responsáveis mais diretos pela boa formação da nossa gente.

Sala das Sessões, 9 de maio de 1980. — **Jorge Kalume**.

(Às Comissões de Constituição e Justiça, e de Educação e Cultura.)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — O projeto lido será publicado e remetido às comissões competentes.

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 145, DE 1980

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Exª, nos termos do art. 233, item 2, e seu § 1º do Regimento Interno, seja transcrito, nos Anais do Senado, o editorial publicado pela revista *O Espelho*, na sua edição de 21 de abril próximo passado, sob o título "A Morte de um estadista", numa justa homenagem à memória do escritor e político José Américo de Almeida.

Sala das Sessões, 13 de maio de 1980. — **Humberto Lucena.**

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — De acordo com o art. 233, § 1º, do Regimento Interno, o requerimento será publicado e submetido ao exame da Comissão Diretora.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Está finda a Hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Votação, em turno único, do Requerimento nº 130, de 1980, do Senador Humberto Lucena, solicitando urgência, nos termos do art. 371, alínea c, do Regimento Interno, para o Projeto de Lei do Senado nº 2, de 1980, de sua autoria, que dispõe sobre a escolha e a nomeação dos dirigentes das fundações de ensino superior.

A matéria constou da Ordem do Dia da sessão anterior, tendo a votação adiada por falta de *quorum*.

Em votação.

O Sr. Orestes Quêrcia (PMDB — SP) — Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Tem a palavra V. Exª

O SR. ORESTES QUÊRCIA (PMDB — SP. Para encaminhar a votação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente e Srs. Senadores, encaminhamos a votação deste requerimento de urgência com um apelo, no sentido de que seja aprovado pelo Plenário desta Casa, dada a importância da pretensão do Projeto de Lei nº 2, de 1980, do Senado Federal, de autoria do nobre Senador Humberto Lucena, projeto este que visa a autonomia universitária, que, em toda a História deste País, tem sido fundamental para o Ensino Superior.

Ocorre, Sr. Presidente, que a Lei nº 6.733, de 4 de dezembro de 1978, ao dispor sobre a nomeação dos dirigentes das fundações instituídas ou mantidas pela União, não excepcionou os casos de escolha e nomeação dos dirigentes das fundações de ensino superior, isto é, de algumas universidades. Em razão disto, houve, segundo ressalta o Senador Humberto Lucena, uma espécie de intervenção do Governo nas universidades regidas por uma fundação.

Sr. Presidente, assinalamos a justeza deste projeto de lei, no sentido de restaurar os pressupostos da autonomia universitária.

Em virtude disto, nosso apelo, em nome do PMDB, para que a Maioria da Casa aceite a urgência, para que possamos aprovar, o mais rápido possível, este projeto de lei. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Em votação o requerimento. Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam sentados. (Pausa.) Rejeitado.

O Sr. Humberto Lucena (PMDB — PB) — Sr. Presidente, requeiro verificação da votação.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Vai-se proceder à verificação solicitada. Suspenderei a sessão por alguns minutos, a fim de aguardar a chegada ao plenário dos Srs. Senadores que se encontram em seus gabinetes.

Está suspensa a sessão.

(Suspensa às 15 horas e 55 minutos, a sessão é reaberta às 16 horas e 5 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Luiz Viana) — Está reaberta a sessão. Vai ser procedida a verificação requerida pelo nobre Senador Humberto Lucena, através do processo eletrônico de votação.

Para tanto, solicito aos Srs. Senadores que ocupem os seus respectivos lugares. (Pausa.)

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa.)

(Procede-se à votação.)

VOTAM "NÃO" OS SRS. SENADORES:

Aderbal Jurema — Alexandre Costa — Almir Pinto — Aloysio Chaves — Amaral Peixoto — Benedito Canelas — Bernardino Viana — Dinarte Mariz — Gabriel Hermes — Helvídio Nunes — Henrique de La Rocque — Jarbas Passarinho — Jorge Kalume — José Caixeta — José Guimard — José Lins — Jutahy Magalhães — Lomanto Júnior — Lourival Baptista — Milton Cabral — Moacyr Dalla — Murilo Badaró — Nilo Coelho — Passos Pôrto — Pedro Pedrossian — Raimundo Parente — Saldanha Derzi — Tarso Dutra — Vicente Vuolo.

VOTA "SIM" O SR. SENADOR:

Humberto Lucena.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Viana) — Votaram contrariamente ao requerimento 29 Srs. Senadores; pela aprovação, um Sr. Senador. Não houve *quorum* para deliberação.

A votação da matéria fica adiada para a próxima sessão ordinária, juntamente com todo o restante da pauta, cujas matérias estão em fase de votação.

São os seguintes os itens cuja votação é adiada

— 2 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 125, de 1980, do Senador Aloysio Chaves, solicitando tenham tramitação conjunta os Projetos de Lei do Senado nº 188, de 1978, do Senador Orestes Quêrcia, que acrescenta e modifica a redação de dispositivos da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1963; e nº 319, de 1979, do Senador Orestes Quêrcia, que permite ao empregado utilizar a conta vinculada ao nascimento de filho, acrescentando dispositivo ao art. 8º da Lei do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço — Lei nº 5.107/66.

— 3 —

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 209, de 1975, do Senador Orestes Quêrcia, alterando a Lei número 1.060, de 5 de fevereiro de 1950, que "estabelece normas para a concessão de urgência, judiciária aos necessitados", tendo

PARECERES, sob nºs 8 e 9, de 1980, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade e juridicidade, e, no mérito, favorável; e

— de **Finanças**, favorável, com Emenda nº 1-CF que apresenta.

— 4 —

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 221, de 1977, do Senador Roberto Saturnino, que dispõe sobre a fiscalização das entidades paraestatais vinculadas à União pelo Congresso Nacional, e dá outras providências, tendo

PARECERES, sob nºs 44 a 46, de 1980, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça** — 1º pronunciamento: pela constitucionalidade, juridicidade e favorável quanto ao mérito;

2º pronunciamento: (reexame solicitado pela Comissão de Finanças) — aceitando a conclusão daquela Comissão de que o Projeto não é de Lei Complementar; e

— de **Finanças**, favorável.

— 5 —

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 326, de 1979, do Senador Nelson Carneiro, que altera a redação do art. 519 do vigente Código Civil (Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916), tendo

PARECER, sob nº 1.120, de 1979, da Comissão:

— de **Constituição e Justiça**, pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, favorável.

— 6 —

Discussão em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 87, de 1979 (nº 363/79, na Casa de origem), restabelecendo direito de servidores públicos, no caso que especifica, tendo

PARECERES FAVORÁVEIS, sob nºs 206 e 207, de 1980, das Comissões:

— de **Serviço Público Civil**; e

— de **Finanças**.

(Dependendo da votação do Requerimento nº 139/80, do Senador Bernardino Viana, de adiamento da discussão para exame da Comissão de Constituição e Justiça.)

— 7 —

Discussão, em turno único, do Parecer nº 1.238, de 1979, da Comissão de Constituição e Justiça, que conclui contrariamente à convocação compul-

sória do Governador do Distrito Federal para prestar esclarecimentos sobre sua administração ao Plenário do Senado Federal, objeto da Indicação nº 4, de 1975, do Senador Itamar Franco.

(Dependendo da votação do Requerimento nº 140/80, do Senador Itamar Franco, de adiamento da discussão para reexame da Comissão de Constituição e Justiça.)

O SR. PRESIDENTE (Luiz Viana) — Concedo a palavra ao nobre Senador Evelásio Vieira.

O SR. EVELÁSIO VIEIRA PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Viana) — Tem a palavra, para uma comunicação, o nobre Senador Orestes Quêrcia.

O SR. ORESTES QUÊRCIA (PMDB — SP. Para uma comunicação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Perdoem-me ter pedido a palavra para uma comunicação. Pretendo deixar nesta tarde, na sessão do Senado, uma rápida palavra, tendo em vista a sucessão da greve do ABC.

Sr. Presidente, nós que acompanhamos, de perto e de longe, a sucessão dos acontecimentos de São Bernardo, concluímos, evidentemente, de maneira diferente do Governo Federal, sobre aquilo que ocorreu, principalmente na cidade de São Bernardo, tendo em vista que foi uma ocorrência que abrangeu todo o ABC, mas, principalmente, na Cidade de São Bernardo.

O Governo quis vencer, quis desmoralizar o movimento sindical de São Bernardo. Pode ter vencido, não sei se desmoralizou, acredito que não, porque ficou comprovado, Sr. Presidente, que não foi um movimento nascido, tendo em vista a força de uma liderança, tendo em vista o apoio da Igreja. Foi um movimento espontâneo dos trabalhadores de São Bernardo, não buscando melhoria salarial, mas entrando numa luta de aspecto político, no sentido de conseguir uma abertura maior para o movimento sindical deste País.

São Bernardo tem funcionado, Sr. Presidente, e funcionou como um grupo de vanguarda, no sentido de conseguir a liberalização democrática para este País; no sentido de dar a sua contribuição para esta liberalização.

É assim, Sr. Presidente, que entendemos que deva ser considerada a ocorrência de São Bernardo.

Não acredito que houve incentivo do Bispo àquela movimentação. Houve, nos últimos dias, Sr. Presidente, manifestações espontâneas.

Os metalúrgicos realmente queriam invocar o direito Natural para conseguir uma abertura política para o movimento sindical.

Quero entender, Sr. Presidente, que esta é a lição que deva ser considerada do movimento de greve de São Bernardo. E acredito que devemos, principalmente o Governo deve analisar essa situação, porque o Governo, não acredito que tenha vencido; conseguiu superar a vontade dos trabalhadores pela força e pela violência, mas não venceu. Tenho a impressão de que aquele movimento vai continuar e quero fazer um apelo, como Senador de São Paulo, como homem da Oposição, no sentido de que o Governo entenda que há necessidade de analisar a ocorrência de São Bernardo e evitar que coisas mais graves possam ocorrer daqui para frente. E é por isso que quero hipotecar solidariedade ao editorial de hoje do jornal *Folha de S. Paulo* que conclui que precisamos, que o Governo, principalmente, precisa analisar a questão de São Bernardo e tomar medidas.

No editorial, o jornal pleiteia que seja feita a revisão imediata da Consolidação das Leis do Trabalho, e estamos de acordo, Sr. Presidente.

No dia 17 de março de 1979, — há mais de um ano — o Ministro do Trabalho enviou uma proposta de reformulação da CLT, uma cópia de um estudo realizado, aqui, para o Congresso Nacional — foi um estudo que o Ministro enviou ao Presidente da República e ficou somente neste envio, porque nada, absolutamente nada, tivemos conhecimento de que tivesse sido feito, no sentido de reformular a Consolidação das Leis do Trabalho, porque, Sr. Presidente, a alegação do Governo é no sentido de que — muitas autoridades do Governo acham assim — que a lei não é boa, mas é lei e precisa ser cumprida.

Ora, se a lei não é boa, — e isto é um consenso até de autoridades do Governo — cabe modificar a lei, cabe modificar a CLT, que sabemos que baseada, há muitos anos, na Carta del Lavoro, que foi a Consolidação da época de Mussolini, na Itália. Cabe, Sr. Presidente, modificar e estudar, rapidamente, a modificação da CLT, e estudar rapidamente a modificação da política salarial.

Existem muitos aspectos que provocam divergências. Mas, Sr. Presidente, existem aspectos de modificação da legislação que conseguem um consenso e muito bem estabelece este aspecto o jornal *Folha de S. Paulo*. Existe con-

senso, Sr. Presidente, no direito de autonomia sindical, para evitar essas facilidades de intervenção que têm ocorrido nos sindicatos do Brasil; existe consenso de que há necessidade de uma regulamentação efetiva do direito de greve, para evitar que problemas sociais sejam transformados em casos de polícia, como pretende, aliás, o governador de São Paulo; existe consenso, Sr. Presidente, na regulamentação dos mecanismos de negociação, para evitar a indefinição dos interlocutores; existe consenso, Sr. Presidente, finalmente, no que diz respeito ao império da lei na manutenção da ordem pública.

Lá, em São Bernardo, muitas vezes, a manutenção da ordem pública ficou, ali, por fios, e diz a *Folha de S. Paulo*:

“A segunda revisão que se impõe é a que diz respeito ao império da lei na manutenção da ordem pública. Apenas o bom senso de alguns impediu, por momentos que o confronto entre a polícia e os grevistas atingisse o nível do combate de rua. Com isso, um movimento que se notabilizou por seu alto grau de organização e por seu caráter pacífico beirou frequentemente a violência quando por um lado suas lideranças não souberam contê-lo no limite de sua possibilidade de êxito e por outro lado as autoridades o enfrentaram como se tratasse de uma “sedição”. Vê-se com isso o perigo que representa confundir o poder de reprimir que as autoridades detêm de fato com a autoridade que provém da lei. A sociedade tolera cada vez menos que as autoridades tão ciosas de fazerem cumprir as leis e até mesmo as proibições de natureza policial continuem acreditando que a melhor forma de manter a ordem é mediante prisões intimidações ou desrespeito a autoridades municipais ou parlamentares.”

Sr. Presidente, não quero, não posso e nem devo me estender, mas, acredito que o Governo e o Partido da situação, maioria nas duas Casas do Congresso, devam analisar esta questão de São Bernardo e fazer com que tenhamos condição de modificar a política salarial, modificar a Lei de Greve, modificar a Consolidação das Leis do Trabalho.

Como eu disse, Sr. Presidente, muitas autoridades até do Governo entendiam e entendem que, mesmo a lei sendo ruim, ela deve ser cumprida por ser lei.

Lembramos, Sr. Presidente, que a Constituição estabelece que deverá haver eleições este ano e, entretanto, o Governo se prepara para fraudar a própria Constituição. Mas, Governo é Governo e os metalúrgicos são os metalúrgicos. Cabe a nós, parlamentares, representantes do povo, lutar, no sentido de que se tire de São Bernardo a lição que possibilite a todos nós, ao Congresso Nacional, a reformulação destas leis que as próprias autoridades do Governo entendem serem leis ultrapassadas. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Luiz Viana) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jarbas Passarinho, na qualidade de Líder da Maioria.

O SR. JARBAS PASSARINHO PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Concedo a palavra ao nobre Senador Dirceu Cardoso.

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

Se Deus me dessa a virtude das divindades que regulam o processo do tempo, eu recuaria, hoje, 50 anos o relógio que marca as horas de nossa vida, para um grande instante que o mundo viveu em 12 de maio de 1930.

Naquele dia, Sr. Presidente, nós que somos mais avançados em anos, assistimos à chegada ao Rio de Janeiro do hidroavião comandado por Jean Mermoz, tripulado por Gimié e Dabry, que iniciavam a viagem da Europa à América do Sul, trazendo correspondência; no prazo de 21 horas, voando de Toulouse, no sul da França, a Natal, e ao Rio de Janeiro, e cuja última etapa foi São Luís, do Senegal, na África, a Natal e ao Rio de Janeiro. Um avião monomotor, com cento e trinta quilos de correspondência, Sr. Presidente, o famoso Laté 28, da famosa e saudosa companhia LATÉCOÈRE, hoje extinta. Mermoz, Gimié e Dabry iniciavam as ligações aéreas da Europa com a América do Sul, há cinquenta anos. Isso foi feito a grande dificuldade, Sr. Presidente, a cento e trinta a cento e cinquenta quilômetros por hora, em um avião monomotor. E cinquenta anos depois, o homem realiza essa viagem de Paris, mais ao Norte, ao Rio de Janeiro, em seis horas e quinze minutos, no Concord, avião supersônico, a velocidade de dois mil e quatrocentos quilômetros a hora, com milhares de quilos de correspondência, milhares de quilos de passageiros, milhares de quilos de bagagem. Cinquenta anos na vida da humanidade significam esse avanço tecnológico imenso.

Sr. Presidente, ontem, no Museu da Aeronáutica, uma delegação vinda da França, em nome da aviação comercial daquele País, com os nossos avia-

dores, inauguraram uma placa comemorativa do Cinquentenário da primeira travessia do Atlântico feita por um avião, o famoso Laté 28, conduzido por Jean Mermoz. E esse mesmo Atlântico, que ele venceu há 50 anos, viria a tragá-lo, numa das tentativas de vôo mais veloz, ligando a Europa a Buenos Aires. Foi Jean Mermoz vítima do oceano que ele venceu em 12 de maio de 1930.

Assim, Sr. Presidente, eu que sou homem voltado um pouco para o passado, não gostaria que passasse a data sem que uma voz se erguesse, assinalando o grande feito da aviação francesa, que hoje se consagra através do Concord, em que a sua tecnologia com a tecnologia inglesa vence os grandes espaços do mundo, na velocidade de 2.400 km/h, duas vezes a velocidade do som.

Assim, associo-me às homenagens prestadas a Jean Mermoz, e a Dabry que esteve ontem no Rio de Janeiro, assistindo a inauguração da placa, um dos integrantes daquela tripulação dos três, Jean Mermoz, Dabry e Gimié, os outros dois já mortos, sendo que um tragado por este mesmo Atlântico que não perdoou ter sido vencido por ele em 12 de maio de 1930.

Sr. Presidente, outro fato que desejo registrar, aproveitando a oportunidade, foi a inauguração, no dia 8, em Itaguaí, da NUCLEP, a maior usina nuclear do mundo, fabricante dos grandes componentes mecânicos pesados da indústria nuclear.

V. Ex^a, que agora preside esta sessão, pelo que li nos jornais, foi uma das presenças honrosas daquela inauguração, ao lado do Senhor Presidente da República, de Ministros e de grande número de convidados.

Sr. Presidente, em Itaguaí, a NUCLEBRÁS, associada à KWU e a outras empresas alemãs, e à Voest Alpine, da Áustria, inaugurou a maior usina fabricante de componentes nucleares do mundo, prevista para atender à demanda do programa nuclear brasileiro, e já a essa altura, talvez, aos primeiros pedidos da indústria nuclear argentina. Ali se ergue aquela fabulosa construção metálica que V. Ex^a viu com seus olhos e nós acompanhamos em espírito, daqui de Brasília, entre a portentosas maquinaria que ali se inaugurou, duas máquinas novas na América Latina inauguram a primeira etapa da nossa era nuclear aqui no Brasil, a grande calandra que revolve e retorce e verga chapas de aço de 40 centímetros de grossura. Sr. Presidente, a Comissão Nuclear viu na Framatome, em Le Creusot, na França, 15 vasos de contenção já prontos, 10 já em meia construção e 15 em início de construção para o programa nuclear francês. Portanto, nós já temos uma calandra que verga chapas de aço de 40 centímetros de grossura que somente a indústria japonesa fabricava para o mundo. Agora, Le Creusot já fabrica e de agora em diante o Brasil vai passar a fabricar.

Outra máquina importante, a célebre máquina de furar, a perfuratriz de alta sensibilidade, que perfura perfis de aço de até um metro de grossura. É uma máquina incomum também, no mundo, somente registrada na Alemanha, na França, nos Estados Unidos, no Japão e na Rússia. Nós, portanto, ingressamos, com essas duas máquinas diferentes de todo o maquinário ali inaugurado, demos o primeiro passo na era nuclear que estamos inaugurando.

A nossa primeira usina geradora de Angra I, construída pela Westinghouse, na Praia de Itaorna, que abriu as construções das usinas nucleares para o programa nuclear brasileiro, ainda não foi inaugurada, mas está em testes finais de funcionamento.

Isto é um programa longo, que se tem que aperfeiçoar os técnicos e os operários que vão trabalhar na usina quando do seu funcionamento.

Está em construção a famosa Angra II, onde o Brasil já jogou, a esta altura, 15 bilhões de cruzeiros para preparar somente o lugar onde vai ser erguida Angra II, a segunda usina nuclear construída em associação com a NUCLEBRÁS, a KWU, a GHK Stekade e a Voest Alpine, da Áustria. Portanto, a segunda usina, que tanto problema tem suscitado, inclusive a criação da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga as irregularidades havidas não na construção mas no estaqueamento. Estacas que custam ao Brasil 60 mil dólares cada uma. Lá se fincaram 1.200 e tantas estacas e ainda faltam quase 500 para completar a laje de cabeçamento sobre a qual vai começar a ser construída Angra II.

Sr. Presidente, não posso deixar, portanto, de registrar a inauguração da NUCLEP. Como o Brasil registra, no passado, Volta Redonda que abriu a sua era siderúrgica, no tempo de Getúlio Vargas, nós, com a NUCLEP, damos início à fabricação dos componentes pesados. Nós da Comissão Parlamentar de Inquérito a visitamos em fase de construção ainda e V. Ex^a teve a felicidade de visitá-la na hora de ser inaugurada, contemplou aquele gigante de aço, a maior usina do mundo, no gênero, com a qual o Brasil vai fabricar os vasos de reação, os geradores de calor, etc., das suas usinas nucleares e de todas as usinas da América do Sul que nos solicitarem que os fabriquemos.

Sr. Presidente, era o registro que desejava fazer, certo de que o Brasil dá um passo à frente, numa cerração muito densa, com o seu programa nuclear. Essa usina que custou do nosso sacrifício, do nosso pobre dinheiro, 300 milhões de dólares e que só agora, talvez, por estes dias, comece a fabricar a primeira encomenda, que ela não use aquele maquinário imenso, que custou ao povo brasileiro tanto sacrifício, para fabricar peças que a nossa indústria pesada fabrica em outros centros fabris do Brasil; que não concorra com a indústria pesada particular; que se destine apenas exatamente a fabricar componentes pesados de usinas nucleares; não concorra, não dificulte o trabalho de indústrias pesadas particulares que se instalaram neste País em etapas tão difíceis da nossa industrialização, pois a NUCLEP conta com o dinheiro do Governo, esse dinheiro, Sr. Presidente, que é empregado, às vezes, sem ninguém pensar se ele pode gerar, se ele pode ter efeito multiplicador, porque quando a pólvora é do rei, o tiro é grande... As outras indústrias são armadas e construídas com o dinheiro de empresas particulares. Esta não, foi com o dinheiro do rei, foi com o dinheiro da Nação, foi com o dinheiro do povo. Eles, que a construíram, não sabem o sacrifício de se tirar do suor e do trabalho do povo. Ali, o Brasil inverteu 300 milhões de dólares somente na usina da NUCLEP, inaugurada no dia 8 em Itaguaí.

Assim, Sr. Presidente, registro também, com satisfação, como brasileiro, a inauguração da usina de fabricação dos componentes pesados de usinas nucleares, que a NUCLEP instalou em Itaguaí, com a presença do Senhor Presidente da República e de altas autoridades do Brasil, inclusive V. Ex^a, que honrou o Senado Federal na solenidade de inauguração, abrindo a primeira etapa da era nuclear que o Brasil passa a viver nos dias de hoje.

Era o que eu tinha a dizer. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ. Lê o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Recebemos reclamação da 11ª Subseção da Seção do Estado do Rio de Janeiro, da Ordem dos Advogados do Brasil, a respeito de uma lamentável lacuna na Lei Orgânica da Magistratura Nacional, onde se omitiu o limite máximo de idade para o ingresso na magistratura de carreira, da União e dos Estados.

Como decorrência desse descuido do legislador, continua a haver uma diversificação de tratamento de Estado para Estado. Assim, em São Paulo, o limite máximo de idade para a inscrição no concurso de ingresso na magistratura é de 45 anos, dispensável em se tratando de funcionários públicos; no Espírito Santo, esse limite é o mesmo, não havendo distinção entre funcionários ou não; em Minas Gerais, vigorando essa mesma limitação etária, são excepcionados os funcionários públicos estaduais; no Estado do Rio de Janeiro, o limite máximo é de quarenta anos, na data do encerramento da inscrição, elevando-se a quarenta e cinco anos a permissão, em se tratando de funcionários estaduais, enquanto o limite mínimo é de vinte e cinco anos.

Quanto ao Judiciário Federal, o limite de idade para a inscrição em concurso de ingresso na magistratura é de cinquenta anos, exigindo-se o mínimo de vinte e oito, dispensável para funcionários públicos. Entretanto, na Justiça do Trabalho o máximo desce para quarenta e cinco.

Se a magistratura compreende uma organização nacional, não importando seu exercício estadual ou federal, a omissão apontada em sua Lei Orgânica deve ser corrigida, exigindo-se, para tanto, Mensagem do Executivo, porque a matéria se insere em sua competência de iniciativa, nos termos do art. 57, item V, da Constituição, por dispor sobre regime jurídico de servidores e condições para o provimento de cargos públicos.

Além de tudo, a Lei nº 6.334, de 1976, fixou em cinquenta anos o limite máximo de idade para o ingresso no serviço público, excluindo apenas as categorias de Tributação, Diplomacia e Polícia Federal, onde aquele limite desce para trinta e cinco anos.

Recentemente foi encerrada a inscrição para o concurso público de ingresso na carreira de Procurador da Fazenda Nacional, convencionado o limite máximo de cinquenta anos de idade para a inscrição, excetuados os funcionários públicos em geral.

Também no Estado do Rio de Janeiro é de cinquenta anos o limite de idade para o ingresso no Ministério Público e na Assistência Judiciária.

O ideal será a uniformização desse limite de idade, em todo o Território Nacional, dispensada a exigência para o funcionalismo público.

Esperamos sejam atendidas as ponderações dos advogados de Itaperuna e o Governo proponha, em mensagem, o preenchimento da lacuna que, a respeito, se verifica na Lei Orgânica da Magistratura.

Era o que tínhamos a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES (PMDB — CE. Lê o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Os círculos empresariais do meu Estado regozijaram-se, ontem, pelo transcurso do 30º aniversário de fundação da Federação das Indústrias do Ceará — entidade sindical de grau superior que tem prestado inestimáveis serviços às suas respectivas categorias econômicas e à nossa própria comunidade.

Desde 12 de maio de 1950, quando ocorreu a sua instalação, até hoje, a conceituada instituição aglutinou expressivas lideranças com atuação na indústria cearense, muitas das quais se projetaram nacionalmente, merecendo o esforço que despenderam durante o desempenho de mandatos de representação sindical.

À época do início de suas atividades, integravam a Federação das Indústrias apenas o Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem; o da Indústria de Tipografia; o da Indústria de Construção Civil; o da Indústria de Calçados; o da Indústria de Alfaiataria; e o de óleos vegetais.

Dirigiram-na, durante todo esse lapso de tempo, na condição de seu Presidente, os Drs. Valdir Diogo de Siqueira, de saudosa memória. Tomas Pompeu de Sousa Brasil Neto, Dr. Francisco José Andrade Silveira e, por último, o Dr. José Flávio Costa Lima — responsável por auspiciosa fase de trabalhos, assinalada por expressivos empreendimentos de largo alcance social.

Ressalte-se que o Dr. Tomás Pompeu de Sousa Brasil Neto ascendeu à Presidência da Confederação Nacional da Indústria, no exercício da qual permaneceu durante alguns anos, cumprindo sucessivos mandatos que favoreceram diretamente os industriários brasileiros.

Sob a clarividente e dinâmica direção de José Flávio Costa Lima, a FIEC tem participado de todos os movimentos reivindicatórios da região nordestina, postulando do Governo Federal um melhor equacionamento para os problemas que afligem aquela extensa e sofrida área do Território Nacional.

Ainda recentemente, quando foi anunciado o teto orçamentário do FINOR para o corrente exercício, situado aquém do fixado para 1979, a Federação manifestou-se incisivamente contra aquela esdrúxula decisão governamental, exigindo a sua urgente reformulação em nome dos anseios desenvolvimentista do Polígono das Secas.

É de notar, por outro lado, que, a exemplo das demais instituições empresariais do Estado, a FIEC mantém-se sintonizada com as nossas políticas, quando estas, superior e patrioticamente, se posicionam em defesa dos interesses regionais.

Durante os dois anos de seu mandato, o Dr. José Flávio Costa Lima — com o apoio irrestrito de seus pares e de um grupo de industriais jovens que passaram a integrar o Centro Industrial do Ceará — tem impulsionado significativamente o SESI e o SENAI, órgãos legalmente vinculados à Federação, que possuem extraordinário acervo de benefícios prestados à coletividade fortalesense.

Ao discursar durante a sua posse, José Flávio acentuou, diante de autoridades e convidados especiais:

“Na conjuntura que vive o País hoje, todos os cidadãos têm o dever de participar. Lutar, encampar batalhas pacíficas e tomar decisões conciliatórias. Nesse contexto, a classe empresarial não pode cruzar os braços. Temos mesmo que trabalhar em ajuda aos outros organismos responsáveis, como nós, pelo engrandecimento da região e de todo o País.”

Com a visão das dificuldades globais enfrentadas pelo Brasil, o Presidente da FIEC tem oferecido, nas reuniões da CNI de que participa, o concurso de sua experiência e lucidez, formulando sugestões válidas, sempre acolhidas pelos membros daquela entidade de âmbito nacional.

Ao saudar, da tribuna do Senado, o trigésimo aniversário da Federação das Indústrias do Estado do Ceará, desejo levar à sua diretoria e a todos os sindicatos filiados as minhas felicitações pelo grato evento e os votos para que a prestigiosa entidade prossiga no seu elevado afã, dentro dos mesmos padrões de correção e eficiência em que se situou ao longo de sua fecunda trajetória, buscando sempre alcançar os nobres objetivos de paz social. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — De acordo com deliberação anterior do Plenário, a sessão de amanhã, dia 14 de maio, será destinada, em caráter especial, a homenagear o Duque de Caxias no transcurso do centenário de sua morte, ocasião em que usarão da palavra os Srs. Senadores Murilo Badaró e Nelson Carneiro.

Desta forma, não serão designadas matérias para a Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Nilo Coelho) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 28 minutos.)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. JOSÉ LINS, NA SESSÃO DE 9-5-80 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. JOSÉ LINS (PDS — CE. Como Líder, para uma breve comunicação.) — Sr. Presidente:

A Liderança do PDS foi informada, neste momento, de que se realizou hoje, em São Paulo, uma assembleia dos metalúrgicos e que, durante a mesma, ficou decidida a realização de uma segunda assembleia no próximo domingo, na qual a greve será declarada oficialmente encerrada.

Essa comunicação, Sr. Presidente, foi feita pelo Prefeito Tito Costa, de São Bernardo, ao nobre Líder, Jarbas Passarinho, S. Ex^a o Prefeito Titô Costa, fez questão de fazer um agradecimento especial ao papel do nosso Líder do PDS, por seu ingente e eficaz esforço no encaminhamento dos entendimentos que levaram, por fim, a liderança dos metalúrgicos a encerrar o movimento grevista, pacificando, assim, definitivamente, a família dos metalúrgicos, com a volta oficial de todos ao trabalho.

É com prazer que trago esta informação ao Plenário do Senado.

Ficou também decidido que, com o término da greve no domingo, uma comissão será designada pelas lideranças dos Sindicatos dos Metalúrgicos, para uma visita especial ao Presidente da República, objetivando entendimento sobre a situação da classe.

Era o que tinha a comunicar, Sr. Presidente.

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. JOSÉ LINS, NA SESSÃO DE 9-5-80 E QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. JOSÉ LINS (PDS — CE. Para uma comunicação.) — Sr. Presidente:

Está completando um ano do falecimento do nobre representante do Amazonas, o Senador João Bosco, pertencente à Bancada do nosso Partido.

Sobre o assunto ouvimos, ainda há pouco, a palavra da nobre Senadora Eunice Michiles, que o substituiu nesta Casa. Todavia, a Liderança do PDS não poderia deixar de se solidarizar com as manifestações de saudade aqui externadas pela nossa colega. Gostaríamos, além disso, de propor à Mesa que submetesse à Casa a aprovação de um voto de renovação de nossas condolências à família de João Bosco, transmitindo-lhe, também, o reconhecimento desta Casa, pelo trabalho singelo, mas profundamente humano, desinteressado e cheio de promessas, que João Bosco prestou a esta Casa. Muito obrigado a V. Ex^a

ATA DA 49ª SESSÃO, REALIZADA EM 30-4-80
(Publicada no DCN (Seção II), de 1º-5-80)

RETIFICAÇÃO

No Requerimento nº 122, de 1980, de dispensa de publicação, para imediata discussão e votação, da redação final do Projeto de Lei do Senado nº 1, de 1980-DF.

Na página 1.311, 2ª coluna,

Onde se lê:

Sala das Sessões, 30 de abril de 1980. — José Lins.

Leia-se:

Sala das Sessões, 30 de abril de 1980. — Adalberto Sena.

ATO DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

Nº 16, de 1980

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições regimentais, com base na delegação de competência contida no Ato nº 2, de 1973, da Comissão Diretora, e à vista do disposto no Ato nº 40, de 1979, resolve:

— Autorizar a contratação de Maria Clara Cruz Marcondes, como Datilógrafa, Classe “A”, Referência 23, do Quadro de Pessoal CLT, em claro existente, sob o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.

Senado Federal, 13 de maio de 1980. — Senador Luiz Viana, Presidente.

ATAS DE COMISSÕES

Comissão Especial

Destinada a apresentar sugestões concretas para o aperfeiçoamento e modernização da instituição do Júri Popular.

1ª REUNIÃO, REALIZADA EM 19 DE MARÇO DE 1980

Às quinze horas do dia dezanove de março de mil novecentos e oitenta, na Sala de Reuniões do Anexo "B", presentes os Senhores Senadores Henrique de La Rocque, Tancredo Neves, Paulo Brossard, Aloysio Chaves e Murilo Badaró, reúne-se a Comissão Especial criada em consequência da aprovação do Requerimento nº 436, de 1979, de autoria do Senador Murilo Badaró.

Ocupando a Presidência, o Senhor Senador Tancredo Neves, ao constatar a existência de "quorum" regimental, declara abertos os trabalhos, informando que a reunião se destina à eleição do Presidente e do Vice-Presidente da Comissão.

Efetuada a votação, o Senhor Senador Henrique de La Rocque, na qualidade de Escrutinador, procede à apuração, verificando-se o seguinte resultado:

Para Presidente

Senador Paulo Brossard	4 votos
Senador Aloysio Chaves	1 voto

Para Vice-Presidente

Senador Tancredo Neves	4 votos
Senador Aloysio Chaves	1 voto

Assumindo a Presidência, o Senhor Senador Paulo Brossard agradece pela escolha de seu nome para dirigir os trabalhos da Comissão, tece algumas considerações a respeito da instituição do Júri Popular e, após registrar a presença do Dr. Starling Soares, Presidente do Tribunal Superior do Trabalho, designa o Sr. Senador Murilo Badaró para funcionar como Relator.

Franqueada a palavra, dela fazem uso os Senhores Senadores Aloysio Chaves, Tancredo Neves, Murilo Badaró e Henrique de La Rocque, que se manifestam sobre o roteiro dos trabalhos do Órgão.

A seguir, o Senhor Presidente determina ao Assistente que as notas taquigráficas, tão logo decifradas, sejam publicadas em anexo à ata.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Cândido Hipperdt, Assistente da Comissão, a presente ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e demais Membros.

ANEXO À ATA DA 1ª REUNIÃO, EM 19-3-80

O SR. PRESIDENTE (Tancredo Neves) — Estão presentes todos os Membros da Comissão Especial que tem por objetivo apresentar sugestões concretas que se destinem ao aperfeiçoamento e modernização da instituição do Tribunal do Júri.

Esta reunião tem por fim a sua formalização, que se caracteriza com a eleição do seu Presidente, que oportunamente escolherá o Relator.

Declaro abertos os trabalhos e deixo a palavra franca para quem dela de-sejar fazer uso.

O Senador La Rocque que nos dê a honra de, em vindo à Mesa, nos prestar os melhores serviços de escrutinador, apurando os votos.

O SR. HENRIQUE DE LA ROCQUE — (Procede à apuração).

O SR. PRESIDENTE (Tancredo Neves) — Estão eleitos e proclamados Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, com 4 votos cada um, os Senadores Paulo Brossard e Tancredo Neves, sendo que o Senador Aloysio Chaves teve um voto para Presidente e um voto para Vice-Presidente.

Convido o nobre Senador Paulo Brossard para assumir a Presidência dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Srs. Senadores, agradeço, de início, a escolha para presidir esta comissão, que me é extremamente honrosa, quando não fosse honroso presidir qualquer comissão do Senado Federal, esta honra, no caso, seria particularmente elevada dada a alta qualificação dos Membros desta Comissão.

Ela foi criada com a intenção de refletir em torno da instituição do Júri, da velha instituição do Júri, tão ligada às franquias democráticas e, hoje, questionada, em face dos progressos da ciência e dos avanços e aperfeiçoamentos do próprio aparelho judiciário e do Poder Judiciário, dos meios de comunicação.

Recordo-me mesmo de que um dos autores faz esta pergunta: se, depois que o Poder Judiciário ganhou a categoria de Poder independente, com todas as garantias constitucionais, se ainda se justificaria uma instituição que tinha o seu grande sentido, quando os juristas não tinham essas garantias.

Basta esta lembrança para evidenciar toda a profundidade do questionamento que, ainda hoje, se faz da instituição do Júri, vista sempre como uma garantia do cidadão de ser julgado pelos seus pares, por aqueles que com ele vivem, fora do aparelho judiciário, a vida de todos os dias, sujeita a todos os seus riscos, aos azares, aos infortúnios, e como que se encontram naqueles que têm de se assentar nos bancos dos acusados, no banco dos réus.

A preocupação do Senado, ao aprovar o requerimento de que foi primeiro signatário o Senador Murilo Badaró e que parece que, por unânime aclamação, deve ser o Relator por isso mesmo, foi exatamente de verificar contribuição que o Senado poderia dar. Porque, é interessante, o Júri é uma dessas instituições que, com facilidade, apaixonam e as opiniões favoráveis e contrárias se mostram um tanto calorosas.

Creio que a nossa intenção, aqui, nesta Casa, é fazer uma análise mais tranqüila para verificar a utilidade, a serventia da instituição e, ao mesmo tempo, aquilo que pode ser feito no sentido de seu aperfeiçoamento, uma vez que, esta instituição tem a categoria de instituição constitucional. É uma das poucas instituições processuais que têm a categoria de instituição constitucional.

Sabem todos que o júri deu margem a uma das questões mais interessantes havidas nos Anais Forenses do Rio Grande do Sul e do País.

Logo que proclamada a República, no meu Estado, no Estado do Rio Grande do Sul, o Código de Processo Penal estabeleceu uma disciplina, uma feição própria, distinta, daquela que era tradicional no Direito brasileiro. Uma das inovações foi o voto a descoberto. E houve um Juiz, por sinal, propagandista da República, colega e amigo do Presidente do Estado, Júlio de Castilhos, que sendo Juiz de Direito da Comarca do Rio Grande, pronunciou a inconstitucionalidade da lei rio-grandense, que quebrava, no seu modo de ver, o padrão federal, uma vez que a Constituição nº 1.891 dizia, lá num dos seus parágrafos, do art. 72: é mantida a instituição do Júri. Então, relativamente ao número de membros de jurados, e, especialmente, em relação ao voto a descoberto, surgiu um processo famoso. O Juiz Alcides Lima foi denunciado perante o Tribunal de Justiça pelo crime de prevaricação, porque, no exercício do Poder Jurisdicional, havia concluído e pronunciado a inconstitucionalidade da Lei rio-grandense do Júri. Ele teve, como seu advogado, no Supremo Tribunal, nem mais nem menos, do que o nosso antigo colega, membro desta Casa, Senador pela Bahia, Ruy Barbosa, que produziu um dos seus trabalhos, sem qualificativos, com aquela erudição, com aquele brilho que eram peculiares aos trabalhos do Senador pela Bahia.

De modo que, até esse pedaço de história está presente toda a vez que se fala em um júri, nessa instituição combatida com tanto ardor, por alguns, defendida com tanto calor por outros.

Esta é a instituição que vai ser objeto das nossas atenções.

Creio que a presença do Ministro Starling Soares, nesta reunião, é um sinal de bom augúrio. A presença de um eminente Magistrado nesta Casa do Congresso Nacional, que se propõe a estudar um tema jurídico e político, e se nós aqui somos políticos, podemos contar com a presença de um Magistrado da alta qualificação, da alta investidura do Ministro Starling, Presidente do Tribunal Superior do Trabalho.

De modo que registro a sua presença e agradeço e tomo como sinal de bom augúrio para os trabalhos que hoje se iniciam.

Instalada a Comissão, creio que os nossos trabalhos consistirão em selecionar algumas pessoas, alguns brasileiros ilustres para falar sobre o Júri. Acho que devemos ter a preocupação de ouvir as duas opiniões, a favorável e a contrária à instituição. Acho também que devem ser ouvidos advogados e agentes dos Ministérios Públicos, bem como Magistrados ou ex-Magistrados, Penalistas e Processualistas, enfim, o que houver de melhor para que esta Comissão possa corresponder ao voto implícito do Senado ao criá-la.

Penso também que, na escolha dos nomes, deverá haver uma preocupação, digamos o critério geográfico, para que seja uma Comissão Nacional, na sua mais rigorosa expressão, não seja apenas expressão de um grande centro, ainda que de alta expressão cultural, mas que reproduza ou que traga aqui as cores locais das regiões brasileiras.

Acho que, talvez, seja ainda um pouco cedo em completar a lista das pessoas que devam ser ouvidas, e a esse respeito ficam os membros da Comissão com a palavra para as suas sugestões, as suas indicações.

Alguma sugestão para o dia e horário das reuniões?

O SR. ALOYSIO CHAVES — Sr. Presidente, acho que as reuniões devem se compatibilizar com nossos encargos permanentes no Senado. Sou membro das Comissões de Justiça, como V. Ex.^a, de Educação e Cultura, Legislação Social e Relações Exteriores, que se reúnem às quartas e quintas-

feiras. Duas em cada desses dias. Ainda tenho o encargo de Relator da CPI que examina o problema da devastação florestal da Amazônia, que se reúne às terças-feiras pela manhã. Declino esses compromissos, para que os ilustres colegas, membros desta Comissão, sob a Presidência esclarecida de V. Ex^a, possam, naturalmente, acertar uma data que seja conveniente a todos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Essas reuniões são normalmente às quartas e quintas, não é?

O SR. TANCREDO NEVES — Terça-feira poderemos nos reunir.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Mas terça-feira o Senador Aloysio Chaves tem duas reuniões.

O SR. ALOYSIO CHAVES — A Comissão Parlamentar, Sr. Presidente, V. Ex^a sabe, ela só pode funcionar com a presença, obrigatória, do Presidente e Relator. Eu sugeriria, Sr. Presidente, quinta-feira à tarde ou sexta pela manhã.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Talvez seja melhor. Sexta-feira, pela manhã, é um bom dia.

Em princípio, sexta-feira pela manhã. É claro que, se houver possibilidades de se fazer as reuniões em outro dia e em outra hora, nada impede. Digo como norma.

O SR. ALOYSIO CHAVES — Inclusive, creio, Sr. Presidente, que para quem for convidado seja mais fácil, porque vai coincidir com o fim de semana. Não interrompe uma atividade normal.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — É mais fácil, também, para atender um convite. Certo.

Acham os colegas que seria interessante já selecionar alguns nomes ou vamos deixar para objeto de uma troca de impressões, ainda que informal, ainda que fora da Comissão?

O SR. TANCREDO NEVES — Queremos ouvir, Sr. Presidente, se me permite a sugestão, inicialmente, o nobre Senador Murilo Badaró, que, como Relator, já deve ter pensado em alguns nomes.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Concedo a palavra ao nobre Senador Murilo Badaró.

O SR. MURILO BADARÓ — Sr. Presidente, a experiência dos membros da Comissão, Senadores Tancredo Neves, Henrique de La Rocque Aloysio Chaves e V. Ex^a, é por certo uma garantia do êxito dos seus trabalhos, e, na qualidade de Relator, estabeleci uma sugestão de roteiro e, certamente, seria aplicado, no momento em que fôssemos interpellar alguns desses juristas, criminalistas ou processualistas que fossem convidados. Alguns nomes serão aqui sugeridos. No Rio de Janeiro, por exemplo, Evandro Lins e Silva, Evaristo Moraes, Serrano Neves, Heleno Fragoso, Hélio Tornaghi e algum representante do Ministério Público, cujo nome não tenho no momento. Da mesma forma, em São Paulo, V. Ex^a lembrou José Frederico Marques, Waldir Troncoso Perez. Em Minas Gerais, o Professor Jair Leonardo Lopes, o Professor Osvaldo de Campos Pires, o Ministro Xavier de Albuquerque, que é especialista em Direito Processual Penal, e o nome lembrado, também, por V. Ex^a, do Professor Francisco José Schimdt Júnior. São algumas sugestões. O que eu imaginava é que ouvíssemos dez pessoas, dez criminalistas e advogados e dois especialistas em processos.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Se me permitirem o Relator e os colegas, creio que deveríamos voltar os olhos para o Recife. É um tradicional centro de cultura jurídica e uma outra região do País, além dessas enunciadas.

O SR. HENRIQUE DE LA ROCQUE — A Comissão tem um prazo regimental de 90 dias. Vamos nos reunir 4 vezes por mês. Creio que numa reunião deveríamos ouvir, no máximo, dois, desde que este roteiro seja obrigatório para os que nos visitarão. Porque senão a Comissão teria que dispor de um tempo muito grande.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — No máximo.

O SR. TANCREDO NEVES — Se entrevistarmos 12 pessoas, vamos precisar de 13 reuniões, Sr. Presidente, excluindo eventual feriado ou medida qualquer que impeça que nos reunamos em uma semana.

O SR. ALOYSIO CHAVES — Doze ou dez.

O SR. TANCREDO NEVES — Mas será impossível fazê-lo num prazo de 30 dias como se pensou.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Com uma sessão semanal, não encerramos o trabalho em 30 dias. Agora, será possível fazermos até

duas, quinta à tarde e sexta pela manhã, de acordo com a disponibilidade de tempo e com a disponibilidade dos convidados, porque eles é quem mandam.

Acho, então, que o Relator poderia fazer os primeiros contatos quanto aos nomes indicados, a fim de verificar quais os que estariam dispostos a vir prestar esta colaboração, que sempre leva algum tempo.

Creio que dependendo das conclusões, nobre Senador, um projeto de reforma seria, acho, a conclusão melhor. Com as conclusões teóricas, um projeto de lei que consubstanciasse as conclusões alcançadas.

De acordo?

O SR. ALOYSIO CHAVES — Sr. Presidente, indago a V. Ex^a como os convidados se deslocariam para Brasília?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Creio que o Senado tem de custear.

O SR. TANCREDO NEVES — Não há impedimento nenhum de natureza constitucional, com relação à CPI, nem regimental, para que o Senado cubra, como é do seu dever, essas despesas, convidando essas personalidades para comparecerem à Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Sem dúvida alguma.

O SR. MURILO BADARÓ — Sr. Presidente, uma sugestão também que me ocorreu. Como a presença desses juristas despertará um grande interesse na comunidade cultural de Brasília, eu sugeriria a V. Ex^a que convidasse as Faculdades de Direito, das universidades de Brasília para, com seus alunos e professores assistir os debates.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Perfeito.

O SR. MURILO BADARÓ — Acho que isso despertará atenção e outras sugestões poderão vir por escrito.

O SR. MURILO BADARÓ — Sr. Presidente, eu gostaria de comunicar a V. Ex^a, de forma oblíqua ao Relator, que ontem recebi uma ligação do Eminentíssimo Ministro do Superior Tribunal Militar, Dr. Jorge Romeiro. Hoje, temos um dos mais extraordinários penalistas brasileiros, Dr. João Romeiro Neto, que integrou, por coincidência, também, o Superior Tribunal Militar, após uma das trajetórias das mais brilhantes no Tribunal do Júri. O Dr. Jorge Romeiro, que me enviou uma pasta sobre a matéria, mandou comunicar a V. Ex^a, que em tão boa hora nos dirige, e ao Relator, que estaria à disposição e gostaria, como apaixonado que é pelo assunto, de ter a sua oportunidade de estar, com os seus conhecimentos e subsídios para a matéria.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — Obrigado pela comunicação e, evidentemente, esse é um dos assuntos que despertam atenção, desde o acadêmico até o velho advogado. De modo que tenho a impressão que não nos faltarão colaboradores idôneos, qualificados.

O SR. MURILO BADARÓ — (Fora do microfone) Eu, hoje recebi uma correspondência referindo-se a uma portaria que extingue a figura do banco dos réus, sob a justificativa de que, enquanto não é proferida a decisão final do júri, ele ainda não pode ficar naquela posição constrangedora.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Brossard) — A palavra está franqueada. (Pausa.)

Nada mais havendo, então, até a próxima sexta-feira, salvo se, nesse entretanto, houver alguma coisa em contrário que o Assistente tome conhecimento, declaro encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 17 horas e 5 minutos.)

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

9ª REUNIÃO, REALIZADA EM 7 DE MAIO DE 1980.

Às dez horas do dia sete de maio de mil novecentos e oitenta, na Sala Clóvis Beviláqua, sob a presidência do Sr. Senador Henrique de La Rocque, Presidente, reúne-se a Comissão de Constituição e Justiça, com a presença dos Srs. Senadores Aloysio Chaves, Almir Pinto, Bernardino Viana, Aderbal Jurema, Moacyr Dalla, Raimundo Parente, Nelson Carneiro, Helvídio Nunes, Tancredo Neves, Murilo Badaró e Leite Chaves.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores José Sarney, Amaral Furlan, Hugo Ramos, Lázaro Barboza, Paulo Brossard e Franco Montoro.

Havendo número regimental, o Sr. Presidente declara abertos os trabalhos e dispensa a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada.

A seguir, a reunião torna-se secreta, para apreciação da Mensagem nº 79, de 1980, do Sr. Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal, o nome do Doutor Antônio de Pádua Ribeiro, para exercer o cargo de Ministro do Tribunal Federal de Recursos, na vaga destinada a Membro do Ministério Público Federal, criada pela Emenda Constitucional nº 7, de 13 de abril de 1977, cujo relator é o Sr. Senador Henrique de La Rocque. Torna-se pública a reunião, o Sr. Presidente dá prosseguimento à apreciação das matérias constantes da pauta e são relatados os seguintes projetos: 1) Projeto de Lei da Câmara nº 68, de 1979, que "define o comportamento exigível às empresas que operam no Território Nacional sob o controle de capital estrangeiro". Relator: Senador Murilo Badaró. Parecer: favorável, quanto ao mérito, por oportuno e conveniente. A Comissão aprova, por unanimidade, o parecer do Relator. 2) Requerimento nº 45, de 1980, do Sr. Senador Almir Pinto, solicitando seja consignado um voto de aplauso ao Senhor Ministro da Saúde, Dr. Waldyr Arcoverde, pela iniciativa da realização da 7ª Conferência de Saúde, realizada no Distrito Federal, no período de 24 a 28 de março. Relator: Senador Bernardino Viana. Parecer: favorável. Em discussão o parecer, o Sr. Senador Tancredo Neves manifesta-se contrário à proposição e sugere que sobre o evento seja feito um pronunciamento em Plenário. Prosseguindo, os Srs. Senadores Nelson Carneiro, Aderbal Jurema e Helvídio Nunes manifestam-se, também, contrários, pelas razões que expõem em suas considerações sobre a matéria. Com a palavra, o Sr. Senador Almir Pinto, autor do Requerimento, justifica as razões que o levaram a propor ao Senado seja consignado o voto de aplauso ao Sr. Ministro da Saúde, Dr. Waldyr Arcoverde e conclui as suas considerações mantendo a proposta apresentada, nos termos em que está redigida. Encerrada a discussão, a presidência concede vista do Requerimento ao Sr. Senador Raimundo Parente. 3) Projeto de Resolução nº 16, de 1980, que "altera a redação do artigo 405 do Regulamento Administrativo do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº 58, de 1972, e alterado pela Resolução nº 30, de 1978, e dá outras providências". Relator: Senador Bernardino Viana. Parecer: favorável, por constitucional e jurídico. Aprovado, por unanimidade. 4) Projeto de Lei do Senado nº 19, de 1980, que "determina que as instituições de ensino superior vinculadas à União mantenham cursos noturnos". Relator: Senador Bernardino Viana. Parecer: favorável, na forma da Emenda nº 1-CCJ (Substitutivo) que oferece. Discutem o parecer os Srs. Senadores Tancredo Neves, que faz restrições aos artigos 1º e 2º do Substitutivo proposto pelo Relator; Aderbal Jurema, que faz um ligeiro histórico do ensino no País; Helvídio Nunes, contrário, por se tratar de matéria autorizativa; e, Leite Chaves, consoante as considerações feitas pelo Sr. Senador Tancredo Neves. Encerrada a discussão, o Sr. Senador Tancredo Neves propõe que o substitutivo proposto pelo Relator seja submetido a votos por artigos (1º e 2º), dando-se preferência para o artigo 2º do Projeto. Em votação o parecer, é o mesmo aprovado, com as ressalvas feitas ao artigo 1º do Substitutivo, com exclusão da expressão "... que deverão entrar em funcionamento a partir do ano letivo de 1981"; e, quanto ao art. 2º, também, do Substitutivo, é o mesmo rejeitado, sendo aprovado o artigo 2º do Projeto, redação acolhida pelo Relator, Senador Bernardino Viana. Votam vencidos os Srs. Senadores Helvídio Nunes e Moacyr Dalla. 5) Projeto de Lei do Senado nº 27, de 1980, que "autoriza o Poder Executivo a criar a Revista do Serviço Público-Editora, vinculada ao Departamento Administrativo do Serviço Público-DASP, e dá outras providências". Relator: Senador Bernardino Viana. Parecer: favorável, quanto ao mérito, com a Emenda nº 1-CCJ que oferece. Discutem o parecer os Srs. Senadores Helvídio Nunes, contrário, por se tratar de projeto autorizativo; e, Tancredo Neves, que se manifesta de acordo com as considerações tecidas pelo Sr. Senador Helvídio Nunes. Encerrada a discussão e colocado em votação o parecer, é o mesmo aprovado, com voto vencido do Senador Helvídio Nunes. 6) Emenda Substitutiva de Plenário ao Projeto de Lei da Câmara nº 81, de 1977, que "atribui à TELEBRÁS ou às suas subsidiárias a incumbência de elaborar listas telefônicas". Relator: Senador Nelson Carneiro. Parecer: favorável, por constitucional e jurídico, com a Subemenda nº 1-CCJ que oferece ao Substitutivo. Em discussão o parecer, o Sr. Senador Aderbal Jurema manifesta o seu interesse em examinar melhor a matéria e solicita vista do Projeto. A presidência defere o pedido formulado pelo Sr. Senador Aderbal Jurema e concede-lhe vista do projeto. 7) Ofício "S" nº 10, de 1980, do Sr. Presidente do Supremo Tribunal Federal, encaminhando cópia do acórdão proferido pelo STF, nos autos do Recurso. Extraordinário nº 91.947-3, o qual declarou a inconstitucionalidade da Lei nº 6.333, de 21 de outubro de 1970, do antigo Estado do Rio de Janeiro. Relator: Senador Nelson Carneiro. Parecer: favorável, concluindo por apresentar um Projeto de Resolução. O parecer é aprovado, por unanimidade. 8) Projeto de Lei do Senado nº 24, de 1980, que "estabelece que a ordem de preferência para a concessão da pensão civil será também aplicada na

pensão militar". Relator: Senador Nelson Carneiro. Parecer: favorável, quanto ao mérito, por constitucional, na forma da Emenda nº 1-CCJ (Substitutivo) que oferece. O parecer é aprovado, por unanimidade. 9) Projeto de Lei do Senado nº 194, de 1978, que "acrescenta dispositivo à Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que institui o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço". Relator: Senador Moacyr Dalla. Parecer: favorável, por constitucional e jurídico, com a Emenda nº 1-CCJ que oferece. O parecer é aprovado, por unanimidade. 10) Projeto de Lei do Senado nº 200, de 1978, que "altera a redação do artigo 8º da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966". Relator: Senador Moacyr Dalla. Parecer: favorável, quanto ao mérito, por constitucional e jurídico, com a Emenda nº 1-CCJ que oferece. A Comissão aprova, por unanimidade, o parecer do Relator. 11) Emenda nº 1, de Plenário, ao Projeto de Lei do Senado nº 214, de 1979, que "cria e transforma cargos do Quadro Permanente do Senado Federal, e dá outras providências". Relator: Senador Moacyr Dalla. Parecer: contrário, por inconstitucional. O parecer é aprovado, por unanimidade. 12) Projeto de Resolução nº 25, de 1979, ao Ofício "S" nº 13, de 1978, do Presidente do Supremo Tribunal Federal, que "suspende a execução do artigo 2º, parágrafo único e artigo 3º da Lei nº 882, de 24 de setembro de 1973, e do artigo 3º da Lei nº 900, de 10 de dezembro de 1973, ambas do Município de Itaquí, Rio Grande do Sul". Relator: Senador Leite Chaves. Parecer: pela manutenção do Projeto de Resolução aprovado pela CCJ, na forma como foi redigido. Em discussão o parecer, o Sr. Senador Helvídio Nunes suscita dúvidas quanto ao texto do projeto de resolução apresentado, face a diligência feita pelo Sr. Senador Dirceu Cardoso, ao solicitar o reexame da matéria. Encerrada a discussão, a presidência concede vista do processado ao Sr. Senador Helvídio Nunes. 13) Projeto de Lei do Senado nº 39, de 1980, que "altera a Lei dos Registros Públicos". Relator: Senador Helvídio Nunes. Parecer: contrário, quanto ao mérito. Discutem o parecer os Srs. Senadores Nelson Carneiro e Tancredo Neves. Encerrada a discussão e posto em votação o parecer do Relator, é o mesmo aprovado, por unanimidade. 14) Projeto de Lei do Senado nº 60, de 1980, que "fixa as eleições municipais no dia 15 de dezembro de 1980, suspendendo a eficácia de dispositivos da Legislação Eleitoral vigente, e dá outras providências". Relator: Senador Helvídio Nunes. Parecer: contrário, por inconstitucional. Discutem o parecer os Srs. Senadores Nelson Carneiro, Tancredo Neves e Leite Chaves, todos externando argumentações contrárias às colocações feitas pelo Relator, Senador Helvídio Nunes, em seu parecer. Encerrada a discussão e posto em votação o parecer, é o mesmo aprovado, com votos vencidos dos Senadores Nelson Carneiro, Tancredo Neves e Leite Chaves, que nega a inconstitucionalidade argüida ao projeto. 15) Projeto de Lei do Senado nº 150, de 1978, que "acrescenta parágrafo ao artigo 9º da Lei Orgânica da Previdência Social". Relator: Senador Nelson Carneiro. Parecer: pela inconstitucionalidade do projeto. A Comissão aprova, por unanimidade, o parecer do Relator. 16) Emenda Substitutiva de Plenário ao Projeto de Lei do Senado nº 285, de 1978, que "altera a destinação de Taxa Judiciária, em favor da construção do edifício-sede da Ordem dos Advogados do Brasil — Seção do Distrito Federal". Relator: Senador Nelson Carneiro. Parecer: pela inconstitucionalidade do projeto e da Emenda Substitutiva de Plenário. Discutem o parecer os Srs. Senadores Leite Chaves e Tancredo Neves. Encerrada a discussão, a presidência concede vista do projeto ao Sr. Senador Leite Chaves. 17) Projeto de Lei do Senado nº 345, de 1978, que "acrescenta parágrafo ao artigo 450 da Consolidação das Leis do Trabalho". Relator: Senador Nelson Carneiro. Parecer: contrário, quanto ao mérito. A Comissão aprova, por unanimidade, o parecer do Relator. Por solicitação do Relator, Sr. Senador Aloysio Chaves, a presidência determina o adiamento da apreciação do seu parecer sobre o Projeto de Lei do Senado nº 366, de 1979; e, por solicitação do Sr. Senador Nelson Carneiro, é adiada, também, a apreciação do seu voto em separado sobre o Projeto de Resolução nº 62, de 1979. Face a ausência dos Relatores, a presidência determina o adiamento da apreciação dos seus pareceres sobre as seguintes proposições: Projeto de Lei do Senado nº 50, de 1978; Projeto de Lei da Câmara nº 14, de 1980; Projeto de Lei do Senado nº 283, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 289, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 337, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 356, de 1979; Ofício "S" nº 29, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 349, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 352, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 364, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 302, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 38, de 1976-Complementar; Projeto de Lei do Senado nº 21, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 36, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 140, de 1978; Projeto de Lei do Senado nº 346, de 1979; Projeto de Lei do Senado nº 208, de 1978; Projeto de Lei do Senado nº 296, de 1978; e, Projeto de Lei do Senado nº 325, de 1978.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Daniel Reis de Souza, Assistente da Comissão, a presente Ata, que lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

COMISSÃO DE FINANÇAS

6ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA EM
8 DE MAIO DE 1980

Às dezessete horas do dia oito de maio de mil novecentos e oitenta, na Sala "Rui Barbosa", presentes os Senhores Senadores Cunha Lima, Presidente, Jorge Kalume, José Richa, Lomanto Júnior, José Guimard, Affonso Camargo, Raimundo Parente, Mendes Canale, Jutahy Magalhães, Mauro Benevides e Saldanha Derzi, reúne-se a Comissão de Finanças.

Ao constatar a existência de número regimental, o Sr. Presidente declara abertos os trabalhos e dispensa a leitura da Ata da reunião anterior, que, em seguida, é dada como aprovada.

A seguir, são apreciadas as seguintes proposições:

Projeto de Lei do Senado nº 41/80-DF — Fixa os valores de retribuição de empregos que integram as Categorias Funcionais de Assistente Jurídico e Procurador Autárquico, do Grupo-Serviços Jurídicos, do Plano de Classificação de Cargos do Serviço Civil do Distrito Federal, instituído pela Lei nº 5.920, de 19 de setembro de 1973, e dá outras providências.

Relator: Senador Raimundo Parente

Parecer: Favorável

Conclusão: Aprovação do parecer.

Projeto de Resolução nº 16/80 — Altera a redação do art. 405 do Regulamento Administrativo do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº 58, de 1972 e alterado pela Resolução nº 30, de 1978, e dá outras providências.

Relator: Senador Mendes Canale

Parecer: Favorável

Conclusão: Aprovação do parecer.

Projeto de Lei do Senado nº 45/79 — Acrescenta e modifica a redação de dispositivos da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966 (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço).

Relator: Senador Lomanto Júnior

Parecer: Contrário

Conclusão: Aprovação do parecer, com voto vencido do Senador Mauro Benevides.

Projeto de Lei da Câmara nº 2/80 — Dá nova redação a dispositivo do Decreto-lei nº 1.252, de 22 de dezembro de 1972, que "altera e consolida a legislação referente ao Fundo Aeronáutico".

Relator: Senador Jorge Kalume

Parecer: Favorável

Conclusão: Aprovação do parecer.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Carlos Guilherme Fonseca, Assistente da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

MESA**Presidente**

Luiz Viana

1º-Vice-Presidente

Nilo Coelho

2º-Vice-Presidente

Dinarte Mariz

1º-Secretário

Alexandre Costa

2º-Secretário

Gabriel Hermes

3º-Secretário

Lourival Baptista

4º-Secretário

Gastão Müller

Suplentes de Secretários

Jorge Kalume

Benedito Canelas

Passos Pôrto

**LIDERANÇA DO BLOCO PARLAMENTAR DO
PARTIDO DO MOVIMENTO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO
PMDB****Líder**

Paulo Brossard

Vice-Líderes

Humberto Lucena

José Richa

Marcos Freire

Mauro Benevides

Nelson Carneiro

Orestes Quércia

Pedro Simon

Roberto Saturnino

**LIDERANÇA DO BLOCO PARLAMENTAR DO
PARTIDO POPULAR — PP****Líder**

Gilvan Rocha

Vice-Líderes

Evelásio Vieira

Alberto Silva

**LIDERANÇA DO BLOCO PARLAMENTAR DO
PARTIDO DEMOCRÁTICO SOCIAL — PDS****Líder**

Jarbas Passarinho

Vice-Líderes

Aderbal Jurema

Aloysio Chaves

Bernardino Viana

José Lins

Lomanto Júnior

Moacyr Dalla

Murilo Badaró

Saldanha Derzi

**LIDERANÇA DO BLOCO PARLAMENTAR DO
PARTIDO TRABALHISTA BRASILEIRO — PTB****Líder**

Leite Chaves

**LIDERANÇA DO BLOCO PARLAMENTAR DO
PARTIDO DOS TRABALHADORES — PT****Líder**

Henrique Santillo

COMISSÕES

Diretor: Antônio Carlos de Nogueira

Local: Anexo II — Térreo

Telefone: 223-6244 e 225-8505 — Ramais 193 e 257

A) SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Cândido Hipertt

Local: Anexo II — Térreo

Telefone: 225-8505 — Ramais 301 e 313

**COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)
(7 membros)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Evelásio Vieira

Vice-Presidente: Leite Chaves

Titulares

1. Passos Pôrto
2. Benedito Canelas
3. Pedro Pedrossian
4. José Lins

Suplentes

1. Jutahy Magalhães
2. Affonso Camargo
3. João Calmon

1. Evelásio Vieira
2. Leite Chaves
3. José Richa

1. Agenor Maria
2. Amaral Peixoto

Assistente: Sérgio da Fonseca Braga — Ramal 307

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II —
Ramais 621 e 716**COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)
(7 membros)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Mendes Canale

Vice-Presidente: Agenor Maria

Titulares

1. Mendes Canale
2. José Lins
3. Eunice Michiles
4. Vicente Vuolo

Suplentes

1. Raimundo Parente
2. Alberto Silva
3. Almir Pinto

1. Evandro Carreira
2. Agenor Maria
3. Mauro Benevides

1. Marcos Freire
2. Humberto Lucena

Assistente: Carlos Guilherme Fonseca — Ramal 676

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)
(15 membros)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Henrique de La Rocque

1º-Vice-Presidente: Aloysio Chaves

2º-Vice-Presidente: Hugo Ramos

Titulares

1. Henrique de La Rocque
2. Helvídio Nunes
3. José Sarney
4. Aloysio Chaves
5. Aderbal Jurema
6. Murilo Badaró
7. Moacyr Dalla
8. Amaral Furlan
9. Raimundo Parente

Suplentes

1. Lenoir Vargas
2. João Calmon
3. Almir Pinto
4. Milton Cabral
5. Bernardino Viana
6. Arnon de Mello

1. Hugo Ramos
2. Leite Chaves
3. Lázaro Barboza
4. Nelson Carneiro
5. Paulo Brossard
6. Franco Montoro

1. Cunha Lima
2. Tancredo Neves
3. Dirceu Cardoso

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 305

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

**COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (CDF)
(11 membros)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Jessé Freire

Vice-Presidente: Lázaro Barboza

Titulares

1. Jessé Freire
2. José Sarney
3. Passos Pôrto
4. Saldanha Derzi
5. Affonso Camargo
6. Murilo Badaró
7. Benedito Ferreira

Suplentes

1. José Guimard
2. Tasso Dutra
3. Benedito Canelas
4. Moacyr Dalla

1. Itamar Franco
2. Lázaro Barboza
3. Adalberto Sena
4. Mauro Benevides

1. Henrique Santillo
2. Roberto Saturnino
3. Gilvan Rocha

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)
(11 membros)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Teotônio Vilela

Vice-Presidente: Roberto Saturnino

Titulares

1. Arnon de Mello
2. Bernardino Viana
3. José Lins
4. Jessé Freire
5. Milton Cabral
6. Benedito Canelas
7. Luiz Cavalcante

Suplentes

1. Helvídio Nunes
2. Alberto Silva
3. Benedito Ferreira
4. Vicente Vuolo

1. Roberto Saturnino
2. Teotônio Vilela
3. Marcos Freire
4. Pedro Simon

1. José Richa
2. Orestes Quércia
3. Tancredo Neves

Assistente: Francisco Guilherme Thees Ribeiro — Ramal 306
Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 horas
Local: Sala do Anexo B — Ramal 442

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA — (CEC)
(9 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: João Calmon
Vice-Presidente: Jutahy Magalhães

Titulares	Suplentes
1. João Calmon	1. José Lins
2. Tarso Dutra	2. Arnon de Mello
3. Jutahy Magalhães	3. Jorge Kalume
4. Aloysio Chaves	4. Pedro Pedrossian
5. Aderbal Jurema	
6. Eunice Michiles	
1. Adalberto Sena	1. Marcos Freire
2. Evelásio Vieira	2. Gilvan Rocha
3. Franco Montoro	

Assistente: Sérgio da Fonseca Braga — Ramal 307
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas
Local: Sala "Clovis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)
(17 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Cunha Lima
Vice-Presidente: Tancredo Neves

Titulares	Suplentes
1. Raimundo Parente	1. Saldanha Derzi
2. Arnon de Mello	2. Henrique de La Rocque
3. Lomanto Júnior	3. Jessé Freire
4. Affonso Camargo	4. José Sarney
5. Vicente Vuolo	5. Milton Cabral
6. Alberto Silva	6. José Guimard
7. Amaral Furlan	
8. Jorge Kalume	
9. Jutahy Magalhães	
10. Mendes Canale	
1. Cunha Lima	1. Paulo Brossard
2. Tancredo Neves	2. Marcos Freire
3. Roberto Saturnino	3. Lázaro Barboza
4. Amaral Peixoto	4. José Richa
5. Pedro Simon	
6. Mauro Benevides	
7. Teotônio Vilela	

Assistente: Carlos Guilherme Fonseca — Ramal 676
Reuniões: Quintas-feiras, às 9:30 horas
Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)
(9 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Helvidio Nunes
Vice-Presidente: Lenoir Vargas

Titulares	Suplentes
1. Lenoir Vargas	1. Jutahy Magalhães
2. Helvidio Nunes	2. Raimundo Parente
3. Jessé Freire	3. Eunice Michiles
4. Moacyr Dalla	4. Benedito Canelas
5. Henrique de La Rocque	
6. Aloysio Chaves	

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. Franco Montoro | 1. Nelson Carneiro |
| 2. Humberto Lucena | 2. Marcos Freire |
| 3. Jaison Barreto | |

Assistente: Leila Leivas Ferro Costa — Ramal 497
Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "Clovis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA — (CME)
(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Arnon de Mello
Vice-Presidente: Alberto Silva

Titulares	Suplentes
1. Luiz Cavalcante	1. Affonso Camargo
2. Milton Cabral	2. João Calmon
3. Alberto Silva	3. Jutahy Magalhães
4. Arnon de Mello	
1. Dirceu Cardoso	1. Gilvan Rocha
2. Itamar Franco	2. Roberto Saturnino
3. Henrique Santillo	

Assistente: Carlos da Fonseca Braga — Ramal 675
Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas
Local: Anexo "B" — Sala ao lado do Gab. da Sra. Senadora Eunice Michiles — Ramal 484

COMISSÃO DE REDAÇÃO — (CR)
(5 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Dirceu Cardoso
Vice-Presidente: Adalberto Sena

Titulares	Suplentes
1. Tarso Dutra	1. João Calmon
2. Saldanha Derzi	2. Murilo Badaro
3. Mendes Canale	3. José Sarney
1. Dirceu Cardoso	1. Hugo Ramos
2. Adalberto Sena	

Assistente: Maria Thereza Magalhães Motta — Ramal 134
Reuniões: Quintas-feiras, às 12:00 horas
Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)
(15 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Tarso Dutra
1º-Vice-Presidente: Saldanha Derzi
2º-Vice-Presidente: Lomanto Júnior

Titulares	Suplentes
1. Tarso Dutra	1. Aloysio Chaves
2. Bernardino Viana	2. Pedro Pedrossian
3. Saldanha Derzi	3. Henrique de La Rocque
4. Lomanto Júnior	4. José Guimard
5. Mendes Canale	5. Luiz Cavalcante
6. Aderbal Jurema	6.
7. Almir Pinto	
8. Lenoir Vargas	
9. José Sarney	

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. Paulo Brossard | 1. Marcos Freire |
| 2. Nelson Carneiro | 2. Mauro Benevides |
| 3. Itamar Franco | 3. Leite Chaves |
| 4. José Richa | |
| 5. Amaral Peixoto | |
| 6. Tancredo Neves | |

Assistente: Cândido Hippertt — Ramais 301 e 313
Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas
Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

COMISSÃO DE SAÚDE
(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Gilvan Rocha
Vice-Presidente: Henrique Santillo

Titulares	Suplentes
1. Lomanto Júnior	1. Saldanha Derzi
2. Almir Pinto	2. Jorge Kalume
3. Alberto Silva	3. Benedito Canelas
4. José Guimard	
1. Gilvan Rocha	1. José Richa
2. Henrique Santillo	2. Adalberto Sena
3. Jaison Barreto	

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312
Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas
Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)
(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Jorge Kalume
Vice-Presidente: Mauro Benevides

Titulares	Suplentes
1. Jorge Kalume	1. Raimundo Parente
2. Luiz Cavalcante	2. Amaral Furlan
3. Murilo Badaro	3. José Guimard
4. Benedito Ferreira	
1. Mauro Benevides	1. Cunha Lima
2. Agenor Maria	2. Jaison Barreto
3. Hugo Ramos	

Assistente: Carlos da Fonseca Braga — Ramal 675
Reuniões: Quartas-feiras, às 9:30 horas
Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)
(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Evandro Carreira
Vice-Presidente: Humberto Lucena

Titulares	Suplentes
1. Raimundo Parente	1. Affonso Camargo
2. Henrique de La Rocque	2. Pedro Pedrossian
3. Bernardino Viana	3. Aderbal Jurema
4. Alberto Silva	

1. Evandro Carreira
2. Humberto Lucena
3. Lázaro Barboza

1. Orestes Quêrcia
2. Evelásio Vieira

Assistente: Leila Leivas Ferro Costa — Ramal 497

Reuniões: Quintas-feiras, às 9:30 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716

**COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS — (CT)**
(7 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Benedito Ferreira
Vice-Presidente: Vicente Vuolo

Titulares

1. Benedito Ferreira
2. Vicente Vuolo
3. Pedro Pedrossian
4. Affonso Camargo

1. Evandro Carreira
2. Lázaro Barboza
3. Orestes Quêrcia

Assistente: Leila Leivas Ferro Costa — Ramal 497

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Ruy Barbosa" — Anexo II —
Ramais 621 e 716

Suplentes

1. Passos Pôrto
2. Lomanto Júnior
3. Alberto Silva

1. Leite Chaves
2. Agenor Maria

**B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS
E DE INQUÉRITO**

Comissões Temporárias

Chefe: Alfeu de Oliveira

Local: Anexo II — Térreo

Telefone: 225-8505 — Ramal 303

1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional

2) Comissões Temporárias para Apreciação de Vetos

3) Comissões Especiais e de Inquérito, e

4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária (art. 90 do Regimento Comum)

Assistentes de Comissões: Haroldo Pereira Fernandes —
Ramal 674; Cleide Maria B. F. Cruz — Ramal 598; Mauro Lopes de Sá — Ramal 310.

SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES
HORÁRIO DAS REUNIÕES DAS COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO FEDERAL
PARA O ANO DE 1979

HORAS	TERÇA	SALAS	ASSISTENTE	HORAS	QUINTA	SALAS	ASSISTENTE
10:00	C.T.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	LEILA	09:30	C.F.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	GUILHERME
	C.A.R.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	GUILHERME		C.S.P.C.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	LEDA
HORAS	QUARTA	SALAS	ASSISTENTE	10:00	C.E.C.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	SÉRGIO
09:30	C.S.N.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	CARLOS		C.D.F.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	LEDA
10:00	C.C.J.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	DANIEL	10:30	C.S.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	LEDA
	C.A.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	SÉRGIO	11:00	C.L.S.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	LEILA
10:30	C.E.	ANEXO "B" Ramais — 621 e 716	FRANCISCO	12:00	C.R.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal — 623	MARIA THEREZA
11:00	C.R.E.	RUY BARBOSA Ramais — 621 e 716	CÂNDIDO				
	C.M.E.	ANEXO "B" Ramal — 484	CARLOS				