



DIÁRIO

República Federativa do Brasil

DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLIX - Nº 127

SEXTA-FEIRA, 21 DE OUTUBRO DE 1994

BRASÍLIA - DF

## SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

### RESOLUÇÃO Nº 60, DE 1994

**Autoriza a contratação de operação de crédito externo, no valor equivalente a até US\$119,000,000.00, junto ao Brazilian American Merchant Bank - Bamb - Grand Cayman, destinada à aquisição integral de bens e serviços, no mercado interno, pelo Ministério da Aeronáutica, no âmbito do Programa de Reparelhamento e Modernização da Força Aérea Brasileira.**

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada a contratar operação de crédito externo, no valor equivalente a até US\$119,000,000.00 (cento e dezenove milhões de dólares norte-americanos), junto ao Brazilian American Merchant Bank - BAMB - Grand Cayman.

Parágrafo único. Os recursos advindos da operação de crédito referida no **caput** deste artigo destinam-se ao financiamento para aquisição integral de bens e serviços, no mercado interno, pelo Ministério da Aeronáutica, no âmbito dos Programas de Reparelhamento da Força Aérea Brasileira, desenvolvimento da Aeronave AMX, Sistema de Processamento de Dados, Manutenção, Suprimento e Equipamento de Material Bélico, Manutenção, Suprimento e Equipamento de Aeronaves e Manutenção dos Serviços de Proteção ao Voo.

Art. 2º As condições financeiras básicas da operação de crédito são as seguintes:

- a) **credor:** Brazilian American Merchant Bank - BAMB - Grand Cayman;
- b) **valor:** equivalente a até US\$119,000,000.00 (cento e dezenove milhões de dólares norte-americanos);
- c) **juros:** 2,5% a.a. acima da Libor semestral;
- d) **prazo de utilização:** setecentos e vinte dias a contar da assinatura do contrato;
- e) **prazo de carência:** vinte e quatro meses, contados a partir da efetividade;
- f) **flat fee:** 0,125% sobre o valor desembolsado;
- g) **management fee:** 0,125% sobre o saldo devedor do financiamento;
- h) **juros de mora:** 2% a.a. acima da média da The State of New York Interbank Offered Rate anual;
- i) **despesa por emissão de cartas de crédito:** quatro parcelas de US\$250,000.00, devidas somente se sua emissão ocorrer a pedido do tomador;
- j) **condições de pagamento:**
  - do principal: em treze parcelas semestrais, aproximadamente iguais e consecutivas, vencendo-se a primeira vinte e quatro meses a contar da data do primeiro desembolso;
  - dos juros: semestralmente vencidos;
  - da **flat fee:** após emissão do Certificado de Autorização;

## EXPEDIENTE

Centro Gráfico do Senado Federal

MANOEL VILELA DE MAGALHÃES  
**Diretor-Geral do Senado Federal**  
AGACIEL DA SILVA MAIA  
**Diretor Executivo**  
LUIZ AUGUSTO DA PAZ JÚNIOR  
**Diretor Administrativo**  
LUIZ CARLOS BASTOS  
**Diretor Industrial**  
FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA  
**Diretor Adjunto**

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral \_\_\_\_\_ R\$ 23,54

Tiragem: 850 exemplares

- da **management fee**: semestralmente, em cada data de pagamento de juros;
- da comissão sobre carta de crédito: semestralmente, em cada data de pagamento de juros.

Art. 3º O exercício da autorização concedida por esta Resolução fica condicionado ao efetivo cumprimento das disposições contidas no *harto*. 167, I e II e § 1º, da Constituição Federal.

Art. 4º A autorização concedida por esta Resolução deverá ser exercida no prazo de quinhentos e quarenta dias, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 20 de outubro de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do *harto*. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

## RESOLUÇÃO Nº 61, DE 1994

**Autoriza a contratação de operação de crédito externo, no valor equivalente a até US\$181,000,000.00, junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, destinada à aquisição integral de bens e serviços, no mercado interno, pelo Ministério da Aeronáutica, no âmbito do Programa de Reparelhamento e Modernização da Força Aérea Brasileira.**

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada a contratar operação de crédito externo, no valor equivalente a até US\$181,000,000.00 (cento e oitenta e um milhões de dólares norte-americanos), junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman.

Parágrafo único. Os recursos advindos da operação de crédito referida no *caput* deste artigo destinam-se ao financiamento para aquisição integral de bens e serviços, no mercado interno, pelo Ministério da Aeronáutica, no âmbito dos Programas de Reparelhamento da Força Aérea Brasileira, desenvolvimento da Aeronave AMX, Sistema de Processamento de Dados, Manutenção, Suprimento e Equipamento de Material Bélico, Manutenção, Suprimento e Equipamento de Aeronaves e Manutenção dos Serviços de Proteção ao Voo.

Art. 2º As condições financeiras básicas da operação de crédito são as seguintes:

- a) **credor**: Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman;
- b) **valor**: equivalente a até US\$181,000,000.00 (cento e oitenta e um milhões de dólares norte-americanos);
- c) **juros**: 2,5% a.a. acima da Libor semestral;
- d) **prazo de utilização**: setecentos e vinte dias a contar da assinatura do contrato;
- e) **prazo de carência**: vinte e quatro meses, contados a partir da efetividade;
- f) **flat fee**: 0,125% sobre o valor desembolsado;
- g) **management fee**: 0,125% sobre o saldo devedor do financiamento;
- h) **juros de mora**: 2% a.a. acima da média da The State of New York Interbank Offered Rate anual;
- i) **despesa por emissão de cartas de crédito**: quatro parcelas de US\$250,000.00, devidas somente se sua emissão ocorrer a pedido do tomador;
- j) **condições de pagamento**:
  - do principal: em treze parcelas semestrais, aproximadamente iguais e consecutivas, vencendo-se a primeira vinte e quatro meses a contar da data do primeiro desembolso;
  - dos juros: semestralmente vencidos;

- da **flat fee**: após emissão do Certificado de Autorização;
- da **management fee**: semestralmente, em cada data de pagamento de juros;
- da comissão sobre carta de crédito: semestralmente, em cada data de pagamento de juros.

Art. 3º O exercício da autorização concedida por esta Resolução fica condicionado ao efetivo cumprimento das disposições contidas no art. 167, I e II e § 1º, da Constituição Federal.

Art. 4º A autorização concedida por esta Resolução deverá ser exercida no prazo de quinhentos e quarenta dias, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 20 de outubro de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

### RESOLUÇÃO Nº 62, DE 1994

**Autoriza a República Federativa do Brasil a contratar operação de crédito externo, no valor equivalente a até US\$239,000,000.00, de principal, junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, destinada à aquisição, pelo Exército Brasileiro, de bens e serviços no mercado internacional, dentro do Programa de Modernização da Força Terrestre.**

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada, nos termos da Resolução nº 96, de 1989, do Senado Federal, a contratar operação de crédito externo, junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, no valor equivalente a até US\$239,000,000.00 (duzentos e trinta e nove milhões de dólares norte-americanos).

Parágrafo único. Os recursos referidos no **caput** deste artigo destinam-se à aquisição, pelo Exército Brasileiro, de bens e serviços no mercado internacional, dentro do Programa de Modernização da Força Terrestre.

Art. 2º A operação de crédito autorizada se realizará nas seguintes condições:

a) **moeda**: dólar norte-americano;

b) **valor**: o equivalente a até US\$239,000,000,00;

c) **juros**: 2,5% a.a. acima da Libor semestral;

d) **prazo de utilização**: setecentos e vinte dias a contar da assinatura do contrato;

e) **prazo de carência**: vinte e quatro meses;

f) **flat fee**: 0,125% sobre o saldo devedor do financiamento;

g) **juros de mora**: 2% a.a. acima da média da The State of New York Interbank Offered Rate anual;

h) **despesa por emissão de cartas de crédito**: os custos regulares usualmente cobrados pelo mercado para abertura de carta de crédito.

i) **condições de pagamento**:

– do principal: em treze parcelas semestrais, aproximadamente iguais e consecutivas, vencendo-se a primeira vinte e quatro meses a contar da data do primeiro desembolso;

– dos juros: semestralmente vencidos;

– da **flat fee**: após a emissão do Certificado de Autorização;

– da **management fee**: semestralmente, em cada data de pagamento dos juros.

Art. 3º A autorização concedida por esta Resolução deverá ser exercida no prazo de quinhentos e quarenta dias, a contar de sua publicação.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 20 de outubro de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

### RESOLUÇÃO Nº 63, DE 1994

**Autoriza a República Federativa do Brasil a contratar operação de crédito externo, no valor equivalente a até US\$185,000,000.00, de principal, junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, destinada à aquisição, pelo Exército Brasileiro, de bens e serviços no mercado internacional, dentro do Programa de Modernização da Força Terrestre.**

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada, nos termos da resolução nº 96, de 1989, do Senado Federal, a contratar operação de crédito externo, junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, no valor equivalente a até US\$185,000,000.00 (cento e oitenta e cinco milhões de dólares norte-americanos).

Parágrafo único. Os recursos referidos no **caput** deste artigo destinam-se à aquisição, pelo Exército Brasileiro, de bens e serviços no mercado internacional, dentro do Programa de Modernização da Força Terrestre.

Art. 2º A operação de crédito autorizada se realizará nas seguintes condições:

- a) **moeda:** dólar norte-americano;
- b) **valor:** o equivalente a até US\$185,000,000,00;
- c) **juros:** 2,5% a.a. acima da Libor semestral;
- d) **prazo de utilização:** setecentos e vinte dias a contar da assinatura do contrato;
- e) **prazo de carência:** vinte e quatro meses;
- f) **flat fee:** 0,125% sobre o saldo devedor do financiamento;
- g) **juros de mora:** 2% a.a. acima da média da The State of New York Interbank Offered Rate anual;
- h) **despesa por emissão de cartas de crédito:** os custos regulares usualmente cobrados pelo mercado para abertura de carta de crédito.
- i) **condições de pagamento:**
  - do principal: em treze parcelas semestrais, aproximadamente iguais e consecutivas, vencendo-se a primeira vinte e quatro meses a contar da data do primeiro desembolso;
  - dos juros: semestralmente vencidos;
  - da **flat fee:** após a emissão do Certificado de Autorização;
  - da **management fee:** semestralmente, em cada data de pagamento dos juros.

Art. 3º A autorização concedida por esta Resolução deverá ser exercida no prazo de quinhentos e quarenta dias, a contar de sua publicação.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 20 de outubro de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

### RESOLUÇÃO Nº 64, DE 1994

**Autoriza a União a contratar operação de crédito externo, junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, no valor equivalente a até US\$250,000,000.00, destinada ao financiamento do Plano Parcial de Obtenção e Modernização da Marinha – PPOM.**

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada, nos termos da Resolução nº 96, de 1989, do Senado Federal, a realizar operação de crédito externo junto ao Brazilian American Merchant Bank – BAMB – Grand Cayman, no valor equivalente a até US\$250,000,000.00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares norte-americanos), destinada ao financiamento do Plano Parcial de Obtenção e Modernização da Marinha – PPOM.

Art. 2º A operação de crédito externo a que se refere o art. 1º tem as seguintes características:

- a) **valor pretendido:** até US\$250,000,000.00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares);
- b) **data limite de desembolso:** nove anos contados a partir da data de vigência do contrato;
- c) **juros:** 2,5% a.a. acima da libor semestral;
- d) **juros de mora:** 2% a.a. acima da média da The State of New York Interbank Offered Rate anual;
- e) **prazo de utilização:** setecentos e vinte dias a contar da assinatura do contrato;
- f) **carência:** vinte e quatro meses;
- g) **flat fee:** 0,125% sobre o valor desembolsado;
- h) **management fee:** 0,125% sobre o saldo devedor do financiamento;
- i) **despesa por emissão de cartas de crédito:** os custos regulares usualmente cobrados pelo mercado para abertura de carta de crédito;
- j) **condições de pagamento:**
  - do principal: em treze parcelas semestrais, aproximadamente iguais e consecutivas, vencendo-se a primeira vinte e quatro meses a contar da data do primeiro desembolso;
  - dos juros: semestralmente vencidos;
  - da **flat fee:** após emissão do Certificado de Autorização;
  - da **management fee:** semestralmente, em cada data de pagamento de juros.

Art. 3º A autorização concedida por esta resolução deverá ser exercida no prazo de quinhentos e quarenta dias, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 4º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 20 de outubro de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

### RESOLUÇÃO Nº 65, DE 1994

**Autoriza o Governo do Estado do Rio Grande do Sul a emitir Letras Financeiras do Tesouro do Estado do Rio Grande do Sul – LFTRS, cujos recursos serão destinados ao giro de 2,1% de sua dívida mobiliária vencida no 1º semestre de 1994.**

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É o Governo do Estado do Rio Grande do Sul autorizado a emitir Letras Financeiras do Estado do Rio Grande do Sul – LFTRS, cujos recursos serão destinados ao giro de 2,1% de sua dívida mobiliária vencida no 1º semestre de 1994.

Art. 2º A emissão autorizada corresponde ao complemento do giro da dívida mobiliária autorizada pela Resolução nº 36, de 1994, do Senado Federal, e obedecerá às condições nela definidas.

Art. 3º A autorização concedida por esta resolução deverá ser exercida no prazo de duzentos e setenta dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 20 de outubro de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

## SUMÁRIO

### 1994 1 – ATA DA 138ª SESSÃO, EM 20 DE OUTUBRO DE

#### 1.1 – ABERTURA

#### 1.2 – EXPEDIENTE

##### 1.2.1 – Ofício

– Nº 290/94, da Liderança do PFL, referente à substituição de membro em Comissão Mista.

#### 1.3 – ORDEM DO DIA

Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro. **Votação** adiada por falta de **quorum**.

Redação final do substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 62, de 1990 (nº 3.516/89, na Casa de origem), que define crime organizado e dispõe sobre meios especiais de investigação e prova nos inquéritos e processos que sobre ele versem. **Aprovada**. À Câmara dos Deputados.

##### 1.3.1 – Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

#### 1.4 – ENCERRAMENTO

### 1994 2 – ATA DA 139ª SESSÃO, EM 20 DE OUTUBRO DE

#### 2.1 – ABERTURA

#### 2.2 – EXPEDIENTE

##### 2.2.1 – Leitura de Proposta de Emenda à Constituição

Proposta de Emenda à Constituição nº 3, de 1994, de autoria do Senador Cid Saboia de Carvalho e outros Srs. Senadores, que dá nova redação ao art. 228 da Constituição Federal.

##### 2.2.2 – Leitura de Projeto

Projeto de Lei do Senado nº 71, de 1994, de autoria do Senador Júlio Campos, que altera o art. 475 da Consolidação das Leis do Trabalho.

##### 2.2.3 – Requerimentos

Nº 745, de 1994, de autoria do Senador Albano Franco, solicitando licença para se afastar dos trabalhos da Casa, a fim de tratar de interesses particulares pelo prazo de 31 dias, a partir do dia 17 de outubro corrente. **Aprovado**.

Nº 746, de 1994, de autoria do Senador José Sarney, solicitando que seja considerado, como licença autorizada, o período do dia 4 a 18 de outubro corrente. **Aprovado**.

##### 2.2.4 – Discursos do Expediente

**SENADOR MAGNO BACELAR** – Indignação e protestos em face das inverdades veiculadas pelo Governo Federal sobre a distribuição das verbas do Fundo Nacional da Educação (FNDE).

**SENADOR NELSON CARNEIRO** – Indagações sobre a legitimidade e lisura da eleição para o cargo de Senador no Rio de Janeiro.

**SENADOR JUTAHY MAGALHÃES** – Altos índices de abstenção no último pleito, devido à volatilização do quadro partidário. Descontentamento do eleitorado com o Governo acarreta preocupação com o fortalecimento de ideologias embasadas no ódio e defensoras da violência.

##### 2.2.5 – Comunicações da Presidência

Dispensa da Ordem do Dia nos termos do art. 174, do Regimento Interno.

Convocação de sessão conjunta a realizar-se hoje às 18 horas e 30 minutos, com a Ordem do Dia que designa.

2.2.6 – Designação da Ordem do Dia da próxima sessão  
2.3 – ENCERRAMENTO  
3 – INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS CONGRES-  
SISTAS

– Portaria nº 33, de 1994

4 – ATAS DE COMISSÃO

5 – MESA DIRETORA

6 – LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

7 – COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

## Ata da 138ª Sessão, em 20 de outubro de 1994

4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

– EXTRAORDINÁRIA –

Presidência do Sr. Nabor Júnior

ÀS 11 HORAS ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Airton Oliveira – Alfredo Campos – Antonio Mariz – Carlos De'Carli – Carlos Patrocínio – Chagas Rodrigues – Cid Saboia de Carvalho – Coutinho Jorge – Dario Pereira – Dirceu Carneiro – Eduardo Suplicy – Garibaldi Alves Filho – Gilberto Miranda – Guilherme Palmeira – Humberto Lucena – Jacques Silva – João Calmon – João França – João Rocha – Joaquim Beato – Josaphat Marinho – José Eduardo – José Fogaça – José Paulo Bisol – José Richa – Júlio Campos – Jutahy Magalhães – Lavoisier Maia – Levy Dias – Lourenberg Nunes Rocha – Lucídio Portella – Magno Bacelar – Mansueto de Lavor – Marluce Pinto – Mauro Benevides – Nabor Júnior – Nelson Carneiro – Nelson Wedekin – Odacir Soares – Rachid Saldanha Derzi – Raimundo Lira – Reginaldo Duarte – Ronaldo Aragão – Ronan Tito – Valmir Campelo – Wilson Martins.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – A lista de presença acusa o comparecimento de 46 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

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

É lido o seguinte.

OF. GL/PFL nº 290/94

Brasília, 19 de outubro de 1994

Senhor Presidente,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para, na qualidade de Líder do Partido da Frente Liberal, indicar o nome do Senador Guilherme Palmeira, a fim de integrar, como Titular, em substituição ao Senador Jônice Tristão, a Comissão Mista destinada a examinar a Medida Provisória nº 627, de 23-9-94, da Presidência da República.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço. – Senador Marco Maciel, Líder do PFL.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Será feita a substituição solicitada.

Não há oradores inscritos.

Passa-se à

### ORDEM DO DIA

Não há, em plenário, **quorum** para deliberação.

Em consequência, a matéria constante do item 1 fica com sua apreciação adiada.

É o seguinte o item adiado:

– 1 –

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 16, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro, tendo

Pareceres

– sob nº 132, de 1994, da Comissão de **Constituição, Justiça e Cidadania**, favorável ao Projeto com Emendas nºs 1 e 2 – CCJ, de redação, que apresenta;

– de Plenário, Relator: Senador Magno Bacelar, em substituição à Comissão de **Constituição, Justiça e Cidadania**, pela rejeição das Emendas nºs 3 a 26, de Plenário.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – **Item 2:**

Discussão, em turno único, da **Redação Final** do substitutivo do Senado (oferecido pela Comissão Diretora em seu Parecer nº 172, de 1994) ao Projeto de Lei da Câmara nº 62, de 1990 (nº 3.516/89, na Casa de origem), que define crime organizado e dispõe sobre meios especiais de investigação e prova nos inquéritos e processos que sobre ele versem.

Em discussão a redação final, em turno único.

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Encerrada a discussão sem apresentação de emendas, a matéria é considerada definitivamente adotada nos termos do art. 324 do Regimento Interno.

É a seguinte a redação final adotada:

**Redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 62, de 1990 (nº 3.516, de 1989, na Casa de origem), define crime organizado e dispõe sobre meios especiais de investigação e prova nos inquéritos e processos que sobre ele versem.**

O Congresso Nacional decreta:

### CAPÍTULO I

#### Da Definição de Crime Organizado e dos Meios Operacionais de Investigação e Prova

Art. 1º Esta lei define e regula meios de prova e procedimentos investigatórios permitidos nos inquéritos e processos que versarem sobre crime organizado.

Art. 2º Considera-se crime organizado o conjunto dos atos delituosos que decorram ou resultem das atividades de quadrilha ou bando, definidos no § 1º do art. 288 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal.

Art. 3º O art. 288 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal – passa a ter a seguinte redação:

"Art. 288. Participar de quadrilha, bando ou organização que se serve das estruturas ou é estruturada ao modo de sociedades, associações, fundações, empresas, grupos de empresas, unidades ou forças militares, órgãos, entidades ou serviços públicos, concebidas, qualquer que seja o princípio, pretexto, motivação, ou causa, para cometer crimes ou alcançar objetivos cuja realização implica a prática de ilícitos penais.

Pena: reclusão, de um a três anos.

§ 1º Se a quadrilha ou bando serve-se de estruturas ou é estruturada ao modo de sociedades, associações, fundações, empresas, grupo de empresas, unidades ou forças militares, órgãos ou entidades públicas ou que prestam serviço público:

Penal: reclusão, de dois a cinco anos.

§ 2º A pena aplica-se em dobro, se a quadrilha ou bando é armado."

Art. 4º Em qualquer fase de persecução criminal que verse sobre crime organizado são permitidos, além dos já previstos na lei, os seguintes procedimentos de investigação e formação de provas:

I – a infiltração de agentes da polícia especializada em quadrilhas ou bandos, vedada qualquer co-participação delituosa, exceção feita ao disposto no art. 288 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, de cuja ação se preexclui, no caso, a antijuridicidade;

II – a ação controlada, que consiste em retardar a interdição policial do que se supõe crime organizado ou a ele vinculado, desde que mantidos sob observação e acompanhamento para que a medida legal se concretize no momento mais eficaz do ponto de vista da formação de provas e fornecimento de informações;

III – o impedimento, a interrupção, a interceptação, a escuta e a gravação das comunicações telefônicas;

IV – o acesso a dados, documentos e informações fiscais, bancários, financeira e eleitorais.

## CAPÍTULO II

### Da Processualidade dos Meios Especiais de Investigação e Prova

Art. 5º Os procedimentos e meios de provas, previstos nesta lei, poderão ser ordenados pelo juiz:

I – de ofício, durante a ação penal;

II – mediante requerimento fundamentado do representante do Ministério Público, durante a instrução criminal e a ação penal;

III – mediante requerimento fundamentado da autoridade policial, durante a instrução provisória.

Parágrafo único. Nas hipóteses de provocação, o prazo para decidir é de vinte e quatro horas, contadas a partir da formulação verbal ou da entrega do requerimento.

Art. 6º A decisão judicial será prolatada na presença da autoridade requerente.

Art. 7º Os trâmites da autorização serão formalizados e autuados em separado pelo próprio juiz, sem intervenção de cartório

ou servidor, para serem apensados ao inquérito ou processo somente depois de findas as operações permitidas, devendo as autoridades intervenientes resguardar suas responsabilidades com cópias assinadas do termo.

Art. 8º Enquanto a operação autorizada estiver em andamento, as informações e provas por ela produzidas poderão ser mantidas em sigilo, a critério e sob responsabilidade de quem presidir o inquérito ou a ação penal.

Art. 9º Na estrita execução das operações previstas por esta lei, os agentes autorizados e, no caso do art. 10 desta lei, o juiz de origem, não ficarão jungidos aos limites da competência territorial, mas em cada jurisdição o magistrado competente manifestará anuência, adotadas as mesmas precauções do art. 7º, podendo discordar mediante despacho, cujos fundamentos sustentarão sua responsabilidade.

## CAPÍTULO III

### Da Preservação do Sigilo Constitucional

Art. 10. Nas hipóteses do art. IV, desta lei, ocorrendo possibilidade de violação de sigilo preservado pela Constituição ou por lei, a diligência será realizada pessoalmente pelo juiz, adotado o mais rigoroso segredo de justiça.

§ 1º Para realizar a diligência, o juiz poderá requisitar o auxílio de pessoas que, pela natureza da função ou profissão, tenham ou possam ter acesso aos objetos do sigilo.

§ 2º O Juiz, pessoalmente, fará lavrar auto circunstanciado da diligência, relatando as informações colhidas oralmente e anexando cópias autênticas dos documentos que tiverem relevância probatória, podendo, para esse efeito, designar uma das pessoas referidas pelo parágrafo anterior como escrivão *ad hoc*.

§ 3º O auto de diligência será conservado fora dos autos do processo, em lugar seguro, sem intervenção de cartório ou servidor, somente podendo a ele ter acesso, na presença do juiz, as partes legítimas na causa, que não poderão dele servir-se para fins estranhos à mesma, e estão sujeitos às sanções previstas pelo Código Penal em caso de divulgação.

§ 4º Os argumentos de acusação e defesa que versarem, sobre a diligência serão apresentados em separado para serem anexados ao auto da diligência, que poderá servir como elemento na formação da convicção final do juiz.

§ 5º Em caso de recurso, o auto da diligência será fechado, lacrado e endereçado em separado ao juízo competente para revisão, que dele tomará conhecimento sem intervenção das secretarias e gabinetes, devendo o relator dar vistas ao Ministério Público e ao Defensor em recinto isolado, para o efeito de que a discussão e o julgamento sejam mantidos em absoluto segredo de justiça.

## CAPÍTULO IV

### Das Disposições Gerais

Art. 11. Os órgãos da polícia judiciária estruturarão setores e equipes de policiais especializados no combate ao crime organizado.

Art. 12. A identificação criminal de pessoas envolvidas com o crime organizado será realizada independentemente da identificação civil.

Art. 13. Nos crimes praticados em organização criminosa, a pena será reduzida de um a dois terços, quando a colaboração espontânea do agente levar ao esclarecimento de infrações penais e sua autoria.

Art. 14. Acrescente-se ao art. 16 do Código Penal o seguinte parágrafo único:

"Art. 16....."

Parágrafo único. Sendo réu primário e cometido o crime sem violência ou grave ameaça, a pena será reduzida na mesma proporção quando o agente confessar a autoria espontaneamente, perante a autoridade judiciária."

Art. 15. Não será concedida liberdade provisória, com ou sem fiança, aos agentes que tenham tido intensa e efetiva participação na organização criminosa.

Art. 16. O prazo máximo da prisão processual, nos crimes previstos nesta lei, será de cento e oitenta dias.

Art. 17. O réu não poderá apelar em liberdade, nos crimes previstos nesta lei.

Art. 18. Os condenados por crimes decorrentes de organização criminosa iniciarão o cumprimento da pena em regime fechado.

Art. 19. Aplicam-se, no que não forem incompatíveis, subsidiariamente, as disposições do Código de Processo Penal.

Art. 20. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 21. revogam-se as disposições em contrário.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, designando para a sessão ordinária das 14h30min a seguinte

## ORDEM DO DIA

### - 1 -

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 44, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 44, de 1993 (nº 250/93 na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Independente Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Lajeado, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Áureo Mello, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

### - 2 -

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 45 DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 45, de 1993 (nº 253/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Capinzal Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Capinzal, Estado de Santa Catarina, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

### - 3 -

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 46, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 46, de 1993 (nº 248/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Fraternidade Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Araras, Estado de São Paulo, tendo

Parecer, proferido em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Álvaro Pacheco, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

### - 4 -

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 48, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1993 (nº 264/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Jornal do Brasil Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, Relator: Senador Áureo Mello, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

### - 5 -

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 49, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 49, de 1993 (nº 273/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Litoral Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Osório, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

### - 6 -

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 52, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 1993 (nº 246/93 na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Grande Lago Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Santa Helena, Estado do Paraná, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão;



– 2º pronunciamento: Relator: Senador Affonso Camargo, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 7 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 55, DE 1993**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 55, de 1993 (nº 267/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Paquetá Empreendimentos Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Floriano, Estado do Piauí, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Ney Maranhão, em substituição à Comissão de Educação.

– 8 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 7, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno, do Projeto de Decreto Legislativo nº 7, de 1994 (nº 308/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a outorga deferida à Rádio Cultura de Timbó Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Timbó, Estado de Santa Catarina, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação.

– 9 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 9, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 9, de 1994 (nº 301/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio e TV Tapajós Ltda. para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Santarém, Estado do Pará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

– 10 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 10, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1994 (nº 297/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Pe. Urbano Thiesen para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Novo Hamburgo, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador João França, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Meira Filho, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 11 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 11, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 11, de 1994 (nº 265/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à S.A. Rádio Verdes Mares, para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Fortaleza, Estado do Ceará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

– 12 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 12, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 12, de 1994 (nº 319/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Cultural Cruzeiro do Sul para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Sorocaba, Estado de São Paulo, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 13 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 18, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1994 (nº 252/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Araguaia Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Araguaína, Estado do Tocantins, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

– 14 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 19, DE 1994**

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 19, de 1994 (nº 254/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à TV Tocantins Ltda. para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Anápolis, Estado de Goiás, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

– 15 –

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 23, DE 1994**

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 23, de 1994 (nº 327/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão à Rádio Montanhês de Botelhos

Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Botelhos, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Henrique Almeida, em substituição à Comissão de **Educação**.

– 16 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 1994 (nº 328/93), na Câmara dos Deputados, que aprova o ato que outorga permissão à Fundação de Ensino Superior do Vale do Sapucaí para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Lucídio Portella, em substituição à Comissão de **Educação**.

– 17 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 62, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 62, de 1993 (nº 268/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Sociedade Rádio Vila Real Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Cuiabá, Estado do Mato Grosso. (Dependendo de parecer da Comissão de **Educação**.)

– 18 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 64, DE 1993

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1993 (nº 275/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Sociedade Rádio Emissora Paranaense S/A para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na cidade de Londrina, Estado do Paraná. (Dependendo de parecer da Comissão de **Educação**.)

– 19 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 69, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 69, de 1993 (nº 313/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Rádio Mariana Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Mariana, Estado de Minas Gerais. (Dependendo de parecer da Comissão de **Educação**.)

– 20 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 8, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 8, de 1994 (nº 303/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Cultura de Paulo Afonso Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora

em frequência modulada na cidade de Paulo Afonso, Estado da Bahia. (Dependendo de parecer da Comissão de **Educação**.)

– 21 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 21, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 21, de 1994 (nº 292/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da FM Rádio Independente de Arcoverde Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Arcoverde, Estado de Pernambuco. (Dependendo de parecer da Comissão de **Educação**.)

– 22 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 26, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do parágrafo único, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 26, de 1994 (nº 344/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Rádio Campos Dourados FM Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Medianeira, Estado do Paraná. (Dependendo de parecer da Comissão de **Educação**.)

– 23 –

#### PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 16, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro, tendo

Pareceres

– sob nº 132, de 1994, da Comissão de **Constituição, Justiça e Cidadania**, favorável ao Projeto com Emendas nºs 1 e 2 – CCJ, de redação, que apresenta;

– de Plenário, Relator: Senador Magno Bacelar, em substituição à Comissão de **Constituição, Justiça e Cidadania**, pela rejeição das Emendas nºs 3 a 26, de Plenário.

– 24 –

#### PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 184, DE 1993

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 184, de 1993 (nº 1.568/91, na Casa de origem), que dispõe sobre a concessão de desconto nos valores dos ingressos em espetáculos culturais e artísticos para pessoas idosas ou portadoras de deficiência física, tendo

Parecer sob nº 150, de 1994, da Comissão

– de **Assuntos Sociais**, favorável com Emendas de nºs 1 e 2 – CAS, que apresenta.

– 25 –

#### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 27,

DE 1991 – COMPLEMENTAR

Votação, em turno único, do Projeto de Lei do Senado nº 27, de 1991 – Complementar, de autoria do Senador Mansueto de Lavor, que regulamenta o § 3º do art. 192 da Constituição Federal,

que dispõe sobre a cobrança de juros reais máximos, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Ney Maranhão, em substituição à Comissão de Assuntos Econômicos.

- 26 -

**REQUERIMENTO Nº 484, DE 1994**

Votação, em turno único, do Requerimento nº 484, de 1994, do Senador Marco Maciel, solicitando, nos termos regimentais, a convocação do Presidente e do Secretário do Conselho Nacional de Segurança Alimentar (Consea), Dom Mauro Morelli, Bispo de Duque de Caxias e Doutor Herbert de Souza (Betinho), para prestar, perante o Plenário do Senado Federal, esclarecimentos sobre o

quadro de mortalidade infantil no Brasil, especialmente nas regiões mais pobres, e apresentar as sugestões e medidas que o órgão proporá ao Senhor Presidente da República, com vistas a enfrentar tão grave questão.

- 27 -

**REQUERIMENTO Nº 680, DE 1994**

Votação, em turno único, do Requerimento nº 680, de 1994, solicitando, nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno, urgência para o Projeto de Resolução nº 122, de 1993, que cria a Comissão de Ciência e Tecnologia.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Está encerrada a sessão.

*(Levanta-se a sessão às 11h20min.)*

## **Ata da 139ª Sessão, em 20 de outubro de 1994**

### **4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura**

#### **Presidência do Sr. Nabor Júnior**

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

Airton Oliveira – Alfredo Campos – Aluizio Bezerra – Antonio Mariz – Carlos De'Carli – Carlos Patrocínio – Chagas Rodrigues – Cid Sabóia de Carvalho – Coutinho Jorge – Dario Pereira – Dirceu Carneiro – Eduardo Suplicy – Garibaldi Alves Filho – Guilherme Palmeira – Humberto Lucena – Jacques Silva – João Calmon – João França – João Rocha – Joaquim Beato – Josaphat Marinho – José Eduardo – José Fogaça – José Paulo Bisol – José Richa – Júlio Campos – Jutahy Magalhães – Lavoisier Maia – Levy Dias – Lourenberg Nunes Rocha – Lucídio Portella – Magno Bacelar – Mansueto de Lavor – Marluce Pinto – Mauro Benevides – Nelson Carneiro – Nelson Wedekin – Odacir Soares – Rachid Saldanha Derzi – Raimundo Lira – Reginaldo Duarte – Ronaldo Aragão – Ronan Tito – Valmir Campelo – Wilson Martins.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – A lista de presença acusa o comparecimento de 45 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Sobre a mesa, Proposta de Emenda à Constituição que será lida pelo Sr. 1º Secretário.

É lida a seguinte

#### **PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 3, DE 1994**

**Dá-se nova redação ao art. 228 da Constituição Federal.**

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. único. O art. 228 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 228. São penalmente inimputáveis os menores de quinze anos, sujeitos às normas de legislação especial."

#### **Justificação**

A proposta de Emenda à Constituição ora apresentada tem o intuito de fazer a estrutura jurídica nacional acompanhar a evolução histórica da sociedade. Com efeito, já não se justifica o concei-

to, válido décadas atrás, que o menor de dezoito anos não tem suficiente desenvolvimento físico, emocional e mental para corretamente conduzir sua vida.

Existe uma evolução dos tempos que o direito deve acompanhar. Esta evolução, de resto, vem acontecendo de há muito. Com efeito, antes do Código Civil de 1916, a maioridade ocorria apenas aos vinte e cinco anos; este Código a reduziu a vinte e um e hoje é rara a disposição legal que exija idade superior a dezoito anos para as mais diversas atividades.

Na esfera criminal, os últimos tempos têm mostrado o clamor da população por medidas que permitam coibir a crescente criminalidade juvenil. Com a idade penal em dezoito anos, o que se vê muitas vezes é criminosos maiores de idade enviando menores como seus prepostos, sabedores que, se apanhados, não sofrerão sanções na mesma ordem de magnitude que seus mentores.

Justifica-se, assim, a extensão da imputabilidade dos maiores de dezoito anos aos maiores de quinze anos, razões pelas quais confiamos este Projeto a esta Casa, contando com sua aprovação.

Sala das Sessões, 20 de outubro de 1994. – Cid Sabóia de Carvalho – Rachid Saldanha Derzi – Aureo Mello – Antônio Mariz – João Rocha – Lourenberg Nunes Rocha – Hugo Napoleão – Ney Maranhão – César Dias – Wilson Martins – Onofre Quinan – Nelson Wedekin – Reginaldo Duarte – Aluizio Bezerra – Levy Dias – Marluce Pinto – Coutinho Jorge – Moisés Abrão – Ronaldo Aragão – Dario Pereira – Dirceu Carneiro – Magno Bacelar – Meira Filho – Guilherme Palmeira – Flaviano Melo – Nabor Júnior – Maurício Corrêa – Odacir Soares.

#### **LEGISLAÇÃO CITADA**

#### **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Art. 228. São penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial.

*(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – A Proposta de Emenda à Constituição que acaba de ser lida está sujeita às disposições específicas constantes dos arts. 354 e seguintes do Regimento Interno.

A matéria vai à publicação.

Sobre a mesa, projeto de lei que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

#### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 71, DE 1994

##### Altera o art. 475 da Consolidação das Leis do Trabalho

O Congresso Nacional decreta:

O art. 475, da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 475. A aposentadoria, em qualquer de suas modalidades, não acarreta a extinção do contrato de trabalho e nem constitui motivo justo para a sua rescisão pelo empregador.

§ 1º O empregador que for aposentado por invalidez terá suspenso o seu contrato de trabalho durante o prazo fixado pelas leis de Previdência Social para efetivação do benefício.

§ 2º Recuperando o empregado a capacidade de trabalho e sendo a aposentadoria cancelada, ser-lhe-á assegurado o direito à função que ocupava no tempo da aposentadoria, facultado, porém, ao empregador, o direito de indenizá-lo por rescisão do contrato de trabalho, nos termos dos arts. 477 e 478, salvo na hipótese de ser ele portador de estabilidade, quanto a indenização deverá ser paga na forma do art. 497.

§ 3º Se o empregador houver admitido substituto para o aposentado, poderá rescindir, com este o respectivo contrato de trabalho sem indenização desde que tenha havido ciência inequívoca da interinidade ao ser celebrado o contrato".

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

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

#### Justificação

O empregado, preenchidos os requisitos para a concessão do benefício de aposentadoria, deve ter a oportunidade de continuar desenvolvendo normalmente o seu trabalho. Não se justificam as propostas correntes no sentido de exigir desligamento do emprego quando, depois de tantos anos de serviço prestado, o aposentado se habilita para o recebimento de uma previdenciária que aguarda com ansiedade.

É notório que a Previdência Social enfrenta dificuldades orçamentárias, no entanto, nenhuma destas dificuldades pode justificar o cometimento de injustiças ou o estabelecimento de restrições ao exercício do direito ao trabalho. Quem quer trabalhar deve ser incentivado de todas as formas. Estranhamos o surgimento de proposições que pretendem induzir, ou mesmo forçar, o trabalhador a entregar-se ao ócio.

Tampouco consideramos razoável que a Previdência pretenda invadir a seara do Direito do Trabalho para encontrar nele soluções que devem ser encontradas dentro de seus próprios limites administrativos e legais.

Além disso, a aposentadoria não pode se prestar como mecanismo indireto para rescisão do contrato de trabalho, o que ocorreria sempre que o empregador tentasse induzir o empregado a pedir o seu desligamento a fim receber o benefício previdenciário.

A presente proposição pretende explicar claramente na legislação trabalhista a inexigibilidade da rescisão do contrato em caso de aposentadoria. Desta forma, sendo aprovada a norma proposta, os empregados estarão reguardados contra as interpretações distorcidas e eventuais manipulações contra eles preparadas.

Em face dos argumentos expostos, contar com o apoio e aprovação dos nobres colegas para estas medidas de justiça para com os empregados em vias de se aposentar.

Sala das Sessões, 20 de outubro de 1994. – Senador **Júlio Campos**.

#### LEGISLAÇÃO CITADA

#### CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Art. 475. O empregado que for aposentado por invalidez terá suspenso o seu contrato de trabalho durante o prazo fixado pelas leis de previdência social para a efetivação do benefício.

§ 1º Recuperando o empregado a capacidade de trabalho e sendo a aposentadoria cancelada, ser-lhe-á assegurado o direito à função que ocupava ao tempo de aposentadoria, facultado porém, ao empregador, o direito de indenizá-lo por rescisão do contrato de trabalho, nos termos dos arts. 477 e 478, salvo na hipótese de ser portador de estabilidade, quando a indenização deverá ser paga na forma do art. 497.

- § 1º com redação dada pela Lei nº 4.824, de 5-11-1965.
- Vide Enunciados 72, 97 e 160 do TST.

§ 2º Se o empregador houver admitido substituto para o aposentado rescindir, com este, o respectivo contrato de trabalho sem indenização, desde que tenha havido ciência inequívoca da interinidade ao ser celebrado o contrato.

(À Comissão de Assuntos Sociais – decisão terminativa.)

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – O projeto será publicado e remetido à comissão competente.

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

É lido o seguinte

#### REQUERIMENTO Nº 745, DE 1994

Senhor Presidente,

Nos termos do artigo 43, II, do Regimento Interno do Senado Federal, requiro a licença para me afastar dos trabalhos da Casa, a fim de tratar de interesses particulares pelo prazo de 31 dias, a partir do dia 17 de outubro, uma vez que, concorrendo ao Governo do Estado de Sergipe, não poderei compatibilizar meus deveres de congressista com a campanha eleitoral.

Sala das Sessões, 17 de outubro de 1994. – Senador **Albano Franco**.

**O PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

Fica concedida a licença solicitada.

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

É lido o seguinte

#### REQUERIMENTO Nº 746, DE 1994

Brasília, 18 de outubro de 1994

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal, requiro que seja considerado como licença autorizada

o período do dia 4 a 18 de outubro, quando estive afastado dos trabalhos da Casa, a fim de atender compromissos político-partidários.

No ensejo, renovo protestos de estima e consideração. – Senador **José Sarney**.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

Fica concedida a licença solicitada.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Magno Bacelar.

**O SR. MAGNO BACELAR** (PDT – MA. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores, nos últimos tempos o País está habituado a assistir propagandas do Governo que muitas vezes, ou na maioria delas, não correspondem à verdade. A autopromoção tem sido uma das características do Poder Executivo, enquanto o Poder Legislativo, que não dispõe dos cargos e dos recursos, vem sendo constantemente denegrido pela imprensa exatamente pela falta de poder de negociação.

Mas, Sr. Presidente, Srs. Senadores, há três ou quatro dias venho assistindo pela televisão ao novo lançamento publicitário do Governo Federal, no qual ele diz, senão nesses termos, mas em termos equivalentes, que as crianças têm direito à escola e que a matrícula está garantida; e aqueles que não conseguirem matricular os seus filhos, que recorram ou reclamem das prefeituras municipais porque existem os repasses do FNDE.

Tive a honra de ser Secretário da Educação Estado do Maranhão, em 1974, e conheço um pouco da mecânica do setor educacional. Durante todo o tempo em que fui parlamentar, nesta Casa e na Câmara dos Deputados, tenho me empenhado, não ao nível do eminente Senador Calmon, mas dentro das minhas limitações, em defesa das causas da educação. Infelizmente, para o País e para a nossa juventude, sei que até mesmo os recursos do FNDE são quase sempre utilizados como massa de manobra, proteções políticas, má distribuição e até mesmo construção de obras desnecessárias, porque o problema do Brasil não é sempre a construção de escolas. No Maranhão mesmo, já tive a oportunidade de denunciar um caso de Barra do Corda em que 80% das escolas estavam fechadas e onde nunca chegou a merenda escolar no presente exercício.

Mas, Sr. Presidente, enquanto ocorrem esses fatos, lamentavelmente outros ocorrem em sentido contrário: a Prefeitura Municipal de Timon empregou os recursos que a Constituição prevê, aumentou o número de escolas, o número de matrículas, passou – e isso é muito raro no interior do País – a pagar aos professores pelo menos um salário mínimo, honrando o que determina a Constituição, reciclando professores. Mas, em São Luís, na delegacia do MEC, existe uma diretora que é contrária ao prefeito da cidade de Timon, pois foi colocada por um seu adversário, e todos os projetos são boicotados, não se conseguindo a aprovação de nenhum deles. É lamentável que eu conte isso, mas o mais sério é aquilo a que eu me propus no início da minha fala, que é lamentar e denunciar à Nação o tipo de propaganda que está sendo feita.

Recentemente, consegui uma audiência com o Sr. Ministro e levei comigo a Secretária de Educação de Timon para expor os planos e projetos que estavam sendo feitos. O Sr. Ministro impressionou-se, entusiasmou-se com a exposição feita, pediu elementos, material daquela secretaria, pois a Secretária é também vice-Reitora da Universidade do Piauí, pessoa altamente qualificada. A nossa desilusão veio quando observamos que nenhum dos projetos apre-

sentados para o FNDE para este ano, para aquela cidade, foi aprovado.

Mas, embora o Maranhão seja um Estado pequeno e seus municípios muito menores ainda, a causa da educação, no nosso entendimento, é muito maior e muito mais importante que qualquer governo. Não é justo que o Governo Federal plante em todas as telas de televisão do País uma mentira, um engodo desse tipo, quando sabemos que, somente em São Luís, 80% das crianças em idade escolar estão sem oportunidade. Na cidade de Timon, tive a oportunidade de provar ao Sr. Ministro que 72% da clientela estudantil – os alunos na faixa etária em que o Governo é obrigado a fornecer matrículas e garantir o ensino – estão fora da escola.

O que devemos dizer nós, que fazemos política com seriedade, que fomos aos palanques, às praças públicas, defender a causa da educação, quando o Governo Federal mostra na televisão que os recursos são abundantes e estão sobrando? E isso depois de este Congresso ter-se vilipendiado ao aceitar tantas mudanças, tantos recolhimentos de um Orçamento para o ano que se finda. O Governo mandava retirar e o Congresso concordava.

Por isso, pagou muito caro. Foi maltratado pela imprensa, foi responsabilizado por um Orçamento da União que não seria aprovado. Nunca, em momento algum, o Executivo responsabilizou-se por esse fato. Parece até que, propositalmente, fez a última remessa das alterações orçamentárias de 94 em setembro deste ano, em pleno período eleitoral.

**O Sr. Jacques Silva** – Senador Magno Bacelar, permite-me V. Ex<sup>a</sup> um aparte?

**O SR. MAGNO BACELAR** – Com muita honra, nobre Senador Jacques Silva.

**O Sr. Jacques Silva** – Nobre Senador Magno Bacelar, a questão da educação no Brasil é sempre relegada a segundo plano. Isso não ocorre somente no Estado de V. Ex<sup>a</sup>. Também no meu Estado de Goiás temos esses problemas, como, de resto, em todo o País. O que se vê são escolas caindo aos pedaços, professores improvisando aulas até debaixo de árvores, com cadeiras quebradas, salários irrisórios – principalmente no Norte e no Nordeste –, quando a própria Constituição manda que se aplique 25% da receita tributária na educação, tanto dos Municípios quanto dos Estados e da União. Tenho a impressão – quase uma certeza – de que esses recursos não estão realmente sendo aplicados, porque o que estamos vendo é um verdadeiro sucateamento do ensino público. Hoje, quem quiser ter um filho educado de uma maneira melhor tem que matriculá-lo em escolas particulares, que cobram um preço bastante alto, principalmente para as classes menos favorecidas, tornando-o para estas, com certeza, inacessível. É lamentável que tudo isso ocorra e não se esteja tomando qualquer providência. Os anos passam e as escolas estão abandonadas, com professores sendo mal pagos, e o Governo, como disse V. Ex<sup>a</sup>, fazendo propaganda. É necessário que se corrijam essas distorções, sob pena de, cada vez mais, não se ter condição de melhorar o ensino. Muito obrigado.

**O SR. MAGNO BACELAR** – Nobre Senador Jacques Silva, agradeço V. Ex<sup>a</sup> pelo aparte, que engrandece o meu despretensioso discurso.

Mais uma vez, antecorrem, cedendo ao Poder Executivo e perdendo muito da sua autonomia, o Congresso Nacional concordou em votar o Orçamento sem emendas, abdicando de uma das suas maiores prerrogativas, que é exatamente a de emendar, modificar o Orçamento. Depois de lido o parecer em plenário, o Congresso o aceitou e o aprovou durante a votação da matéria.

Os Líderes desta Casa fizeram uma reunião – da qual também participei – e concordaram com uma proposta do Sr. Ministro da Educação, que veio aqui mostrar não existirem recursos neces-

sários para prosseguir o projeto educacional. O Congresso concorreu, e o Relator fez um outro relatório oral, incluindo as três emendas. Por outro lado, vemos o Governo Federal afirmar que os recursos existem, que foram repassados às prefeituras, sendo a municipalidade responsável pela sua aplicação.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, chegou o momento – e o povo evidenciou isso nessas últimas eleições – de se levar mais a sério o trato da coisa pública, de se demonstrar mais transparência, de se extinguir o engodo, a mentira, principalmente por parte das autoridades maiores do nosso País.

Em outubro, desta tribuna, fiz uma denúncia ao Sr. Ministro da Educação, e não consegui sequer ser recebido por S. Ex<sup>a</sup> para discutir o assunto.

Hoje, faço um desafio: se o Sr. Ministro da Educação conseguir provar, concluindo o inquérito que pedi, relativo à malversação da merenda escolar em Barra do Corda – o qual, até hoje, não avançou sequer um passo –, que afirmei aqui falsidades, que denunciei fatos que não existiram, abro mão do final do meu mandato de Senador, bem como do meu mandato de Deputado Federal, que ainda nem se iniciou.

Faço este desafio não como demagogia, mas para que o Ministro leve a sério as denúncias que são formuladas e retire dos meios de comunicação a sua propaganda, ou entregue aos municípios os recursos que está dizendo que redistribuiu.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Tem V. Ex<sup>a</sup> a palavra.

**O SR. NELSON CARNEIRO** (PP – RJ. Pela ordem. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores, a Nação acompanhou, surpreendida, os acontecimentos que marcaram a eleição do dia 3 de outubro no Rio de Janeiro.

Não focalizarei o meu caso pessoal, esperando fazê-lo, mais longamente, em outra oportunidade. Desejo, porém, fazer uma pergunta, que endereço a quantos no meu Estado se preocupam com a normalidade e a segurança do pleito eleitoral: será possível que o Tribunal, que chegou à conclusão – e somente por isso já merece louvores – de que a eleição para deputado estadual e deputado federal tinha sido de tal forma fraudada que nem sequer poderia ser corrigida através de uma recontagem dos votos, fará ouvidos moucos àqueles que pedem a revisão ou a anulação de todo o pleito, para que não se tisne e não se manche de ilegitimidade qualquer companheiro que aqui chegue para integrar o Senado Federal?

Sr. Presidente, não seria o caso de perguntar se os fraudadores não são os mesmos que fraudaram as eleições de deputado? Eles, que participaram das eleições e foram apontados pela Justiça – e serão apontados certamente pela Procuradoria – como responsáveis pela fraude generalizada?

Não seria este o momento de o Estado do Rio de Janeiro completar a sua obra e novamente abrir o pleito para senador, para que possa enviar a esta Casa quem não se envergonhe de chegar aqui carregando nos ombros, por toda a vida, o ônus da ilegitimidade?

Sr. Presidente, esta é a pergunta que faço, menos como candidato e mais como cidadão. Colaborarei o quanto for preciso para que as urnas se abram novamente e cheguem a esta Casa os preferidos pela vontade do povo fluminense. Contudo, será que o lodo que o Tribunal acaba de limpar não atinge outros setores?

Esta é a indagação que faço, Sr. Presidente.

**O Sr. Magno Bacelar** – Permite-me V. Ex<sup>a</sup> um aparte, nobre Senador Nelson Carneiro?

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Com muito prazer.

**O Sr. Magno Bacelar** – Nobre Senador, lamentavelmente, o Rio de Janeiro – fui educado naquela cidade e tenho por ela um amor muito grande – volta às manchetes com um escândalo tão grande. Mas isso não é novidade. O ex-Governador Leonel Brizola já denunciava esses movimentos suspeitos, já levantava suspeição sobre a legitimidade de alguns pleitos, e teve até oportunidade, recontados os votos, de provar que havia fraude naquela eleição. Quero trazer a solidariedade, não apenas do companheiro, mas solidariedade a V. Ex<sup>a</sup> pela pergunta que deixa no ar, acrescentando apenas o seguinte: se a eleição deve ser anulada para o proporcional, o que levou aquela Corte a decidir ou a julgar que o restante do pleito teve a lisura necessária, espelhou a vontade popular? Provado que houve fraude com relação à proporcional, não há nem como discutir-se que não tenha sido contaminada toda a eleição do Rio de Janeiro, já que não se tem a menor dúvida de que quem fez parte da fraude participou dela toda. Também concordo com V. Ex<sup>a</sup>, a Justiça precisa passar a limpo a eleição, deixá-la fora de dúvida, até para que os novos representantes do Rio de Janeiro tenham a legitimidade de que precisam para defender os seus mandatos e representar aqueles que os mandaram para cá.

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, nobre Senador.

**O Sr. Jacques Silva** – Permite-me V. Ex<sup>a</sup> um aparte?

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Com muito prazer.

**O Sr. Jacques Silva** – Nobre Senador Nelson Carneiro, V. Ex<sup>a</sup> tem toda razão, até mesmo porque o pleito para Senador, no seu Estado, foi bastante acirrado; portanto, pode ter havido interesse de alguém em fraudar a eleição para Senador. Então, já que vamos ter eleição para Governador e para Deputado, por que não também para Senador, a fim de, como disse o nobre Senador Magno Bacelar, tirar a limpo essa situação? Achei muito corajosa a decisão do Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro e confesso a V. Ex<sup>a</sup> que tenho as minhas dúvidas se o TSE irá acatar aquela decisão, até porque os candidatos eleitos irão se insurgir contra tal decisão. De qualquer maneira, os fatos acontecidos no Rio de Janeiro vêm provar, sobretudo, a fragilidade do processo eleitoral no que diz respeito à apuração. É possível que o mesmo que ocorreu no Rio de Janeiro tenha acontecido em outros Estados. Confesso a V. Ex<sup>a</sup> que me preocupo muito com o sistema atual de apuração. Faz-se uma eleição, disputa-se uma eleição, gasta-se dinheiro e, na hora de apurar os votos, fazer os boletins e digitá-los, os partidos praticamente não têm controle, pois é humanamente impossível fazer uma fiscalização que surta o efeito desejado. A maioria dos juizes, muitas vezes, sequer permite que os partidos exerçam a fiscalização. Assisti pela televisão que, em certo Estado, os fiscais ficavam atrás de uma cerca, como se lá de trás pudessem olhar o voto e fiscalizar para o seu partido condignamente. De modo que esse processo não funciona, sobretudo quando sabemos que, em grandes Estados, o juiz nem sempre conhece as pessoas que designa para compor as mesas, tanto receptora quanto apuradora. Ou seja, esse processo é realmente falho, pois deixa os candidatos e os partidos políticos expostos à vontade daqueles que estão ali manipulando os boletins e as listas de apuração. Canta-se um voto para o José da Silva, e este pode muito bem ser anotado para o Pedro, que é seu vizinho. Passados dois, três dias, é que o boletim vai a público – na hora, não se tem cópia dele –, e, portanto, não há mais como reclamar. Depois de digitado, então, é muito pior. De modo que esse sistema de apuração tem de ser corrigido. V. Ex<sup>a</sup> tem razão também quando exige que o Rio de Janeiro venha a ter novamente eleição para Senador. E aí tenho certeza de que esta Casa não ficaria privada da inteligência de V. Ex<sup>a</sup>

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>

Queria apenas perguntar, da tribuna mais alta deste País, se é possível alguém sujar uma de suas mãos na fraude e a outra permanecer limpa, intocada, como se as duas mãos não fossem cúmplices, não fossem responsáveis pela fraude cometida.

Sr. Presidente, farei uma única referência ao meu caso pessoal. Éramos 14 candidatos ao Senado, mas, na véspera das eleições, fui surpreendido com a notícia de que, sendo o nº 11 na sequência dos candidatos, passara a ser o nº 10. O que fiz? Não seria mais possível corrigir o modelo, pois este já havia sido distribuída a todo o Estado; não havia como fazer chegar a todas as pessoas, a todos os correligionários, a notícia de que eu não era mais o nº 11, e sim o nº 10 na colocação da cédula.

Tive o cuidado de telefonar ao ilustre Presidente do Tribunal Superior Eleitoral, Ministro Sepúlveda Pertence, e participar-lhe o que ocorria, solicitando-lhe alguma providência. Atenciosamente, S. Ex<sup>a</sup>, com a maior preocupação de acertar, lamentou o fato, mas constatou que era impossível corrigi-lo inteiramente; entretanto, tomaria todas as providências a seu alcance para que tal fato não tivesse repercussão eleitoral.

Realmente, teve S. Ex<sup>a</sup> o cuidado de telefonar ao Juiz Paulo César Salomão, que era o Corregedor da Justiça Eleitoral local, o qual teve também a maior preocupação em me atender. Disse-me que o único recurso que lhe restava seria, ainda naquele fim de tarde, fazer, pela televisão, a retificação necessária; e assim foi feito.

Quero aqui exaltar o cuidado de S. Ex<sup>a</sup>, que procurou fazê-lo através de comunicados pela televisão. Mas veja V. Ex<sup>a</sup> como tudo isso era precário: a retificação foi feita no domingo, 2 de outubro, para uma eleição que iria começar momentos depois.

Não posso, Sr. Presidente, e não tenho como acompanhar a eleição em todos os municípios, em todas as seções. Não sei o quanto isso me prejudicou; sei, porém, que certamente fui prejudicado. Refiro-me a esse fato, não para justificar os resultados. Os resultados são outros, e ocuparei oportunamente esta tribuna para falar sobre os mesmos. Quero afirmar como é difícil o exercício de um direito neste País, quando uma simples alteração na chapa desloca a posição do candidato, divulgada antecipadamente por todo o Estado.

**O Sr. Josaphat Marinho** – Permite-me V. Ex<sup>a</sup> um aparte?

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Com muita honra, nobre Senador Josaphat Marinho.

**O Sr. Josaphat Marinho** – Não tive a oportunidade de ouvir o início do seu discurso, nobre Senador Nelson Carneiro, mas desde ontem à noite, ao ouvir a notícia sobre a declaração de nulidade das eleições proporcionais no Rio de Janeiro, em função da extensão da fraude, que eu me pergunto: se a fraude foi tão extensa, que impôs a declaração de nulidade de toda a votação proporcional, como, sob que fundamento, se há de excluir do mesmo vício o restante das eleições? Se a Justiça Eleitoral não pôde dizer que eram nulos apenas determinados votos de certas zonas quanto ao voto proporcional, que certeza terá da legitimidade da votação nas demais situações, inclusive no voto majoritário? Não posso analisar o problema do Rio de Janeiro nos seus pormenores, mas faço a indagação em nome do princípio: como ressaltar de nulidade as outras eleições que foram realizadas no mesmo dia, sob o mesmo regime, com os mesmos mesários, com os mesmos juizes? Como discriminar dentro dessa votação o que é nulo, o que não o é, o que é legítimo e o que é fraudulento? Eu gostaria de ver como, afinal, a Justiça há de se pronunciar, porque, de certo, essa matéria será provocada junto ao Tribunal Superior Eleitoral. Era a indagação que eu me fazia e faço agora, em plenário, sem saber sequer se V. Ex<sup>a</sup> já a terá feito no início do seu discurso.

**O SR. NELSON CARNEIRO** – Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, nobre Senador Josaphat Marinho.

Sr. Presidente, ocupo a tribuna, nestes breves minutos, para dizer que confio que a Justiça do Estado do Rio de Janeiro resolverá a matéria relativa às eleições para o Senado Federal com a mesma preocupação de preservar a legitimidade do voto, como acaba de fazer com a eleição para Deputados Federais e Estaduais. Dois critérios e duas medidas diferentes parecem jogar sobre esta Casa, sobre os que aqui chegarem representando o povo fluminense, a pecha da ilegitimidade, a pecha da corrupção, a pecha da fraude.

Vamos confiar, Sr. Presidente, na Justiça do Estado do Rio de Janeiro, que honrou as esperanças que nela se depositavam. Não vamos desanimar. Vamos continuar confiando. Este é o meu propósito. Esta é a minha decisão.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – Concedo a palavra ao nobre Senador Jutahy Magalhães.

**O SR. JUTAHY MAGALHÃES** (PSDB - BA. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores, assim como em todos os outros campos da atividade humana, também na política vivemos hoje, em nível mundial, era de franca e aberta demolição de parâmetros há muito cristalizados. A célebre frase de Karl Marx – tudo que é sólido desmancha no ar – parece estar ganhando hoje, século e meio depois de cunhada, sua plena atualidade. Critérios de análise secularmente consagrados perdem todo o sentido e toda a utilidade. Organizações políticas até então profundamente enraizadas no seio de determinado povo são completamente abandonadas por suas bases, vendo-se forçadas a modificar não apenas suas plataformas como até mesmo seus símbolos e denominações. Partidos e coligações há décadas encastelados no poder são subitamente jogados ao ostracismo, cedendo lugar, em alguns casos, a agremiações sem qualquer tradição, recém-constituídas.

Nos meios de comunicação, ao discutir-se a situação política na Rússia, a designação "conservadores" é agora aplicada aos ex-comunistas, saudosos do "socialismo real", desmontado pelo Presidente Boris Ieltsin. Na Espanha, de forma simétrica, o herdeiro do franquismo, José Maria Aznar, líder do Partido Popular, chama de "conservadores" os governistas do Partido Socialista Operário Espanhol (PSOE).

Muito embora a intenção de Aznar, ao adotar esse rótulo para seus adversários, seja a de caracterizá-los como dinossauros políticos ultrapassados e de ressaltar o caráter pretensamente contemporâneo – e, nessa medida, progressista – da ideologia liberal que professa, é de admitir-se que provavelmente concordariam com ele os fundadores do PSOE de Felipe González. Afinal, ao iniciar seu terceiro mandato, em 1989, visando a evitar possível explosão inflacionária provocada por excesso de demanda, González deu início a um plano econômico ultra-ortodoxo, com elevação das taxas de juros, desvalorização da moeda nacional e cortes nos gastos públicos. Os resultados da política "socialista" foram: queda da inflação, equilíbrio da balança comercial e disparo da taxa de desemprego, que chegou a vinte e dois por cento da força de trabalho ou mais de três milhões de pessoas!

Essa situação de desemprego massivo provocou o rompimento da União Geral dos Trabalhadores, tradicionalmente ligada ao PSOE, com o Governo. Apesar disso e do desgaste acumulado junto à opinião pública – em consequência do desemprego, da paralisação econômica e de um enorme escândalo de financiamento ilegal de seu partido –, Felipe González conquistou, em junho de 1993, nova vitória sobre o Partido Popular (PP), dessa vez por pequena margem.

José Maria Aznar, do PP, vem revelando-se um político habilidoso, que tem logrado, ao longo dos últimos anos, modernizar



a imagem de seu partido, livrando-o do estigma de sua vinculação ao franquismo. Além disso, tem explorado com inteligência a decepção do eleitorado de esquerda com as políticas liberais aplicadas por González, inclusive pedindo seu voto. É possível, todavia, que nas eleições do ano passado Aznar tenha sido contaminado pelo veneno que destilou contra González: *conquanto batesse na tecla da "falta de condições morais" dos socialistas para manter-se no governo, Aznar estava, ele próprio, envolvido em um escândalo referente a construções ilegais na cidade de Burgos.*

Mais recentemente, porém, nas eleições para o Parlamento Europeu realizadas em junho passado, o PSOE teve de amargar sua primeira derrota em doze anos de poder: conquistou apenas trinta por cento dos votos, contra quarenta por cento obtidos pelo PP. Esse resultado faz prenunciar dificuldades quase intransponíveis para Felipe González em futuros pleitos nacionais.

Na França, paradoxo político muito semelhante ao espanhol mereceu duríssimo julgamento por parte dos eleitores em março do ano passado. Após dominar a política francesa por longo tempo – de 1981 até 1993, com exceção do período entre 1986 e 1988, no qual o Presidente François Mitterrand conviveu com gabinete parlamentar conservador –, o Partido Socialista (PS) francês foi massacrado nas eleições parlamentares de março de 1993, passando de duzentas e setenta e cinco para apenas cinquenta e quatro cadeiras na Assembleia Nacional. A esmagadora maioria foi conquistada pela coalizão União pela França (UPF), aliança entre os neogaullistas da União para a República (RPR) e os centristas da União pela Democracia Francesa (UDF).

Curiosamente, o principal fator determinante para a estrondosa derrota da esquerda, com muito mais peso do que a interminável sequência de denúncias de corrupção envolvendo importantes figuras do PS, foi o incremento do índice de desemprego, que atingiu doze por cento no início deste ano. Em contrapartida a esse número que tanta ira provocou nos sindicatos franceses, quais os trunfos que o PS tinha para exibir aos eleitores durante a campanha eleitoral? Exatamente indicadores positivos pertencentes ao arsenal técnico de seus adversários políticos: uma moeda sólida e a inflação de apenas 2,1% ao ano.

Faz ainda sentido, Sr. Presidente, Srs. Senadores, procurar distinguir esquerda e direita?

No entanto, aquele que deveria ser o outro lado do espectro político não tem ficado aquém no que tange a frustrar o eleitorado. Dez anos atrás, a ideologia neoliberal encontrava-se no auge em sucesso e popularidade. Não só nos círculos políticos como também nos acadêmicos, afirmava-se a inexorabilidade de sua hegemonia e a certeza de que os problemas econômicos e sociais contemporâneos seriam solucionados pela aplicação das medidas preceituadas por essa doutrina. No entanto, quando colocado em prática, o receituário neoliberal nem de longe se mostrou tão miraculoso quanto prometiam. Nos Estados Unidos, três gestões sucessivas do Partido Republicano encerraram-se melancolicamente em novembro de 1992, com uma folgada vitória do democrata Bill Clinton. Na Grã-Bretanha, quinze anos de domínio conservador, primeiro com Margaret Thatcher e mais recentemente com John Major, deixaram trágico saldo de milhões de postos de emprego suprimidos e desmontagem do aparelho de assistência social do Estado. Hoje, pesquisas de opinião indicam que mais de cinquenta por cento da população quer um governo trabalhista, contra menos de vinte por cento de apoio aos conservadores.

Cabe questionar, contudo: esse apoio do eleitorado inglês ao Partido Trabalhista representa efetiva adesão a um ideário significativamente diverso daquele defendido pelos Conservadores? É de se duvidar. Afinal, os trabalhistas estão cada vez menos socialistas.

Cunhou-se já, para definir a ala moderada, hoje majoritária no Partido Trabalhista, o rótulo "neo-socialistas". Curiosamente, na avaliação da conservadora publicação britânica *The Economist*, os "neo-socialistas" podem ser a alternativa para o fracasso das gestões Thatcher e Major, colocando-se como esperança para uma classe média assustada com a queda na sua qualidade de vida, com o aumento do desemprego e a falta de perspectiva de penetrar no mercado.

Qual seria a explicação para essa aproximação entre os apologistas do mercado, até ontem adeptos incondicionais de Ronald Reagan e Margaret Thatcher, e a secção inglesa da Segunda Internacional? Segundo a revista, os socialistas de hoje "estão melhores em parte porque não adotam mais o socialismo". É uma referência aos "socialistas de mercado", que aceitam os limites e perigos da ação do governo, mas querem dar mais assistência ao cidadão.

Para que se tenha idéia da metamorfose por que vem passando o centenário Partido Trabalhista, basta avaliar as posições defendidas por seu novo líder, o jovem Tony Blair, de apenas quarenta e um anos, que sucedeu no mês passado John Smith, prematuramente falecido. Blair, ex-Ministro do Interior do governo paralelo e deputado trabalhista desde 1983, escolhido para a liderança partidária por cinquenta e sete por cento dos quase quatro milhões e meio de votantes no pleito interno, ganhou destaque e popularidade defendendo medidas duras contra a criminalidade e foi elogiado até pela Confederação das Indústrias Britânicas, bastião do conservadorismo local.

O que parece estar ocorrendo, Sr. Presidente, Srs. Senadores, é que o eleitorado, não apenas na Inglaterra mas nos países industrializados em geral, percebe a volatilização do quadro partidário, a quase indistinção entre as forças políticas e passa, ele próprio, a comportar-se de forma nada ideológica. Nos Estados Unidos, em 1992, a insatisfação dos eleitores castigou o Partido Republicano, o mais conservador dentre os dois grandes partidos norte-americanos. Na França, em 1993, a punição recaiu sobre a esquerda. Na Inglaterra, ao que tudo indica, o próximo pleito conduzirá os conservadores ao ostracismo. Na Espanha, ao contrário, os socialistas deverão ser expulsos do poder. Ou seja: não se pode dizer, em nível mundial, que esteja ganhando terreno quer a direita, quer a esquerda.

Dentre os exemplos citados, quais os traços em comum? A derrota dos partidos governistas! E, ainda mais significativo, altos índices de abstenção. Evidentemente, frente a um quadro político fluido e indistinto, não parece ao eleitor que valha a pena exercer o seu direito de cidadania, depositando seu sufrágio. Ou, quando o faz, é para expressar seu descontentamento com o governo.

Mas se quisermos debruçar-nos sobre um verdadeiro terremoto político, um cataclismo de proporções estelares, nosso destino não pode ser outro senão a velha Itália.

Como é notório, nas últimas cinco décadas, desde o fim da Segunda Grande Guerra, a política italiana, embora em muitos períodos conturbada, sofrendo crises, com sucessivas quedas de gabinetes, era dominada por uns poucos e poderosos partidos. A Democracia Cristã compôs todos os gabinetes nesse período, muitas vezes associada a outros partidos de centro-direita ou de direita. Em outras ocasiões, inclusive recentemente, a composição era entre o Partido Democrata-Cristão e o Partido Socialista. O Partido Comunista Italiano (PCI), maior partido comunista do Ocidente, não chegou a participar do governo, mas foi, durante muito tempo, a principal força da oposição, chegando, na década de setenta, a receber o voto de um entre cada três eleitores italianos. Pouco depois da queda do Muro de Berlim, quando já se divisava o desmoronamento da União Soviética e de seu bloco político, o PCI mudou seu nome para Partido Democrático de Esquerda (PDS) e assumiu feição social-democrata.



No ano passado, todavia, desabou a tempestade. Ou seria mais apropriado dizer furacão? Uma monumental operação policial/judicial, com investigações por todo o país, que veio a se tornar conhecida como Operação Mãos Limpas, desvelou os elos que ligavam a Máfia, a Camorra e outras entidades do crime organizado com a elite política e econômica da sociedade peninsular.

A revelação das promíscuas relações entre membros do executivo e do judiciário, parlamentares, grandes empresários e bandidos de alto coturno caiu como uma bomba na opinião pública. Da noite para o dia, o Primeiro-Ministro, Ministros, ex-Ministros, centenas de parlamentares e outras autoridades passavam à condição de réus e muitos deles eram encarcerados. Eram denúncias variadas, envolvendo corrupção, tráfico de influência, financiamento ilegal de campanhas e outros ilícitos. Restaram irremediavelmente conspurcadas as imagens de quase todos os partidos, principalmente o Partido Democrata-Cristão e o Partido Socialista, que se viram forçados, inclusive, à mudança de denominação.

Considerada a proporção do abalo na estrutura político-partidária do país, despontavam como favoritos nas pesquisas para as eleições de março deste ano os pós-comunistas do PDS, que haviam saído praticamente ilesos da Operação Mãos Limpas. As urnas reservavam, no entanto, uma grande surpresa para os observadores. Saiu-se vitorioso, com vinte e um por cento dos votos, o partido *Forza Italia*, do qual, até então, pouca gente ouvira falar.

Trata-se da agremiação organizada poucos meses antes do pleito pelo bilionário Silvio Berlusconi. Com ela o magnata conseguiu, em pouquíssimo tempo, apoiado em sua rede de televisão, galvanizar a preferência do eleitorado italiano, aparentemente desorientado após o naufrágio dos partidos que há tanto tempo mantinham a hegemonia da cena política local.

Para compor a maioria parlamentar que o levaria à chefia do governo, Berlusconi aliou-se aos separatistas da Liga Norte e, para pavor de muita gente, aos neofascistas da Aliança Nacional.

A Liga Norte, liderada por Umberto Bossi, já vem, há algum tempo, marcando presença forte nas eleições italianas, principalmente graças à penetração que tem em Milão. Este ano, faturou quase nove por cento dos votos. Com eles, credenciou-se, na composição governista, a alguns ministérios e à presidência da Câmara dos Deputados. Esse cargo foi ocupado pela jovem deputada milanesa Irene Pivetti, de apenas trinta e um anos. Pivetti, uma católica integralista apontada por judeus romanos como anti-semita, estreou no cargo com uma entrevista na qual teceu elogios a Mussolini.

A Aliança Nacional, liderada pelo articulado e competente Gianfranco Fini, se chamava até janeiro deste ano Movimento Social Italiano e tinha um eleitorado fixo de cinco a seis por cento dos votos. Nas eleições gerais de março, pulou para mais de doze por cento dos votos, elegeu cento e seis dos 366 deputados da bancada majoritária e ganhou cinco ministérios no governo Berlusconi.

Tocou também a um neofascista, Maurizio Gasparri, racista e xenófobo declarado, o Vice-Ministério do Interior, responsável pela imigração. Um milhão e meio de imigrantes pobres atualmente residentes na Itália, metade dos quais clandestinos, têm agora um motivo a mais de preocupação, além dos freqüentes ataques dos *skin-heads*, das manifestações de hostilidade e das humilhações a que já estavam expostos nas ruas, nas escolas e nos locais de trabalho.

Para os vizinhos europeus também não faltam motivos de preocupação em relação à presença de ministros neofascistas no poder na Itália: o primeiro ato do novo Presidente de Relações Ex-

teriores da Câmara, Deputado Mirko Tremaglia, da Aliança Nacional, foi pedir de volta a Península de Istra, que a Itália perdeu para a Iugoslávia durante a guerra.

Para alguns intelectuais, além do espaço conseguido pelos separatistas e os neofascistas, a atual política italiana encerra um fator ainda maior de preocupação, que é o estilo do próprio Berlusconi, típico de um autoritário ou ingênuo que pensa igualarem-se a chefia de um governo e o comando de uma empresa.

Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Como se pode ver, a crise das organizações e dos parâmetros políticos tradicionais nos países industrializados tem aberto espaço para o crescimento de alternativas sombrias. A ideologia fascista, que incendiou e ensanguentou o continente europeu no passado, aumenta sua penetração junto ao eleitorado não apenas na Itália, mas também na Alemanha e na França.

A análise dos resultados da eleição francesa de março de 1993, se consideradas apenas as cadeiras conquistadas no Parlamento por cada agremiação, poderia levar a avaliação bastante equivocada. No caso específico dos neofascistas da Frente Nacional, o fato de não terem eleito um único deputado, nem mesmo seu líder Jean-Marie Le Pen, não reflete, nem de longe, a acolhida que sua pregação teve junto aos votantes. Considerados os sufrágios recebidos, veremos que os neofascistas franceses obtiveram os mesmos doze e meio por cento que deram a seus co-irmãos italianos cento e seis deputados e significativa participação no governo. A ausência da Frente Nacional no Parlamento é explicada pelas distorções provocadas pelo sistema eleitoral francês, do voto distrital majoritário, as mesmas que fizeram com que o conjunto da esquerda conquistasse apenas dezesseis por cento das cadeiras, mesmo tendo recebido, no primeiro turno, quase quarenta por cento dos votos.

Mas as novidades do quadro partidário francês, embora não tão espetaculares quanto na Itália, não se resumem à conquista da hegemonia pelos neogaullistas e ao crescimento da extrema direita.

O empresário Bernard Tapie, dono do clube de futebol Olympique de Marselha, ex-socialista, fundou e preside o Movimento Radical de Esquerda, geralmente identificado pelos analistas políticos como um partido populista. Resistindo sobranceiro às acusações de demagogo desfechadas pelos adversários, bem como às inúmeras imputações de fraudes diversas no meio empresarial, objeto de investigações em seis diferentes processos, Tapie vai firmando sua liderança: na recente eleição para o Parlamento Europeu, seu partido abocanhara doze por cento dos votos, pouco abaixo dos quatorze e meio por cento obtidos pelo histórico Partido Socialista.

Se Tapie tirou preciosos votos do já magro eleitorado do PS, também as forças tradicionais da direita passam a enfrentar a concorrência de novatos. Para o premiê neogaullista Edouard Balladur, da RPR, e o ex-Presidente Valéry Giscard d'Estaing, da UDR, a fonte de preocupação é a ascensão de Philippe de Villiers, político que obteve doze por cento dos votos para o Parlamento com um discurso virulentamente antieuropeu e pouca coisa mais civilizada do que o de Le Pen.

Aliás, no que tange à eleição para o Parlamento, tratou-se de mais um episódio nessa sequência de derrotas das forças políticas tradicionais do continente. Principalmente nos partidos atualmente instalados no governo, mas também nas searas dos partidos de oposição, os resultados da eleição europeia provocaram grandes estragos. Pior ainda, a eleição representou verdadeira ducha de água fria nos sonhos de unidade europeia corporificados no Tratado de Maastricht.

Quando da criação do Parlamento Europeu, há cerca de quarenta anos, seus idealizadores previam que ele seria a expres-

são de uma nova mentalidade – continental – acima das particularidades nacionais. O resultado da eleição para suas quinhentas e sessenta e sete cadeiras, realizada em junho passado, demonstra ser ainda muito longo o caminho a percorrer até que os europeus atinjam esse novo patamar, supranacional, de vida política.

A eleição foi caracterizada pela apatia do eleitorado, com abstenção elevadíssima: apenas cinquenta e seis por cento dos eleitores se deram ao trabalho de votar, o índice mais baixo, até hoje, de um pleito para o Parlamento Europeu. E mesmo os votos depositados traziam evidente a motivação fincada nas questões nacionais. Irritados com o desemprego, a corrupção e pouco interessados nas propaladas vantagens da unificação, os eleitores limitaram-se, na maioria dos países, a aproveitar a oportunidade para castigar seus governos, seja votando na oposição tradicional – como na Grã-Bretanha e na Espanha –, seja apoiando partidos antieuropeus – como na Bélgica, na Dinamarca e na Grécia. As exceções ficaram por conta da Alemanha e da Itália, onde os governantes se saíram bem.

Mais uma vez confirmou-se a velha crença de que os grandes problemas são, antes de tudo, questões provinciais. Ou, nesse caso, nacionais. A falta de entusiasmo em relação aos assuntos comunitários ficou de todo evidente onde os problemas locais não foram suficientemente estimulantes para mobilizar os cidadãos. Nesses países, os índices de abstenção foram ainda mais elevados. Por exemplo: em Portugal e na Holanda – tradicionais entusiastas da unificação – só trinta e cinco por cento dos eleitores reservaram parte de seu tempo para votar.

Dentre os partidos que estão no governo, a derrota mais frágil tocou ao Partido Conservador britânico, que teve a pior votação da história: menos de vinte e oito por cento dos votos, mantendo apenas dezoito das trinta e duas cadeiras que detinha no Parlamento Europeu. O beneficiário da derrota dos conservadores foi o Partido Trabalhista, há quinze anos na oposição: obteve mais de quarenta e quatro por cento dos votos e pulou de quarenta e cinco para sessenta e duas cadeiras, beneficiando-se, logicamente, do sistema de voto distrital majoritário, vigorante na Grã-Bretanha, tal como na França.

A profundidade da derrota dos conservadores aumenta as dificuldades domésticas de John Major. Ser-lhe-á custoso, agora, conter as pressões pela antecipação das eleições gerais britânicas, previstas para 1996 ou 1997.

Outra expressiva derrota governista foi registrada na Espanha, como já vimos, onde José María Aznar abriu caminho para tornar-se o sucessor de Felipe González na chefia do governo. A diferença é que aqui a vitória tocou aos conservadores e a derrota, aos socialistas.

Na Itália, a eleição para o Parlamento serviu para confirmar e aprofundar as tendências manifestadas na eleição geral de março. A Forza Italia do premiê Silvio Berlusconi ampliou sua votação, passando de vinte e um para mais de trinta por cento dos votos. Os aliados de Berlusconi, no entanto, não conseguiram crescer, aparentemente limitados pelo crescimento da Forza Italia: os separatistas da Liga Norte tiveram queda de dois pontos percentuais, enquanto a Aliança Nacional repetiu a votação de março.

Contudo as repercussões mais significativas na Itália, dessas eleições europeias, fizeram sentir-se no campo da oposição. Os pós-comunistas do PDS, já abalados pela não-confirmação de seu favoritismo na eleição geral de março, sofreram nova e profunda decepção. Dessa feita, o humilhante desempenho da agremiação – dezenove por cento dos votos – levou à renúncia de seu líder, Achille Occhetto. Ao que parece, encerrou-se aí, melancolicamente, a carreira política do dirigente que parecia destinado a levar os pós-comunistas italianos ao poder, depois de ter transformado o

maior PC do Ocidente numa organização social-democrata. Segundo avaliações abalizadas, não será fácil a substituição de Occhetto, que foi mais longe do que qualquer outro líder comunista reformador, tendo demolido impiedosamente os dogmas leninistas que motivaram a fundação do Partido Comunista Italiano (PCI) em 1921.

Também nas fileiras da oposição francesa, as eleições europeias fizeram rolar uma cabeça. O fraco desempenho do Partido Socialista, com quatorze por cento dos votos – o pior resultado desde os anos setenta –, levou o líder Michel Rocard a colocar seu cargo à disposição da direção partidária. Rocard afirmou-se disposto, ainda, a sacrificar sua pretensão de ser o candidato do partido à sucessão do Presidente François Mitterrand, em 1995. Agora, à exceção do Presidente da Comissão Europeia, Jacques Delors, que parece não estar interessado em entrar na corrida presidencial, o PS não tem candidatos viáveis para a sucessão de Mitterrand.

Essa eleição, em geral tão frustrante para os entusiastas da Europa unida, consagrou, contudo, a vitória de um fervoroso paladino da unificação: o chanceler alemão Helmut Kohl. Como já acontecera em outras eleições, Kohl e seus aliados desmentiram as pesquisas que apontavam sua derrota, conquistando quase trinta e nove por cento dos votos, contra trinta e dois por cento obtidos pelos social-democratas.

As eleições nacionais alemãs realizar-se-ão no dia 16 de outubro próximo. Assim sendo, o resultado do pleito para o Parlamento representou um sério revés para o líder do Partido Social-Democrata, Rudolf Scharping, que viu reduzir-se muito suas chances de se tornar o próximo chanceler.

A explicação para a vitória conservadora pode ser encontrada em pesquisas recentes. Elas indicam que o eleitorado alemão convenceu-se de que o período recessivo iniciado com a reunificação está chegando ao fim, graças aos esforços do governo.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, a análise da situação política e partidária nos principais países industrializados sugere estar em processo de desaparecimento o eleitor engajado, com uma opção partidária apriorística. O eleitor contemporâneo não faz sua opção em função dos rótulos tradicionais de esquerda e direita. Não adota, em caráter mais ou menos permanente, um engajamento partidário. Não tem, em geral, uma identificação pessoal com as agremiações partidárias tradicionais, suas siglas e seus símbolos. Seu comportamento eleitoral é, via de regra, determinado por fatores eminentemente conjunturais, servindo para expressar sua aprovação ou desaprovação aos partidos e aos políticos, especialmente àqueles que estão no governo.

Não nos cabe, com certeza, criticar esse comportamento. Ele se origina em décadas de decepções com forças políticas inseridas nas mais variadas latitudes do espectro ideológico. Origina-se, também, no fato de que são cada vez mais imperceptíveis as distinções político-ideológicas, principalmente quando se tenta percebê-las a partir da prática governamental dos diversos partidos.

Na verdade, para alguns, pode até haver um elemento auspicioso nesse processo de volatilização das diferenças ideológicas. Crêem esses que poderá resultar do processo uma prática política mais evoluída, destituída de sectarismo, conjugando as melhores idéias do socialismo e do liberalismo para gerar uma ideologia efetivamente humanista, pragmática na acepção mais elevada do termo, voltada incondicionalmente para a conquista do bem comum enquanto objetivo clássico da praxis política.

O que devemos combater, com todas as nossas forças, é a possibilidade de que a falência das doutrinas políticas dominantes no pós-guerra abra espaço para o ressurgimento de ideologias embasadas no ódio e defensoras da violência. Há apenas cinquenta

anos, a humanidade pagou um preço muito caro por ter permitido o alastramento do fascismo. Seus conseqüências, o racismo e a xenofobia são ideários odiosos, estúpidos e intoleráveis. Contra eles, todos os humanistas devem cerrar fileiras!

Muito obrigado!

**COMPARECEM MAIS OS SRS. SENADORES:**

Divaldo Suruagy – Gilberto Miranda – Irapuan Costa Júnior.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) – A Presidência dispensa na presente sessão o período destinado à Ordem do Dia, nos termos do art. 174 do Regimento Interno.

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) A Presidência convoca sessão conjunta a realizar-se hoje às 18h30min, destinada à apreciação de medidas provisórias.

Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, designando para sessão ordinária de amanhã a seguinte

### ORDEM DIA

– 1 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 44, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único do Projeto de Decreto Legislativo nº 44, de 1993 (nº 250/93 na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Independente Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade Lajeado, Estado do Rio Grande do Sul, tendo pareceres, proferidos em plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Áureo Mello, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 2 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 45 DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 45, de 1993 (nº 253/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Capinzal Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Capinzal, Estado de Santa Catarina, tendo pareceres, proferidos em plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 3 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 46, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 46, de 1993 (nº 248/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Fraternidade Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Araras, Estado de São Paulo, tendo parecer, proferido em plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Álvaro Pacheco, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 4 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 48, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1993 (nº 264/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Jornal do Brasil Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, tendo pareceres, proferidos em plenário, Relator: Senador Áureo Mello, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 5 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 49, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 49, de 1993 (nº 273/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Litoral Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, na cidade de Osório, Estado Rio Grande do Sul, tendo pareceres, proferidos em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 6 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 52, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 1993 (nº 246/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Grande Lago Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Santa Helena, Estado do Paraná, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Affonso Camargo, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 7 –

#### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 55, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 55, de 1993 (nº 267/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Paquetá Empreendimentos Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Floriano, Estado do Piauí, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Ney Maranhão, em substituição à Comissão de Educação.

## - 8 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 7, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 7, de 1994 (nº 308/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a outorga deferida à Rádio Cultura de Timbó Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Timbó, Estado de Santa Catarina, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação.

## - 9 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 9, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 9, de 1994 (nº 301/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio e TV Tapajós Ltda., para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Santarém, Estado do Pará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

## - 10 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 10, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1994 (nº 297/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Pe. Urbano Thiesen para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Novo Hamburgo, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

- 1º pronunciamento: Relator: Senador João França, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Meira Filho, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

## - 11 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 11, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 11, de 1994 (nº 265/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à S.A. Rádio Verdes Mares, para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Fortaleza, Estado do Ceará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

## - 12 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 12, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 12, de 1994 (nº 319/93, na Câmara dos Deputados), que aprova

o ato que outorga permissão à Fundação Cultural Cruzeiro do Sul para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Sorocaba, Estado de São Paulo, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação:

- 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

## - 13 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 18, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1994 (nº 252/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Araguaia Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Araguaína, Estado do Tocantins, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

## - 14 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 19, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 19, de 1994 (nº 254/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à TV Tocantins Ltda., para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na cidade de Anápolis, Estado de Goiás, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

## - 15 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 23, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 23, de 1994 (nº 327/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Montanhês de Botelhos Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Botelhos, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Henrique Almeida, em substituição à Comissão de Educação.

## - 16 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 1994 (nº 328/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação de Ensino Superior do Vale do Sapucaí para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Lucídio Portela, em substituição à Comissão de Educação.

- 17 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 62, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 62, de 1993 (nº 268/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Sociedade Rádio Vila Real Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Cuiabá, Estado de Mato Grosso. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação)

- 18 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 64, DE 1993

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1993 (nº 275/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Sociedade Rádio Emissora Paranaense S/A para explorar serviços de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na Cidade de Londrina, Estado do Paraná. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação)

- 19 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 69, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 69, de 1993 (nº 313/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Rádio Mariana Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Mariana, Estado de Minas Gerais. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação)

- 20 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 8, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 8, de 1994 (nº 303/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Cultura de Paulo Afonso Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Paulo Afonso, Estado da Bahia. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação)

- 21 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 21, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 21, de 1994 (nº 292/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da FM Rádio Independente de Arcoverde Ltda., para explorar serviços de radiodifusão sonora em frequência modulada, na Cidade de Arcoverde, Estado de Pernambuco. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação)

- 22 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 26, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, parágrafo único, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 26, de 1994 (nº 344/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Rádio Campos Dourados FM Ltda. para explorar serviços de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Medianeira, Estado do Paraná. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação)

- 23 -

## PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 16, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro, tendo

Pareceres

- sob nº 132, de 1994, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, favorável ao Projeto com Emendas nºs 1 e 2 - CCJ, de redação, que apresenta;

- de Plenário, Relator: Senador Magno Bacelar, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pela rejeição das emendas nºs 3 a 26, de Plenário.

- 24 -

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 58, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 58, de 1994 (nº 320/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do acordo celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a construção de uma segunda ponte internacional sobre o rio Paraná, firmado em Foz do Iguaçu, em 26 de setembro de 1992, e da Nota Brasileira 32, de 8 de fevereiro de 1993, que constituem modificações do art. III, 1.A do referido acordo. (Dependendo de parecer da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional)

- 25 -

## PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 86, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 86, de 1994 (apresentado pela Comissão de Assuntos Econômicos como conclusão de seu Parecer de Plenário), que aprova o Edital nº PND-A-05/94-EMBRAER - Alienação de Ações Ordinárias Nominativas do Capital Social da EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., de propriedade da União Federal.

- 26 -

## OFÍCIO Nº S/67, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno.)

Ofício nº S/67, de 1994, através do qual o Banco Central do Brasil solicita autorização para que o Governo do Estado do Espírito Santo possa contratar operação de crédito no valor de sete mi-

lhões, oitocentos e dez mil, seiscentos e quinze reais e quarenta e quatro centavos, cujos recursos serão destinados à aquisição de equipamentos para o Corpo de Bombeiros do Estado do Espírito Santo. (Dependendo de parecer da Comissão de Assuntos Econômicos)

- 27 -

#### OFÍCIO Nº S/68, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno.)

Ofício nº S/68, de 1994, através do qual o Banco Central do Brasil solicita autorização para que o Governo do Estado do Espírito Santo possa contratar operação de crédito no valor de dezesseis milhões e setecentos e onze mil reais, cujos recursos serão destinados à ampliação do sistema de transporte e à estruturação da malha viária da Região Metropolitana de Vitória - Projeto Transcol II. (Dependendo de parecer da Comissão de Assuntos Econômicos)

- 28 -

#### OFÍCIO Nº S/69 DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno.)

Ofício nº S/69, de 1994, através do qual o Banco Central do Brasil solicita autorização para que a Prefeitura Municipal de São Paulo possa alterar o percentual de rolagem de sua dívida mobiliária vencível no 2º semestre de 1994, autorizado pela Resolução nº 47, do Senado Federal, de 88% para 100%. (Dependendo de parecer da Comissão de Assuntos Econômicos)

**O SR. PRESIDENTE** (Nabor Júnior) - Está encerrada a sessão.

*(Levanta-se a sessão às 15h14min.)*

### INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS CONGRESSISTAS

#### PORTARIA Nº 33/94

O Presidente do Instituto de Previdência dos Congressistas - IPC, no uso das atribuições que lhe confere o art. 10, inciso II da Lei nº 7.087/82 e conforme o disposto no art. 64 do Regulamento Básico do IPC, resolve:

Art. 1º O crédito referente às folhas de pagamento dos pensionistas do IPC será realizado no dia 25 do mês de referência, com exceção do mês de dezembro de cada ano, quando o aludido crédito será efetuado no dia 20.

Parágrafo único. Não havendo expediente bancário nas datas antes estabelecidas, o crédito será feito no primeiro dia útil subsequente.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1º de novembro do corrente ano.

Art. 3º Fica revogada a Portaria nº 7/93 e as demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de outubro de 1994. - **Henrique Lima Santos**, Presidente.

### ATAS DE COMISSÃO

#### COMISSÃO TEMPORÁRIA

Destinada ao estudo do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.170/93, na Casa de origem) de iniciativa do Presidente da República, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro"

**Ata circunstanciada da 3ª reunião,  
em 16 de agosto de 1994, na cidade de São Paulo - SP  
(Audiência Pública)**

Às 9h30min. acham-se presentes os seguintes Senhores Senhores:

Amir Lando (Presidente)

Gilberto Miranda (Relator)

**O SR. SECRETÁRIO** (Roberto) - A nossa reunião de hoje, em São Paulo, é sobre o Código de Trânsito.

Convido o Engenheiro Alfredo Mário Sadeli, Presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo, para dar início aos nossos trabalhos.

**O SR. ALFREDO MÁRIO** - Em nome do Instituto de Engenharia eu os saúdo. Vamos compor a Mesa convidando o Senador Amir Lando, Presidente da Comissão do Senado; o Senador Gilberto Miranda, Relator do Código de Trânsito; o Sr. Walter Coronado Antunes, Secretário de Transportes do Município; o Deputado Getúlio Hanashiro, que representa o Prefeito de São Paulo; o Coronel Cunha Mello Araújo, da Polícia Militar de São Paulo; o Dr. Ciro Vidal Soares da Silva, Diretor-Geral do Detran-SP; o Dr. Gilberto Lehfeld, Diretor do DSV, Presidente da CET; e Dr. Odilon Pereira Andrade Neto, Secretário Municipal de Transportes de Juiz de Fora.

Pego ao nosso companheiro do protocolo que mencione o nome de outras autoridades aqui presentes, porque, infelizmente, por uma questão de espaço físico na Mesa, não podemos contar com todos aqui conosco.

**O SR. SECRETÁRIO** (Roberto) - Em nome do Senador Amir Lando e dos demais membros da Mesa, agradecemos a presença do Dr. Álvaro Corrêa, Secretário Municipal de Transportes de Blumenau; Dr. José Nasser Cerqueira de Almeida, da Associação Brasileira de Pedestres; Dr. Álvaro Lazarini, Desembargador do Tribunal de Justiça; Dr. Diógenes Gasparini, Professor de Direito Administrativo; Dr. Efram Francisco dos Santos, da Secretaria Municipal de Transportes de Santos; Dr. Roberto Sacaringella, do Instituto Nacional de Segurança de Trânsito; e Dr. Moisés Edmond Seid, da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego.

**O SR. ALFREDO MÁRIO** - Dando início à reunião, Senador Amir Lando, Senador Gilberto Miranda, Secretário Walter Coronado Antunes, Deputado Getúlio Hanashiro, Coronel Cunha Mello Araújo, Dr. Ciro Vidal, Dr. Gilberto Lehfeld, Dr. Odilon Pereira Andrade Neto, demais autoridades presentes, Minhas Senhoras e Meus Senhores:

A movimentação, a circulação, o trânsito proveniente do sistema de transporte deve dispor de tratamento técnico abrangente. O ordenamento do trânsito evita desperdício de tempo e aumento de custos. Trânsito é tema de engenharia. As vítimas provenientes de acidentes de trânsito, no Brasil, da ordem de 50 mil pessoas/ano, índice dos mais elevados do mundo, é incompatível com níveis de sociedade moderna. Esses acidentes se constituem num desperdício da vida de pessoas em plena atividade produtiva, por atingirem principalmente os jovens. Portanto, na legislação, o trânsito não deve ter tratamento de segurança patrimonial, caso de polícia, mas sim de engenharia de segurança, de engenharia preventiva.

Nos países mais desenvolvidos - os que inventaram o automóvel - o transporte marítimo, aéreo e terrestre, nas cidades e entre cidades, sempre têm administração com enfoque essencialmente técnico.

Municipalização do trânsito. O Município deve ter autonomia, com atribuições de planejar, operar, fiscalizar, controlar o tráfego, com reconhecimento pelo Sistema Nacional de Trânsito. Com a municipalização, as cidades organizam seus órgãos de trânsito para a operação coordenada com o sistema de planejamento urbano e transporte público. Esse trabalho, baseado em técnicas adequadas e conceitos modernos de administração pública e participação política da comunidade, representa notável avanço na gestão municipal. As cidades devem dispor de condições legais,

técnicas e financeiras para assumir o controle do trânsito, gerando soluções consistentes e duradouras. A lei deve ser adequada à realidade. A lei deve ser cumprida.

Passo a palavra ao Senador Amir Lando para que assuma a presidência dos trabalhos e, assim, possamos ter os procedimentos de acordo com o ritual de uma audiência pública.

Convido o Diretor do Departamento de Transportes do Instituto de Engenharia, Dr. Luiz Célio Bottura, que é a maior autoridade na nossa entidade na área para que participe da Mesa. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Declaro aberta a reunião de audiência pública da Comissão Especial que estuda o Código Nacional de Trânsito, agradecendo a presença de todas as autoridades já nominadas ou não, de todos os senhores técnicos interessados nesta matéria.

Temos de tocar imediatamente o nosso tema, e há apenas algumas regras, evidentemente, que são, até certo ponto, regimentais. Iremos ouvir aqui em torno de 10 inscritos. Para essas inscrições daremos 10 minutos, prorrogáveis por mais 5. Quer dizer, 15 minutos será o tempo limite. Penso que é um tempo pequeno para tratar de uma matéria tão complexa, mas, de qualquer sorte, temos que chegar ao final e ouvir o máximo de pessoas, pelo menos essas que já estão aqui nominadas. Após os 15 minutos, o Relator terá a palavra; poderá fazer as perguntas e intervir no momento em que entender. As demais pessoas interessadas, que tiverem alguma sugestão, poderão fazê-la por meio de documento escrito dirigido à Mesa, e nós encaminharemos ao Relator para que as aprecie.

Gostaria de pronunciar apenas duas palavras antes de iniciar. A concepção que temos na condução desse trabalho – é evidente, isso absolutamente por amizade com o Relator e demais membros – é ouvir a sociedade. Temos que realmente mudar em matéria de trânsito neste País. Não vou aqui trazer os números que os senhores conhecem. Não preciso lembrar nada a respeito do inferno que é o trânsito no Brasil. Quero apenas lembrar que hoje o trânsito ainda é olhado separadamente, como se fosse um problema meramente de engenharia – isso pode ser agressivo –, mas meramente de construção de rodovias ou vias urbanas. Na verdade, o trânsito, sobretudo o trânsito urbano, é uma questão de planejamento urbano, como bem frisou o Presidente do Instituto. Este me parece ser um ponto fundamental. Temos que construir um espaço para a cidadania, para que o direito de ir e vir se materialize com segurança, e não que as ruas sejam corredores da morte, onde promiscuamente circulem veículos, pedestres, bicicletas, motocicletas etc., tudo isso em um lugar só, onde quase que a violência é uma variável necessária e as vítimas se proliferam. Nesse ponto, a idéia da Comissão é discutir com quem entende, com quem está interessado, com os técnicos, com os órgãos públicos e privados; enfim, com todos aqueles que possam abrir o leque de informações, porque a lei não pode ser um arbítrio legislativo. Não é o Poder Legislativo que tem a idéia pronta e acabada. Entendo que a lei deva ser uma parturição social, ou seja, ela se edifica no seio da sociedade, cabendo aos legisladores apenas escrevê-las. E é isso que queremos: extrair dos senhores os fundamentos e as idéias essenciais a esse problema tão brutal da sociedade contemporânea no Brasil que é o trânsito. Nós temos que melhorá-lo.

Não vou repetir as palavras aqui tão bem colocadas pelo Presidente do Instituto de Engenharia, nosso anfitrião, mas, antes de mais nada, fazer minhas as suas palavras para encurtar a nossa intervenção inicial, dizendo, ainda, da abertura que a Comissão tem em ouvir a sociedade, para juntos construirmos uma lei que seja esse espaço da cidadania – isso é fundamental.

Passo a palavra ao Relator para algumas considerações e, em seguida, então, ouvir a primeira autoridade selecionada.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Senador Amir Lando, Engenheiro Alfredo Mário Savelli, Minhas Senhoras e Meus Senhores, a idéia, como Relator do Código Brasileiro de Trânsito, é, efetivamente, após todas essas audiências públicas, voltar aos Estados por onde passamos para, em uma mesa-redonda, ler esse código em conjunto com aqueles que participaram e com as autoridades, debatendo mais de perto um primeiro, um novo relatório. Após ler algumas vezes o código encaminhado pelo Governo e que passou um ano e meio na Câmara, acredito que o Senado não irá referendá-lo como está. Efetivamente, deveremos fazer muitas mudanças, e a idéia é, como disse o Senador Amir Lando, discutir com os senhores essas mudanças, nessas audiências públicas, para, depois, também voltar e discutí-las em um grupo menor. Vamos efetivamente passar pelo Rio de Janeiro de novo, por Belo Horizonte, por Pernambuco, por Brasília até chegarmos àquilo que possa ser o melhor possível.

Espero, pois, que os senhores, tendo sugestões, encaminhem-nas à Mesa, enviem-nas até mesmo para Brasília, para os gabinetes do Senador Amir Lando ou mesmo o meu, que serão muito bem-vindas. Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Com a palavra o Deputado Getúlio Hanashiro, aqui representando o Prefeito Paulo Salim Maluf, pelo tempo de 10 minutos, prorrogável por mais 5 minutos.

O SR. GETÚLIO HANASHIRO – Sr. Senador Amir Lando, mui digno Presidente da Comissão Especial que estuda o Código Nacional de Trânsito, ilustre Senador Gilberto Miranda, Relator da matéria, meu caro Presidente do Instituto de Engenharia, meu caro Dr. Ciro Vidal, mui digno Diretor do Detran de São Paulo, meu caro Secretário Walter Coronado Antunes, da Secretaria Municipal de Transportes, Gilberto Lehfeld, mui digno Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, Dr. Célio Bottura, da Divisão de Transportes do Instituto de Engenharia, Meus Senhores, Minhas Senhoras, em primeiro lugar, quero trazer os cumprimentos e as saudações do Prefeito Paulo Maluf, que, dadas as tarefas que S. Ex<sup>a</sup> tem diante da cidade, foi impossível estar presente nesta audiência pública. Por outro lado, colocar que é preocupação dele também e muitas providências estão sendo implantadas, adotadas em São Paulo exatamente em face da grandiosidade e à tragédia como a questão do trânsito nos afigura aqui nesta cidade. São aproximadamente 2 mil e 500 mortos por ano – dados que todos os senhores conhecem – mais de 150 mil acidentes. De modo que, diante deste número, nenhuma autoridade que tenha o mínimo de sensibilidade pode ficar à margem deste processo.

Mas, gostaria de, mais do que discutir os vários pontos do código que está em curso, que está sendo examinado, transmitir um pouco aos senhores, sobretudo ao Senador Amir Lando e ao ilustre Relator, Senador Gilberto Miranda, a experiência de quem viveu durante algum tempo a questão do trânsito numa cidade do porte da cidade de São Paulo, com 10 milhões de habitantes. Se se compreendermos a região metropolitana e num determinado momento – também fui Secretário de Estado e Negócios Metropolitanos – vamos verificar que só na região metropolitana de São Paulo são 16 milhões de pessoas e, no ano 2000, felizmente ou infelizmente seremos – segundo as Nações Unidas – o maior aglomerado do mundo, com 21 milhões de habitantes. Isso nos dá a dimensão do problema que enfrentamos em matéria de transporte e trânsito, duas coisas que não podemos dissociar.

Em primeiro lugar, fui Secretário dos Transportes durante duas gestões – em dois momentos diferentes – e, na verdade, nesse interregno de 10 anos, com exceção da criação da Companhia de Engenharia de Tráfego, que tinha sido criada em 1976, nenhum passo adicional se deu em relação à questão do trânsito particular-



mente na cidade de São Paulo. Na verdade, sempre ficamos um pouco circunscritos aos limites definidos pelo código anterior que criam algumas dificuldades e que, na verdade, devem ser superadas ou devemos tentar superar neste novo código.

São Paulo foi a primeira cidade que, na verdade, realizou um convênio com o Estado para que o trânsito efetivamente fosse municipalizado.

A minha experiência administrativa me diz claramente, hoje, que esta é uma bandeira que tenho defendido e que realmente o País precisa passar por um processo de total municipalização. Quando digo total, posso estar exagerando mas, na verdade, a municipalização, hoje, é um dado concreto da realidade que não podemos escapar. Isso vale em todos os sentidos, em todas as áreas, até mesmo no próprio Código Nacional do Trânsito. Vejo o código como algumas linhas normativas mais gerais mas, na verdade, muitas tarefas cabem às prefeituras locais, às cidades, aos municípios, porque é lá que o município reclama. Quando há um atropelamento num determinado bairro a comunidade se mobiliza para que a autoridade coloque lombada, sinalização e etc. Esta situação nos leva àquela visão, acertada no meu modo de entender, de que, hoje, um município faz parte do pacto federativo e que, por essa razão, devemos fortalecer essa perspectiva em todas as atividades e em todas as áreas.

Digo isso, porque, felizmente, durante os dois períodos em que trabalhei na Secretaria Municipal dos Transportes, tive uma relação extremamente cordial seja com o policiamento de trânsito, seja com o nosso amigo Cyro Vidal, Diretor do Detran de São Paulo.

Mas chegamos à conclusão de que essa relação entre Estado e Município não pode ficar circunscrita a uma relação de amizade e de cordialidade em função da boa-vontade das autoridades; tal relação deve ser estabelecida através de um pacto mais concreto, de divisões de função mais definidas e mais claras do ponto de vista estrutural.

Penso que o novo Código deve claramente separar aquelas funções que devem ser atribuições e competência do município, funções essas que vão desde a questão da sinalização até a questão da fiscalização da circulação dos veículos e da fiscalização do trânsito. A fluidez e a segurança são relacionadas intimamente com o uso do solo e com a própria gestão da cidade; estão associadas também a uma questão que hoje enfrentamos em todos os grandes aglomerados, que é a questão do transporte.

De modo que defendendo a posição de que, no Código, seja estabelecida essa divisão de função de forma muito clara, em que os municípios teriam a competência não só da regulamentação da circulação no sistema viário, como também da fiscalização e da implementação das respectivas sinalizações.

Por outro lado, penso que, realmente, devemos ter algo que dê continuidade àquilo que a própria Constituição estabelece, que são linhas ou ações normativas que permitam pelo menos um nível de uniformidade em todos os municípios, o qual seria dado por uma divisão de função ao nível da União, função esta que seria meramente normativa ou normatizadora. Caberia, isto sim, ao Estado a competência, até delegada por parte da União, de ficar com a parte da fiscalização e da expedição da carteira nacional de habilitação, que seria obtida por meio de um treinamento, de um curso, de uma habilitação propriamente dita; ao Estado, também caberia a vistoria dos veículos que circulam pela cidade de São Paulo. Sou daquelas pessoas que defendem a vistoria anual, que, bem ou mal, serve para pelo menos minimizar o problema dos veículos que circulam em péssimas condições nas cidades ou nas rodovias brasileiras.

Por outra parte, no meu modo de entender, alterar tanto o valor das penalizações ou das multas pode ou não ter significado.

Na minha opinião, o mais importante não é o valor das multas, mas sim a frequência com que as mesmas são aplicadas e, sobretudo, o tempo que se leva entre a aplicação das multas e o recebimento do auto de infração por parte do infrator deste auto de infração, para que, efetivamente, as multas tenham um efeito pedagógico, tenham um efeito no sentido educativo. Claramente é preciso, acredito que essa realmente deveria ser a grande tarefa da União, criar um sistema nacional de cobrança das multas, um sistema que no passado tínhamos, onde, de forma clara, essa cobrança ou essa aplicação mesmo das multas que pudessem ser efetivada através de um sistema nacional que fizesse o intercâmbio entre os diferentes estados e os municípios.

Finalmente, sou favorável a que tenhamos um fundo nacional de educação de trânsito destinado à educação nesta área. Sou favorável não só a criação deste fundo nacional para educação no trânsito, recolhido inclusive pelas multas aplicadas, mas, vou mais além, precisamos, uma vez que a Constituição em 88 retirou qualquer tipo de recurso específico para a área de transporte e trânsito, ter, na verdade, um fundo nacional de transporte ou que pelo menos a Constituição permita que os municípios criem um fundo de transporte para que esse fundo possa realizar investimentos tanto em matéria de transporte quanto, até mesmo, em matéria de subsidiar a tarifa.

Por outro lado, concluo com essa referência. A questão do trânsito está intimamente associada à questão urbana, ao uso do solo e a toda questão relativa à mobilidade da população. Na verdade, a aceleração rápida do processo de urbanização neste País acabou por criar problemas não apenas em cidades do tamanho de São Paulo, mas, hoje, já estamos transferindo esse tipo de problema para as cidades de porte médio e até mesmo pequeno. Isso implica, realmente, numa necessidade cada vez maior da presença da autoridade municipal nas questões relativas ao trânsito, porque não dá para o cidadão esperar que outras esferas públicas efetivamente intervenham e tenham competência em termos de solucionar esses problemas. Diria, até mesmo, que é preciso pensar numa reordenação da nossa estrutura jurídica com objetivo da aplicação mais expedita das penalidades e sou a favor da criação, por exemplo, de uma justiça especializada em acidentes de trânsito, uma vara especializada em acidentes de trânsito, como também de uma justiça mais rápida que permita a solução dos problemas de acidentes de menor gravidade, de menor porte. Com isso encerro a minha explanação, mas colocando sempre ênfase de que, indiscutivelmente, o Brasil deve passar por uma reestruturação do desenho do Estado brasileiro, onde o município seja a parte mais vital, a parte central de todo esse processo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço por essa participação inicial e concedo a palavra ao nobre relator, Senador Gilberto Miranda, para fazer as inquirições que entender.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Deputado Getúlio Hanashuro, penso que as sugestões apresentadas por V. Ex<sup>a</sup> irão em muito ajudar o relator e, sem dúvida nenhuma, uma justiça especializada em trânsito tornará o julgamento dessas causas mais rápido e implementado, haja vista que não se vê, neste País, praticamente, ninguém preso por acidente de trânsito.

A criação de um fundo nacional para a educação do trânsito é muito importante também, além da vistoria do veículo, que é uma preocupação, pois vemos no Brasil veículos transitando sem nenhuma condição de fazê-lo.

Na verdade, acho que ao Relator cabe falar pouco e ouvir bastante.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, juiz dessa causa, que poderá fazer indagações sempre que en-



tender necessário. Não há nenhuma reconsideração por parte do Presidente.

Proseguindo, gostaria de conceder a palavra ao Dr. Ailton Brasiense, da Associação Nacional de Transporte Público, que poderá fazer uso da palavra por 10 minutos, prorrogado por mais 15 minutos, como fiz com o Deputado Getúlio Hanashuro, que ficou exatamente dentro do prazo concedido.

O SR. AILTON BRASIENSE – Srs. Senadores, senhoras e senhores, bom dia. É com grande prazer que acolho o convite enviado pelo Presidente da Comissão, Senador Amir Lando. Pretendo, nestes 10 minutos regulamentares, fazer uma exposição pela Associação Nacional de Transporte Público, onde sou consultor.

Rapidamente quero fazer o histórico da revisão do Código Nacional de Trânsito, que começou em meados de 91, quando foi criada uma Comissão para o assunto de anteprojeto da revisão do Código Nacional de Trânsito. Das 15 pessoas que estavam elencadas, aqui nesta sala encontram-se quatro: Dr. Ciro Vidal, Dr. Geraldo Farias Lemos Pinheiro, Dr. Moisés Seid e eu.

Durante, aproximadamente, um ano envolvemo-nos com outras pessoas representantes do Governo Federal e sociedade civil, num anteprojeto que finalmente foi entregue às mãos do Ministro. S. Ex<sup>a</sup> entendeu que deveria apresentar o anteprojeto à sociedade civil, a disposição para receber emendas e sugestões. Foram enviadas mais de 6.000. Posteriormente, o Ministério da Justiça elaborou uma condensação disso e, em abril de 93, encaminhou à Câmara Federal a proposta do Poder Executivo. Simultaneamente, o fórum dos Secretários Municipais de Transportes também elaborou uma proposta, assim, tivemos, durante os meses de abril a dezembro de 93, a discussão não somente das duas propostas, uma como referência e outra pensada, mas 6 audiências públicas em Brasília, dezenas de reuniões entre entidades públicas e privadas dos Governos Federal, estaduais e municipais.

Chegou-se a proposta de consenso, que foi muito debatida, não tendo sido necessária uma votação no seu derradeiro dia de aprovação. Este é um fato absolutamente marcante. Os 33 Deputados, que faziam parte da Comissão, entenderam que o texto, que aqui está, aprovado no dia 2 de dezembro, representava e representa o consenso da Comissão Especial elaborada para tanto, o que não significa ser a palavra final sobre o mesmo.

Gostaria de fazer alguns comentários sobre o referido texto, com alguns destaques. Por onde partimos à aprovação desse Código? Da realidade brasileira, que foi colocada inicialmente pelo instituto de engenharia, parcialmente referendado pelo Senador Amir Lando. E temos a situação atual; atual ou de 50 anos atrás, que é a mesma.

A nossa situação é a de um trânsito praticamente impune, cruel, não-fiscalizado, mal formado, onde os direitos da cidadania são sumariamente ignorados. Isso, no pano-de-fundo, foi utilizado para ser feita a proposta então aprovada pela Câmara.

Gostaria de citar alguns dados – o assunto é profundo, tem gravíssimas repercussões na nossa vida social, política e econômica –, para espelhar um pouco em que estágio nos encontramos e por que caminhamos para esta proposta.

Citarei dados de uma pesquisa elaborada pela Prefeitura de São Paulo, especificamente pela Companhia de Engenharia de Tráfego e que significa a preocupação do Diretor do Detran de São Paulo quanto a uma avaliação da frota do Município de São Paulo.

O Diretor do Detran encomendou para o INST – Instituto Nacional de Segurança do Trânsito, presidido pelo Engenheiro Roberto Salvador Scaringella, um diagnóstico da frota da cidade mais rica do País. Esses automóveis foram classificados em faixas etárias: até três anos, até cinco anos e acima de cinco anos. Citarei apenas dois exemplos. Uma situação dos freios com no mínimo

uma deficiência: 72% dos veículos. Outro, com relação à suspensão com no mínimo uma deficiência: 50% dos veículos. E uma observação final, dos 1.291 veículos verificados, apenas 1,5% não apresentaram defeito. Essa é a situação da frota da cidade mais rica do Brasil, num trabalho encomendado pelo Detran de São Paulo.

Outro dado diz respeito aos elevadíssimos números que temos de atropelamento e morte. Com esse pano-de-fundo, o que se procurou buscar foi que todos os esforços dos municípios e dos estados e do Governo Federal deveriam convergir para a luta comum. A essência da proposta é a divisão de tarefas, ou seja, todos somos devedores na questão do trânsito. Os que ocuparam cargos públicos, os que estão ocupando e os que virão a ocupar vão administrar com grande ansiedade e sairão devedores.

Por isso mesmo que o que se buscou foi dividir tarefas. Como dividir tarefas num Estado que não atende à Saúde, que é fundamental, não atende à Educação, que é igualmente fundamental, não tende à questão da produção de alimentos e a sua distribuição?

Imaginou-se uma divisão onde os municípios ficassem com a situação estacionamento parada, e os estados, com aquilo que têm de mais nobre, que é a formação do condutor e a verificação das condições de segurança. Como temos um número elevado de municípios, muito acima de quatro mil, tivemos o cuidado de fazer com que cada município que fosse sendo incluído no Sistema Nacional de Trânsito tivesse de cumprir determinadas condições que serão, segundo este projeto, propostas pelo Conselho Nacional de Trânsito. Ou seja, ninguém se arvora a fazer essa administração sem cumprir todas as condições apresentadas. Somente depois é que isso ocorre.

Caso algum Município não queira ou não possa fazer, isso também está previsto. Ele poderá então estabelecer convênios com o Estado e poderá inclusive contratar serviços do Detran do Estado.

Como o tempo é curto, eu gostaria de deixar muito enfatizada a preocupação...

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – V. S<sup>a</sup> tem mais 3 minutos.

O SR. AILTON BRASIENSE – Tive oportunidade, nesse tempo, de assessorar o Deputado Beto Mansur, relator do projeto enquanto este tramitou na Câmara.

Eu gostaria, então, de deixar, como último destaque, em relação às palavras do ex-Secretário de Transportes, Deputado Getúlio Hanashuro, que a questão da divisão das tarefas para nós é o grande enfoque desse código.

Na verdade, o Código atual, de 1966, que cometeu o grande crime de esquecer a participação municipal, permitiria resultados melhores em nosso trânsito se tivesse havido vontade política daqueles que são os responsáveis maiores. Temos resultados horrores porque as nossas autoridades ignoram a questão do trânsito.

O Senador Amir Lando teve problemas de trânsito hoje e estava brigando com o prefeito, porque, quando o trânsito da cidade fica congestionado, ninguém se lembra do governador.

Como o prefeito é obrigado a elevar a tarifa de transporte coletivo, é lembrado por toda população, que se esquece que o custo principal do transporte coletivo é a frota que circula na rua.

Em uma velocidade média de 10km/h, tem-se um custo do transporte coletivo; em caso de uma velocidade média de 15km/h – portanto, apenas 5 quilômetros a mais –, o custo do transporte coletivo é muito menor. Nesse caso, o prefeito fica refém.

Nas brigas que travo com o Ciro em relação ao convênio, imaginar que o poder fica no Estado e que possa ser transferido por convênio para o município é muito complicado, tendo em vista

que, a cada dois anos, todo o panorama político é modificado, porque muda o prefeito, ou porque muda o governador.

Essa é uma situação que se buscou resolver na proposta que aqui está.

Concluo frisando que é fundamental a participação do Município e que este seja o maior responsável pela qualidade de vida que se tem em cada cidade. Que isso possa ser o projeto político de um prefeito, de um governador, independentemente de qualquer outra questão; mas, definido por lei, que possam eles trabalhar de forma absolutamente coordenada, é o que nós, cidadãos, esperamos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Sou eu que agradeço a participação inicial do Dr. Ailton Brasiense.

Passo a palavra ao eminente Relator.

Antes, porém, quero fazer uma comunicação a todos os presentes, no sentido de saber se já receberam o formulário de sugestões, que poderá ser entregue ao Secretário da Comissão, Sr. Roberto Sampaio, que se encontra de pé, perto do extintor.

Obrigado.

Tem a palavra o nobre Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Como não acompanhou o PLC nº 73/94, enviado da Câmara para o Senado, esse estudo que acredito V.Sª tenha mandado quando assessorava o Deputado Beto Mansur, gostaríamos de, se possível, receber uma cópia desse projeto encomendado pelo DETRAN como também daquele anteprojeto original, discutido por esse grupo do qual V.Sª fez parte.

Eu gostaria de aproveitar a oportunidade para convidá-lo a me assessorar e me ajudar na revisão do que foi aprovado na Câmara.

O SR. AILTON BRASILIENSE – Aceito com prazer e com muita honra.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Prosseguindo, passo a palavra ao Dr. Ciro Vital Soares da Silva, Diretor-Geral do Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo.

O SR. CIRO VITAL SOARES DA SILVA – Senador Amir Lando, Presidente da Comissão; Senador Gilberto Miranda, cumprimento, em nome do Governo do Estado, V. Ex<sup>as</sup>, esperando que tenham boa estada no nosso Estado; Srs. Componentes da Mesa, Sr<sup>as</sup> e Srs., na abertura de nossos trabalhos o Presidente sugeriria nos que o trânsito é matéria de Engenharia.

Eu diria aos senhores que o trânsito é também matéria de Engenharia, mas fundamentalmente, na nossa ótica, o trânsito é administração *latu sensu*, englobando, nesse conceito de macroadministração, a legislação de trânsito, a fiscalização e o policiamento, a educação, a engenharia, o funcionamento, o controle dos veículos e o controle dos condutores por meio da formação do condutor.

Vejam V. Ex<sup>as</sup> que trabalhamos hoje com o Código de 1966 e com o Regulamento de janeiro de 1968, portanto com uma legislação que já se encontra implantada no País há cerca de vinte e oito anos, e que sofreu nesses vinte e oito anos, tanto no Código, por intermédio de medidas legais, como no Regulamento, por meio de decretos presidenciais, cerca de trinta e oito alterações.

Eu não diria que o Código atual é ruim; eu diria que o Código atual tem muitos aspectos bons. Tanto é verdade que ele serviu de fundamento para o trabalho que a comissão nomeada pelo então Presidente Collor, em vinte e duas sessões, às nossas próprias expensas, desenvolveu no Ministério da Justiça em Brasília.

Também consideramos que o trânsito deve ter caráter eminentemente político. Se não houver vontade política de decisão no

trânsito, estamos perdendo tempo com este debate. Tenho a impressão de que esta deve ser, nesses quatro anos em que estou diretamente envolvido com o projeto, talvez a décima oitava ou a décima nona sessão a que compareço.

Recentemente, e com muita honra para nós, o Senador Amir Lando esteve na reunião dos Diretores de DETRAN no Rio de Janeiro, e sentiu que esse projeto que ora se encontra em discussão no Senado Federal não representa o interesse da própria administração do trânsito, porque gera conflitos de competência, gera conflitos de atribuição e excede, no nosso entendimento, à posição do Município.

Administramos o Estado que controla 50% da frota brasileira. De uma frota nacional de cerca de dezessete milhões de veículos, temos hoje em São Paulo 8,7 milhões de veículos, sendo 4,3 milhões na Capital, numa malha viária de aproximadamente catorze ou quinze mil quilômetros.

Vejam V. Ex<sup>as</sup> que esse problema não é só de Engenharia – e vou aqui reservar-me a comentar o sistema urbano –, porque, no exato momento em que existe o planejamento urbano para o trânsito, a matéria-prima com a qual trabalhamos é o veículo que deve ser colocado nessa via pública e o condutor que vai conduzir esse veículo. Evidentemente temos que ter controle absoluto sobre esse veículo, temos que ter o controle sobre a formação do condutor.

Muitas vezes ouço críticas ao sistema de formação do condutor. Esquecem os críticos, Srs. Senadores, esquecem os críticos, Sr. Relator, de que estamos amarrados à legislação. Permitam-me até contar uma história para que V. Ex<sup>as</sup> sintam o que é a legislação, no que diz respeito ao processo de formação do condutor: temos hoje cerca de mil médicos e mil e quinhentos psicólogos credenciados em todo o Estado. A Administração Pública praticamente delegou ao particular o exame de sanidade física e mental, o exame de saúde, que não é um exame de vista, como se costuma falar; é muito mais do que um simples exame clínico do candidato.

E é meu propósito, também ainda neste ano, credenciar entidades privadas para a vistoria de veículos, porque o Estado não tem condições de fazê-la.

Punimos um médico, em determinada ocasião, porque ele não fazia o exame adequado nos candidatos. Esse médico, ante a minha presença – à época eu era o corregedor do DETRAN –, disse que o candidato se apresentava a ele andando, vinha da porta até a sua mesa, que se levantava, e o cumprimentava, que fazia os gestos normais com os membros superiores. Depois, era determinado ao candidato a leitura e verificação de cores e com isso o candidato estava aprovado. "O que mais eu poderia exigir" – perguntava ele.

Se os senhores forem buscar na legislação, é exatamente isso. Ele tinha plena motricidade, andava, caminhava, mexia com os membros superiores, mexia com a cabeça, mexia com o corpo, enxergava, conseguiu ler, sabia distinguir inclusive os sinais de trânsito e as próprias cores. Então, dentro da legislação, o cidadão estava aprovado.

Também, dentro da própria legislação, temos um limite de reprovação e se alguém comparecer ao exame que está sendo feito agora pelo processo de computação do DETRAN e errar todos os sinais ele poderá ser aprovado, porque a legislação permite.

Então, Srs. Senadores, e em particular Sr. Relator, é preciso mudar para se chegar à solução do problema. Isso pode ser feito através de uma legislação mais severa e uma legislação, principalmente, adequada ao processo de formação do condutor, que não pode ser empírico e sim eminentemente objetivo.

Vejam os senhores que o problema da cólera, durante dois anos, tornou-se quase que matéria obrigatória na mídia brasileira e recebeu um investimento muito grande do Governo federal. Ao

que me parece, nos anos de 92 e 93, morreram de cólera no País cerca de 10 mil pessoas – me perdoe, Sr. Senador Gilberto Miranda, se estou equivocado nos números, mas a média gira em torno desse número. Em 92/93 tivemos aproximadamente 45 mil pessoas mortas no trânsito no território nacional, levando-se em consideração a estatística do Departamento Nacional de Trânsito que computa, evidentemente, os mortos no local do fato e talvez que, **a posteriori**, forem constatados através de procedimentos investigatórios pela Polícia Civil.

Remexeu-se a mídia, voltou-se a mídia, remexeu-se, repito, a imprensa por causa de dez mil mortos. Entretanto, muito pouco se faz por um ano em que houve de 23 a 24 mil mortes. Há necessidade, realmente, de investimentos na área do trânsito. Esse fundo, mencionado aqui pelo eminente Deputado Getúlio Hanashuro, é de substancial importância para todo o sistema nacional.

Dizem muito que o município não tem assento na atual legislação. Tem sim, senhores. O artigo 37 do regulamento do código atribui ao município determinadas competências. Entendo que ao município devem ser delegadas outras competências, mas acredito que, da forma como está colocado no artigo 24, nos incisos V, VI e VIII, que dão exclusividade de atuação ao município nas chamadas infrações de uso do solo, o Estado fica numa posição muito delicada, ficando afastado de forma absoluta de todo o seu poder de atuação na zona urbana.

Ao Estado, que licencia e registra o veículo – e quando digo licenciamento de veículo, refiro-me a todo o sistema de emplacamento, lacração, controle cadastral do veículo e a ligação dos sistemas nacionais através do RENAVAN, que hoje é uma realidade, já tendo atingido 17 Estados da Federação.

Com o próximo módulo, que foi apresentado por mim no ano pretérito, temos o controle de furtos e roubos. E agora, Senador Gilberto Miranda, também o banco de dados das multas está em processo evolutivo e acreditamos que o próximo ano deverá estar implantado.

Encontramos muitas dificuldades, não na boa vontade dos estados, que existe, mas exatamente na operacionalidade do órgão federal, o Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO, que, muitas vezes, nos coloca em dificuldades na operação de todo o sistema.

Eminente Presidente Amir Lando, caríssimo Senador Gilberto Miranda, vejam ainda V. Ex.<sup>s</sup> que tínhamos alocado, nesse projeto, os crimes de trânsito, um trabalho magnífico feito pelo eminente Desembargador Geraldo de Farias Lemos Pinheiro. E digo, sem medo de errar e de mentir, que isso foi alterado na calada da madrugada, porque o projeto original foi alterado no Ministério da Justiça por dois cidadãos, que entenderam de modificar todo um projeto elaborado por pessoas envolvidas no trânsito, no qual trabalhamos cerca de um ano, em vinte e duas sessões. E os crimes de trânsito estão hoje colocados num capítulo próprio no Código, como se fosse um arremedo daquilo que havíamos elaborado.

E se não houver vontade política de se modificar isso, estaremos também no mesmo patamar atual. Por exemplo, a punição prevista para o homicídio culposo sofreu pouquíssima alteração, aumentando-se a pena máxima de três para quatro meses, onde encontraremos todos os benefícios, quer seja da pena substitutiva, quer seja da suspensão condicional da pena, para infrator dessa natureza. É por isso que não se encontra qualquer indivíduo que tenha matado uma, duas, três ou quatro pessoas num acidente de trânsito cumprindo pena em qualquer cadeia pública do País.

Srs. Senadores, o projeto de lei que se encontra no Senado apresenta muitos pontos excelentes. Por exemplo: trata, de forma avançada, das regras gerais de circulação; tem um capítulo próprio

para o pedestre e para o cidadão; tratou a educação de trânsito não como matéria multidisciplinar, mas como matéria compulsória nas escolas de 1º grau; trata da segurança de forma técnica, e não empírica, como hoje está colocada, a partir do artigo 92 do Regulamento; trata da identificação veicular como elemento probatório da existência do veículo e fundamento legal para a existência desse veículo e a sua colocação no cadastro e no registro de veículos; vai buscar regras nos transportes escolares, tendo como modelo de liberação do CETRAN, portaria do DETRAN de São Paulo, tratando o transporte escolar, que movimenta aquilo que temos de mais precioso, que é a criança, de forma técnica; amarra com certa rigidez, que ainda entendo não adequada aquilo que pretendemos, a formação do condutor e trata dos crimes de trânsito em espécie de maneira muito vaga.

Sr. Senador, a nossa preocupação com relação a esse projeto é que ele não vingue. Digo isso a V. Ex.<sup>a</sup> com toda a lealdade. Não acredito que esse projeto consiga ser aprovado até o final dessa legislatura. Mas, se o for, quero que V. Ex.<sup>a</sup> tende, por favor – e quem lhe pede é alguém que está envolvido nisso há muito anos, exatamente com as atribuições do município, que entendo foram alargadas em demasia – que a ótica do município não seja vista apenas pelas grandes capitais, tipo São Paulo, onde o sistema funciona bem não por dádiva do Governo do Estado, nem tampouco pela amizade que existe entre o Diretor do DETRAN e os órgãos municipais, mas porque realmente o convênio foi bem feito e bem amarrado; é um convênio que realmente dá ao município a competência de gerir o seu espaço.

O município deve ter, por exemplo, a competência de planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos na via pública e também a passagem de pedestre. O município deve implantar e manter a operação do sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário. O município deve ser responsável pela coleta dos dados estatísticos e a elaboração de estudos sobre acidentes, com a participação, em parceria, do estado.

O que não podemos concordar é com o afastamento abrupto e violento do estado na aplicação de penalidades, principalmente naquelas infrações que dizem respeito ao uso do solo, como se o estado fosse um grande carrasco ou como se o município tivesse apenas essa competência. Penso que o município deva tê-la, mas acredito também que o Estado deva tê-la em concorrência, porque é o Estado que habilita, que forma, que coloca o veículo na via pública, que registra, que licencia, que emplaca, que lacra, que fiscaliza e que polícia.

Então, que essa competência, que tem previsão legal no artigo 24, incisos V, VII e VIII, em concorrência como o artigo 22, inciso IV e V desse projeto, seja objeto de um estudo mais apurado. Falo em especial ao Senador Gilberto Miranda – porque o Senador Amir Lando teve oportunidade de ouvir esses comentários no Rio de Janeiro –, por delegação dos 26 DETRAN dos Estados e do Distrito Federal.

Digo, mais uma vez, que esse texto não representa, nessa parte da competência e atribuição, o consenso dos órgãos de trânsito, mas tem muita coisa interessante, importante, principal e deve, no todo, ser aprovado. Muito obrigado, Srs. Senadores. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação do Dr. Ciro Vidal e concedo a palavra ao eminente Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Dr. Ciro Vidal, gostaria, como fiz com o Sr. Ailton Brasiense, de convidá-lo a nos ajudar a rever todos os pontos, todos os artigos em que existem conflitos, e gostaria também de receber uma cópia do relatório que trata dos conflitos e que contém as sugestões mais duras.

Acredito e penso, em parte, como V.S.<sup>a</sup>, que o Estado tem a sua importância, como o município tem a sua, e que deve haver uma divisão de tarefa entre os dois, se possível com os dois trabalhando em conjunto.

Aquilo de que gostaria – para não ter que continuar estendendo a cada um que fala o convite –, que recompussemos o grupo que foi criado, e que estudou e fez o anteprojeto, e poderíamos nos reunir aqui no Clube de Engenharia, depois da rodada em Belo Horizonte, Rio de Janeiro e outros Estados, para revermos a primeira leitura das modificações. E aí convidaríamos também aqueles que pensam diferentemente, e faríamos uma rodada mista. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Convido, para fazer uso da palavra, durante 15 minutos, o Dr. Gilberto Monteiro, Presidente da Companhia de Engenharia de Trânsito de São Paulo.

O SR. GILBERTO MONTEIRO LEHFELD – Trago os agradecimentos da Prefeitura pelo honroso convite feito para mostrarmos a atuação do município no gerenciamento do trânsito, item da maior relevância na discussão do novo Código Brasileiro de Trânsito.

Peço permissão à Mesa para apresentar alguns slides para que a minha fala seja um pouco mais ilustrada.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Fique à vontade.

O SR. GILBERTO MONTEIRO LEHFELD – Vamos mostrar o nosso ponto de vista, dentro desta oportunidade que o Senado cria e pela qual deve ser cumprimentando, dentro deste ciclo de discussões. Lembro que São Paulo tem uma experiência pioneira de 20 anos no gerenciamento municipal do trânsito. Essa experiência deve se constituir em um laboratório de análise das suas falhas, mas, especialmente, dos seus sucessos.

É incontestável que o trânsito de São Paulo não é o pior trânsito do mundo, como normalmente procuram dizer, referindo-se ao caos do trânsito. Em lugar algum do mundo o trânsito nas cidades grandes é bom.

Temos dados que comparam o trânsito de São Paulo com o de capitais de países do Primeiro Mundo, e o nosso não deixa nada a desejar, mesmo com as deficiências atuais. Portanto, vamos colocar isso como básico. E parte dessa situação se deve à evolução ocorrida, apesar dos percalços nesses últimos vinte anos. Este é o ponto fundamental: vamos analisar essa experiência e usá-la o máximo possível neste trabalho gigantesco, que é termos um código que vai gerenciar os destinos do trânsito no nosso País no terceiro milênio. Nós estamos falando de alguma coisa que deve durar, pelo menos, até o ano 2.020, portanto, não podemos perder essa experiência.

Eu gostaria, então, rapidamente, por gentileza, de mostrar por que as cidades de porte médio e grande devem e podem gerenciar o seu trânsito.

O trânsito é uma questão de peculiar interesse do município, como, já está na Constituição, nós poderíamos colocar: serviço de coleta de lixo, pavimentação de ruas, transporte público – são questões gerenciadas pelo município. As pessoas moram no município. Ninguém reclama para o Governador de um congestionamento, todos reclamam para o prefeito. Acabei de receber uma reclamação, agora, há meia hora.

Então, para que possamos gerenciar de maneira técnica uma coisa que é sempre ruim, temos que ter essa facilidade de termos os instrumentais necessários para esse trabalho.

São Paulo, como foi dito, tem um convênio, assinado em 1973, com a Administração do Estado e com resultados bastante positivos.

Como é feita essa questão do gerenciamento? Primeiro, evidentemente, com a capacitação do pessoal, ou seja, para esse ge-

renciamento nós devemos ter número adequado de técnicos de todos os níveis, que possam pesquisar, entender e propor soluções, adequações para as necessidades de um volume de trânsito de automóveis que cresce – hoje, São Paulo tem 25% da frota brasileira, um em cada quatro carros está no município de São Paulo – e com um sistema viário que não é elástico, ele é rígido, é uma cidade de traçado antigo.

Volto a insistir: quando nós falamos, aqui, de São Paulo, eu não quero cair no lugar-comum de que São Paulo é o máximo, que São Paulo é isso, é tantos por cento do PIB, essa conversa toda. Eu quero lembrar o seguinte: que São Paulo é, hoje, com todas as suas desgraças, a Campinas de amanhã, a Ribeirão Preto, Fortaleza, Rio Grande do Sul.

Nós não estamos nos preparando para um código de efeito imediato e descartável daqui a cinco anos, e sim para um código de trinta anos.

O Brasil pode aprender com os problemas, os defeitos e as dificuldades que nós temos hoje para corrigir São Paulo. Esse é o ponto central da nossa discussão.

Essa formação de pessoal, a aquisição de equipamentos, viaturas, de pessoal operativo, a questão da tecnologia, trânsito não é mais uma questão de adivinhar ou daquele "eu acho que, eu acho que". Trânsito é uma ciência praticamente exata, então é fundamental que o País venha a se modernizar nisso. São Paulo, com todo o potencial que tem, ainda conta com 80% dos seus semáforos com tecnologia do século passado.

Nós estamos cuidando, agora, de dar um avanço notável nessa questão. Agora, para isso, a questão financeira, a questão de recursos.

Nós corremos atrás do prejuízo, então não se pode ver a questão do gerenciamento adequado de trânsito sem recursos. Nos últimos anos, os recursos colocados para o município de São Paulo gerenciar o seu trânsito se situam na ordem de 80 a 100 milhões de dólares.

Nesse ponto, coloco essa questão abertamente: estamos aqui numa oportunidade rara de discutir abertamente com todas as autoridades de todos os segmentos.

Teria condição o Governo de Estado de aportar recursos desse vulto para gerenciar o trânsito de uma cidade? A minha resposta, ou o meu pensamento, é que muito dificilmente. Muito dificilmente, porque o trânsito, para o Governador de Estado, é uma coisa, digamos, um pouco mais distante do que grandes problemas que ele tem que enfrentar. E os Governos atuam de acordo com as pressões.

Na prefeitura, a pressão do trânsito é grande, o prefeito não tem sossego quando o trânsito anda mal. Todos ligam para ele, não ligam para o governador. E isso faz com que ele desvie para esse problema uma parcela significativa do seu orçamento que poderia estar sendo usado na merenda infantil, na merenda escolar e assim por diante; ele faz isso porque reconhece o problema. Então dedica, com maior ou menor intensidade, sempre em valores muito altos.

A questão da sinalização: São Paulo tem 240 mil placas para serem gerenciadas, trocadas, lavadas, substituídas, desamassadas e compradas.

Na questão da tecnologia: vamos instalar o sistema de tecnologia mais recente do mundo em controle semafórico em tempo real, ou seja, semáforos inteligentes. Eles sentem o que acontece, simulam e rapidamente fazem a programação, em questão de segundos, para aquela área. É alguma coisa da ordem de 60 a 70 milhões de dólares, e o Município de São Paulo vai bancar.

Todo esse instrumental é muito pouco se não houver uma fiscalização; ou seja, o poder do Município no sentido de obter o

comportamento mínimo desejável para que esses benefícios possam ser fluídos na sua plenitude. Traduzindo em miúdos: hoje, em São Paulo, de cada 100 veículos que estão no sinal vermelho e têm possibilidade de atravessá-lo no vermelho 10% o fazem. A literatura internacional mostra que quando isto é da ordem de 4% já é uma catástrofe. Agora, o sinal está lá. Pode ser de tecnologia do século passado, pode ser de última tecnologia, ele não deve ser ultrapassado. Como se combate isso? Esse gerenciamento não pode ser feito com agentes que só fiquem recomendando: "Por gentileza, de acordo com o Código Nacional de Trânsito, o senhor não deve ultrapassar o sinal vermelho. Muito cuidado da próxima vez, senão vou ficar chateado com o senhor". Isso a gente sabe que não acontece, a imprensa já reconheceu isso. A imprensa, hoje, é a grande defensora da aplicação rigorosa da legislação. Houve, evidentemente, alguns acidentes de percurso.

Então, é fundamental que o Município faça essa fiscalização, não de maneira exclusiva. Essa fiscalização em São Paulo é feita em parceria com o Comando de Policiamento de Trânsito; um trabalho incessante, com um efetivo aquém das necessidades de São Paulo. O efetivo que a CPT somou ainda é pequeno em relação a isso. Tivemos melhorias, estamos com notícias boas; não sou supersticioso, mas estamos no primeiro semestre de 94 e tivemos menos 5% de mortes em relação ao primeiro semestre de 93. Dados confiáveis de São Paulo que não estão de acordo com os dados fornecidos pelo DENATRAN. Então, São Paulo está reduzindo o número de mortes. Vamos esperar até o fim do ano para termos um número global.

Essa questão da fiscalização também tem a sua contrapartida na questão do estado dos veículos, como já foi comentado. Temos um DETRAN exemplar, hoje ou de alguns anos, sob o comando do Dr. Ciro Vidal; é modelo para outros DETRAN do País. Temos, evidentemente, como ele próprio já comentou várias vezes, um campo ainda bastante amplo a progredir na questão da fiscalização dos veículos, a pesquisa do INST mostra isso. Temos acidentes terríveis por más condições. Vou citar um caso da semana retrasada: uma perua kombi com um pneu furado encostou na marginal para trocá-lo; o estepe estava pior que o pneu; ela saiu, andou alguns metros, e o estepe estourou. Uma morte e dois feridos por causa de um pneu em más condições.

A questão das vias: Precisamos nos preocupar com o projeto das vias, porque uma cidade que já está concretada tem que ter saídas. Estamos trabalhando em conjunto com a Secretaria de Vias Públicas para priorizar o sistema viário, que deve ser incrementado. Temos aqui obras do porte do Túnel Jânio Quadros, que é a felicidade dos motoristas que vêm da zona oeste para a zona sul; o complexo viário, o minianel viário, uma obra que traz economia, que se paga em pouco tempo. A população às vezes não tem percepção nítida de qual é essa economia.

A questão dos pedidos que recebemos: Doze mil pedidos para implantação de placas, lombadas, sinalização, melhorias, 90% delas geradas por questão de segurança. Fazemos isso em número muito alto, a população reclama que atrasamos, mas são 12 mil pedidos que exigem inspeção do local; uma série de dificuldades, mas no final das contas vem uma conclusão: pode ou não pode. Se puder implantamos o que estiver ao nosso alcance.

A questão das multas: São Paulo tem um sistema de informação por telefone. É um serviço integrado entre o DETRAN e DSV; um serviço de primeira linha, realmente.

A questão dos pólos geradores: O Brasil tem que, urgentemente, aprender com São Paulo onde não errar na questão de pólos geradores. As pressões econômicas são muito grandes para instalá-los em qualquer lugar. Campinas já está com problemas hoje.

Temos uma experiência que já está sendo sedimentada. A legislação existente precisa ser atualizada para que os pólos geradores cumpram sua tarefa econômica, entretanto sem prejudicar ou trazer um mínimo de impacto possível ao trânsito, o que hoje de certa forma não acontece na sua totalidade.

São Paulo é hoje o que Campinas, Fortaleza, Porto Alegre serão amanhã, em 2010, 2020. Este, insisto, é o modelo para ser estudado e para ser contemplado no nosso Código.

A questão de educação. Temos aí a questão dos corredores de trânsito. Uma solução, digamos, tropicalizada para ausência de metrô. São Paulo tem um metrô de excelente qualidade e de altíssima densidade, dois milhões de viagens por dia. Paris, Londres têm acima de quatro milhões de viagens, mas têm uma características de distribuição: cada estação em Paris está a 400 metros uma da outra; em Londres, cerca de 600 metros. O nosso metrô não tem essa característica. Então, o grosso das nossas viagens é feito por ônibus que ocupam muito do leito viário, comparativamente ao metrô: o metrô roda por baixo. Então, o trânsito tem que gerenciar isso. E por ser investimento de alto custo as soluções das capitais brasileiras, cidades de grande porte, vão passar certamente pela questão de corredores. Temos aí o **know-how** do que deu certo do que deu errado, para ser aproveitado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – A Presidência quer alertar ao Dr. Gilberto que o seu tempo está esgotado, por isso suplico que conclua.

O SR. GILBERTO MONTEIRO LEHFELD – Vou concluir rapidamente.

Na questão de acidentes, estamos conseguindo bons resultados – apesar do violento crescimento da frota – através de medidas de educação do nosso Centro de Treinamento.

Esse é o tipo de problema que temos que enfrentar: Dois mil e quatrocentos mortos é um número africano de mortos. Estamos conseguindo bons resultados. Através de intensificação da fiscalização, especialmente, vamos reduzi-los pelo menos em 30% nos próximos dois anos.

Os índices de acidentes vêm caindo progressivamente, como se observa aqui. E para obtermos um serviço melhor estamos em contato com o resgate do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar, o da Prefeitura de São Paulo; um trabalho conjunto que está dando muito bons resultados.

Finalizando, o que nós propomos, em função dessa experiência de 20 anos, é que o município de médio e grande porte tenha a sua participação como entidade reconhecida dentro do Código Nacional de Trânsito. Está de parabéns o Senado pela oportunidade dessas discussões, das mesas que vão se suceder. Existem conflitos de opiniões, isto é natural numa democracia. Entretanto, há necessidade que sejam colocadas na mesa, claramente, as vantagens e desvantagens; os pontos principais para que o Brasil possa ter realmente um Código de Trânsito digno do terceiro milênio. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a sua participação e concedo a palavra ao Senador Gilberto Miranda.

O SR. GILBERTO MIRANDA – Sr. Presidente, acredito que o caso de São Paulo é um caso especial. São Paulo tem problemas, mas também tem recursos. Quando tem uma boa administração, São Paulo explode em termos de criar condições para que o trânsito flua mais rápido. Apesar de não ser do PMDB, o Dr. Paulo Maluf é um grande administrador. O Prefeito Paulo Maluf tem feito muitas obras para melhorar o trânsito. São Paulo, hoje, é um grande parque de obras, com todas as dificuldades de receita que está tendo. Ele está de parabéns. Eu acredito que o nosso governador, o governador do nosso partido, não teve condições de fazer uma das obras, que é importante, por problema de arrecadação,

porque ele já pegou o governo com alguma dificuldade financeira. Trata-se do grande anel viário de São Paulo, que facilitaria realmente a saída para todas as rodovias, com os entrepostos em volta desse grande anel viário para distribuição, à noite, dessas cargas. São Paulo melhorou, e a tendência, nos próximos dois anos, é melhorar muito. Parece que, como Senador, estou fazendo propaganda do Paulo Maluf. Não é isso. Deve ser registrado que ele está fazendo uma boa administração em termos de trânsito. Mas a realidade nacional é outra. Temos isso em São Paulo, mas talvez não tenhamos no Rio de Janeiro ou em outros estados. Então, o Código tem que pensar nos Estados do Norte, como o meu e o do Senador Amir Lando, tem que pensar no Nordeste e tem que pensar nos mais desenvolvidos como São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao Coronel PM Melo Araújo, representando o Coronel PM José Francisco Profício, Comandante Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

O SR. MELO ARAÚJO – Eminentíssimo Senador Amir Lando, Presidente desta Comissão, Sr. Senador Gilberto Miranda, Relator, Mesa presente, componentes que aqui estão para nos ouvir. Gostaria também de ressaltar a presença de oficiais de várias polícias militares do Brasil, demonstrando a preocupação das polícias militares com este tema que é muito importante para todos nós. Temos oficiais da Bahia, de Pernambuco, do Ceará, Piauí e outros estados do Brasil prestigiando esta eminente comissão.

A circulação de pessoas, animais e veículos nas vias públicas, movimento a que damos o nome genérico de trânsito, é hoje, dada a sua crescente complexidade, alvo de profundos estudos pelas sociedades modernas. O trânsito de hoje modificou completamente. Muitos o associam a uma guerra, e nesta guerra todos nós estamos envolvidos como pedestres, passageiros e motoristas.

Administrar o trânsito é função governamental. O Poder Público constrói e mantém a malha viária, edita leis, disciplina a circulação, o suporte e garante, com policiais, o cumprimento das leis, estabelece a estrutura de formação e educação do motorista. Trânsito é uma atividade que depende do harmônico trabalho da engenharia, educação e trabalho policial, escudado por leis. Na qualidade de integrante da Polícia Militar do Estado de São Paulo, permitam-me discorrer um pouco sobre nossas atividades.

O Estado de São Paulo contém metade da frota nacional de veículos em circulação. São números relativamente fantásticos: 8.700.000 carros no Estado, metade deles no município de São Paulo. Apenas na cidade de São Paulo, contamos com 2.500 policiais militares, executando a modalidade exclusiva de polícia de trânsito urbano.

Como é do conhecimento dos senhores, polícia de trânsito se faz com autoridade, preferencialmente a pé, na via pública, coordenando a circulação, exercendo a fiscalização e inibindo, com sua presença, o cometimento de transgressões ao Código Nacional de Trânsito.

Executamos igualmente todos os atos referentes aos acidentes de trânsito com ou sem vítimas, elaborando o boletim de ocorrência, socorrendo os acidentados, preservando o sítio do sinistro para a perícia e transmitindo os dados coletados à autoridade policial judiciária, para posterior apuração penal.

Só para o entendimento dessa ocorrência, com todos os desdobramentos decorrentes, imobilizamos, diariamente, um razoável efetivo. Segundo estatísticas computadas pelo Comando de Policiamento de Trânsito, CPTRAN, grande comando responsável pelo policiamento e fiscalização do trânsito no Município de São Paulo, ocorrem em média 500 acidentes de trânsito na cidade, destes, 20% com vítimas. São 7 mortos e 200 feridos, tirando os prejuízos, superlotando os leitos hospitalares e causando dor.

O policial militar de trânsito, porém, não se limita exclusivamente ao mister para o qual foi especializado, ele age também como patrulheiro atendendo a toda gama de ocorrências típicas de polícia ostensiva, de manutenção da ordem pública, que presenciou ou foi acionado.

Igual atividade é desempenhada pelos policiais militares lotados nos demais 630 municípios que compõem o Estado de São Paulo.

Aqui, quero fazer um parêntese. Só na capital eu comando 30 mil homens, que também estão alocados ao trânsito. Quando nós falamos 2 mil e 500 do CPTRAN, nós esquecemos 27 mil e 500 que atuam também na grande São Paulo, nas viaturas de rádio patrulha e nos diversos policiamentos que nós executamos.

O policial militar não se omite diante de um acidente de trânsito ou de uma situação que ele precise intervir. Esse é um dado muito importante quando se fala que o trânsito conta com apenas 2 mil e 500 homens.

Iguais atividades são desempenhadas pelos policiais militares lotados nos demais 630 municípios que compõem o Estado de São Paulo, como já tinha falado.

As estradas estaduais contam com a proteção de outro corpo especializado de agentes, a Polícia Militar Rodoviária, o Comando de Policiamento Rodoviário, grande comando responsável pelo policiamento e fiscalização dos veículos que transitam nas estradas estaduais paulistas, conta com um efetivo semelhante em números ao do CPTRAN, dividido em 3 batalhões.

A Polícia Militar, ao implantar as suas atividades aos componentes de trânsito, denominado esforço legal, não ignora, porém, as suas responsabilidades para com outro aspecto, qual seja, a educação de trânsito em que somos pioneiros, diga-se de passagem. Nela investe-se recursos humanos e materiais no desenvolvimento de programas educacionais que atingem adultos, infratores ou não, e crianças, que é sua competência na estrutura organizacional do DETRAN.

A manutenção de uma divisão, a Divisão de Educação de Trânsito, onde são desenvolvidos cursos e palestras na capital e no interior, nas escolas e nas vias públicas.

Para crianças, administra e aplica o programa educativo, denominado Cidade Mirim, que consiste na transmissão de conhecimentos do trânsito numa sala de aula adaptada, onde algumas situações do cotidiano foram reproduzidas, e que proporciona aos pequenos visitantes a oportunidade de aprender brincando sob supervisão dos policiais militares monitores.

Aplicamos, assim, na prática, a máxima de que é preferível educar hoje a punir amanhã.

Ao prestar serviços ao longo de décadas, no Estado de São Paulo, a Polícia Militar atua no policiamento de trânsito desde 1948; continuamos com serviços à população paulista.

O comando de policiamento e da corporação vê com preocupação a crescente e indevida interferência de outros setores nas nossas funções exclusivas.

A municipalização de vários serviços – tendência da administração pública – já atingiu setores de trânsito. Recente convênio firmado entre o Estado de São Paulo e o seu maior município concedeu competência a agentes da companhia de engenharia de tráfego para agir em algumas situações, de modo concorrente a policiais militares. Estabeleceu-se a idéia de que o CT cuidaria da fluidez diária e o CPTRAN, da fiscalização de veículos e condutores.

A partir de então agentes do CT, uniformizados, passaram a atuar veículos cujos condutores desrespeitavam regras constantes do Código Nacional de Trânsito vinculadas a uso do solo municipal. Pega de surpresa, a sociedade civil reagiu, não só quanto ao conteúdo mas também quanto à forma como foi atingida pela nova polícia.

Os resultados obtidos ao longo de três anos são inconclusivos. Mesmo assim, tenta-se agora transformá-lo em lei nacional pela inclusão de dispositivos específicos do novo Código Brasileiro de Trânsito.

Para os senhores que estudam a questão e vão decidir, lembro alguns aspectos importantes: quem atua no policiamento ou fiscaliza ação de trânsito deve ser o policial militar, funcionário público investido de poder de polícia. Assim é no Brasil, onde as polícias militares acumulam vasta experiência, mas assim e também em diversos países considerados de Primeiro Mundo, como Portugal, Espanha, França, Itália, Alemanha para citar alguns que já consolidaram doutrina a respeito.

O policial militar fardado é conhecido pela comunidade e impõe sua autoridade. Agentes de fiscalização que não são funcionários públicos, nem detêm o poder de polícia são vistos com desconfiança pela sociedade. Temos acompanhado a regularidade com que são ameaçados e agredidos. Não raras vezes a polícia militar tem agido em tais situações na mesma proporção em que somos solicitados a promover sua segurança.

Ao policial militar é proibida a greve. Como sabem os senhores, isso decorre da função. Gostaria de lembrar que em caso de greve, que é uma situação perfeitamente normal, dentro do regime em que vivemos, o trânsito teria um prejuízo bastante acentuado, uma vez que nessa situação poderia haver complicações de várias maneiras, não só deixando de atuar como também atuando para que o trânsito não flua.

Agentes não-públicos: A greve é uma manifestação legítima, porém absolutamente indesejável quando o assunto é trânsito, onde qualquer perturbação, por menor que seja, gera problemas graves.

Encerrando, peço aos senhores que considerem os aspectos aqui elencados e decidam pela melhor forma de proporcionar a necessária tranquilidade pública para a nossa população, sem ignorar que somente a Polícia Militar tem estrutura, pessoal treinado pago pelo Estado, com poder de polícia e condições de manter e até melhorar o policiamento de trânsito.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação do Coronel Melo Araújo.

Ofereço a palavra ao nobre Relator, se desejar fazer uso dela.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Coronel Melo Araújo gostaria, em primeiro lugar, que V. S<sup>a</sup> transmita ao seu comandante-geral que no início de setembro farei uma visita à Polícia Militar. Se pudermos contar com o nosso Presidente Amir Lando, poderemos discutir mais o assunto. Normalmente venho a São Paulo todo fim de semana porque tenho filhas morando aqui; mas no caso do Senador, que está em campanha, não é uma tarefa muito fácil.

Acredito que esse problema da municipalização, da estadualização, esse tipo de conflito vamos ter muito. Num Estado como São Paulo é possível gerenciar bem, já no Norte, Nordeste a política é muito mais dura, e o prefeito persegue de perto os seus adversários. Isso acontece comumente e pode dar algum trabalho. Por isso, temos que ter uma flexibilização para que isso aconteça.

Agora, por que só a polícia é treinada – o CPTRAN, no caso do Estado de São Paulo –, e tem autorização para multar e não o outro efetivo – que o senhor disse – de 28 mil? Temos esse número já mantido há vários anos, com uma corporação pequena nesse trabalho. Coronel.

O SR. MELO ARAÚJO – Perfeito, Senador. Acontece que os outros policiais militares também atuam e multam. Nos municípios do Estado de São Paulo, são em número de 630; em todos

eles temos policiais militares atuando nessa área. Na capital, existe realmente uma especialização do policial militar, dada a complexidade da cidade de São Paulo. Entretanto, todos atuam no trânsito e multam por delegação, inclusive do 3º Batalhão de Trânsito, que detém essa possibilidade pelo DETRAN.

De maneira que, a Polícia Militar não age somente na capital mas também no interior do Estado.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Coronel, em que direção a multa no interior e na capital?

O SR. MELO ARAÚJO – Segundo V. Ex<sup>a</sup>, acontecem coisas nos municípios com menor fluxo de tráfego, com mais facilidade. Na cidade de São Paulo, por exemplo, os acidentes de trânsito, com vítima, são atendidos pelas viaturas de radiopatrulha durante o policiamento normal. Temos, hoje, atuando, em São Paulo, 1.500 viaturas nos turnos diários, que fazem essa complementação do Comando de Policiamento de Trânsito, uma vez que os acidentes com vítima têm, realmente, o desfecho no distrito policial para posterior verificação dos culpados etc.

Nas atuações, por exemplo, de acidentes de trânsito sem vítima, os próprios batalhões e companhias da polícia militar expedem um boletim de ocorrência da situação, em que o cidadão, posteriormente, pode procurar os seus direitos junto aos poderes constituídos.

De maneira que, não existe bem uma diferenciação, apenas um apoio do resto do policiamento ostensivo aos batalhões de trânsito, que têm uma especialização mais específica.

Entretanto, as Escolas de Formação de Soldados da Polícia Militar proporcionam ensinamentos de trânsito como uma das suas matérias básicas, e toda a reciclagem do pessoal de trânsito é feita também com o pessoal do policiamento ostensivo, nos aspectos de trânsito.

Para V. Ex<sup>a</sup> ter um exemplo: hoje, por acaso, estou colocando, em função do policiamento de trânsito, especificamente para as marginais, dez motocicletas que o Governo do Estado adquiriu. Com referência às outras noventa, policiais militares foram também pelo CPTRAN melhorados, digamos assim, ou especializados para que as motocicletas que estão no policiamento ostensivo possam e devam também atuar em todos os acidentes, em todas as situações que o trânsito exigir.

Temos, hoje, mais 100 motocicletas no policiamento de trânsito de São Paulo, para conhecimento de toda a Mesa.

O SR. GILBERTO MIRANDA – Muito obrigado, Coronel.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao Desembargador Álvaro Lazzarini, evidentemente, alterando, aqui, a sequência, em face de compromissos anteriormente assumidos por S. S<sup>a</sup>

O SR. ÁLVARO LAZZARINI – Eminentíssimo Senador Amir Lando, Presidente da Comissão; eminente Relator, Senador Gilberto Miranda; Srs. integrantes da Mesa, minhas senhoras e meus senhores, até agora eu ouvi, com muita atenção, todas as exposições feitas.

Todavia, permito-me dizer que "trânsito", realmente, não se resume apenas ao policiamento especializado, como se acreditava antigamente. Em outras palavras: trânsito não é caso só de polícia, menos ainda de polícia que não seja especializada, embora esta tenha papel de relevo no trânsito. Eu cuido de trânsito desde o meu tempo de Academia de Polícia Militar no Barro Branco, desde 1957, quando aprendi sobre trânsito e participei, também, de policiamento de trânsito. Os estudiosos de trânsito entendem que o suporte para o condicionamento de comportamentos adequados no trânsito repousa indubitavelmente na participação, no mesmo patamar, dos integrantes do trinômio do trânsito propagado universalmente, os famosos três "E", ou seja, Engenharia, Educação e



Esforço legal. Devemos, a bem da verdade, ressaltar que esses três elementos basilares do trânsito devem planejar e trabalhar no mesmo nível, em íntima conexão, sem imagem ou concepção de subordinação, com o escopo único de agilizar a fluidez e, principalmente, propiciar segurança no trânsito.

Enquanto predominar, senhoras e senhores, o sentido de que um ou outro desses componentes devem prevalecer, continuaremos a incidir nos mesmos erros e sem perspectivas de melhoria acentuada nas condições de segurança e fluidez do tráfego. Notem todos que a educação para a segurança do trânsito, pela Constituição da República Federativa do Brasil, tem destaque especial, pois pelo seu art. 23, item XII, "é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito", isso após a edição de lei complementar, nos termos do Parágrafo Único do citado artigo, visando o equilíbrio na ação das diversas esferas do poder.

No que se refere à engenharia, previsão constitucional, evidencia-se que ela diz respeito a assunto de interesse local, ou seja, do município que deve promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento do uso do solo urbano, o que está na competência dos municípios, por força do art. 30, incisos I, V e VIII, da Constituição Federal de 1988.

O esforço legal, porém, é bem mais amplo e começa com a competência privativa da União para legislar sobre trânsito, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição de 1988. Como, também, sobre Direito Penal, Direito Civil e Direito Processual, conforme o inciso I da mesma norma constitucional, não se podendo esquecer ainda a correlação com a regra do art. 24, inciso X, da referida Constituição, que estabelece competir à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar, concorrentemente, sobre criação, funcionamento e processo do Juizado de Pequenas Causas; como também a regra do art. 98, inciso I, que prevê que "a União, o Distrito Federal, os Territórios e os Estados criarão juizados especiais, providos por juízes togados, ou togados e leigos, competentes para a conciliação, o julgamento e a execução de causas cíveis de menor complexidade e infrações penais de menor potencial ofensivo, mediante os procedimentos oral e sumaríssimo, permitidos, nas hipóteses previstas em lei, a transação e o julgamento de recursos por turmas de juízes de primeiro grau", para onde encaminharão as questões cíveis e criminais relativas ao trânsito. A União só pode criar, no âmbito do Distrito Federal e dos Territórios, quando houver os tais juizados. Nos Estados, depende de cada Estado brasileiro e não de Município, criar varas especializadas.

O esforço legal, no contexto do trânsito, tema que desenvolvo neste trabalho, envolve as atividades do Poder Legislativo na elaboração de uma legislação adequada às muitas realidades brasileiras; do Poder Executivo, porque a polícia ostensiva e de preservação da ordem pública, na qual, doutrinariamente, por força de lei, do Decreto-Lei ainda em vigor nº 667, de 2 de julho de 1969, art. 3º e alíneas, combinado com o Decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, art. 2º, item 27, se inclui a polícia de trânsito, é atividade reservada exclusivamente às polícias militares dos Estados, do Distrito Federal e Territórios, nos termos do art. 144, § 5º, da Constituição de 1988. Temos norma constitucional vigente que deve ser respeitada. Como também é do Poder Judiciário:

"II — A ele cabe, no estado democrático de direito, a função jurisdicional penal e civil, aquela no julgamento dos delitos de trânsito terrestre, e esta na reparação dos danos causados em acidente de veículos, através dos procedimentos judiciais adequados."

Considerada, então, a amplitude do tema, será este trabalho limitado ao só exame dos aspectos do poder de polícia administrativa, onde se insere a polícia de trânsito, como também a questão da autoridade policial no trânsito e, finalmente, algumas considerações sobre o Poder Judiciário no contexto do trânsito.

Repito que no estado democrático de direito idealizado pelos nossos Constituintes para o Brasil, por almejado e instituído pelo seu povo, o cumprimento da lei obriga não só aos governados como também aos governantes e administradores públicos em geral, de qualquer das entidades estatais, isto é, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Daí por que no trinômio trânsito integrado pela Educação, Engenharia e Esforço Legal, este último tem capital importância — o art. 37 da Constituição Federal exige de qualquer administrador público o cumprimento do princípio da legalidade, da moralidade administrativa, da impessoalidade e da publicidade —; repito, este último tem capital importância, porque sem uma legislação adequada, sem um policiamento que a torne efetiva, fazendo-a cumprir, fazendo-a obedecida, de nada adiantará a Educação e a Engenharia de Trânsito. Estas, aliás, vivem e subsistem em razão de uma legislação de trânsito que seja compatível com as inúmeras realidades brasileiras.

Fiscalização de polícia é modo de atuação do poder de polícia e nada mais do que isso. Não vamos, como consta do tal convênio que hoje foi citado, separar fiscalização de policiamento, porque *fiscalização de polícia, repito, é modo de atuação do poder de polícia*, e no caso específico da atuação de polícia de trânsito, que é espécie de polícia de preservação da ordem pública, da competência exclusiva das polícias militares do Brasil, toma o nome de policiamento, segundo os melhores administrativistas e publicistas vivos no Brasil e no exterior.

Nem por isso é indelegável a outros órgãos, seja por lei, atos administrativos ou simples ajustes, como são os convênios administrativos. As autoridades policiais militares não podem e não devem, de fato, conforme sustentou o Cel. Melo Araújo, abdicar do poder de polícia, que lhes é inerente, inclusive o relacionamento à polícia de trânsito, típica manifestação de polícia administrativa e que nada tem de polícia judiciária, salvo quando da ocorrência de ilícito penal.

Os policiais militares são servidores públicos militares estaduais, isto é, são agentes públicos administrativos. De acordo com sua investidura legal, têm a correspondente parcela de autoridade pública de polícia, isto é, são autoridades policiais com competência bem definida na legislação decorrente da norma constitucional, que prevê a sua atividade de polícia ostensiva e de preservação da ordem pública. Daí por que norma infraconstitucional, como o Código Nacional de Trânsito vigente e seu regulamento. E o que se nota também no atual projeto em tramitação é que não se pode retirar do policial militar a sua condição de autoridade policial, uma vez que em todo o Brasil o policial militar encarna a autoridade do Estado brasileiro, segundo o Supremo Tribunal Federal.

De outro lado, também, as sanções de polícia de trânsito materializam-se no ato administrativo praticado pelo policial de trânsito, quando lhe aplica o poder de polícia, valorando a atividade policiada, ou seja, decidindo a ação praticada pelo administrador, pelo condutor, configura ou não a infração à lei.

A decisão de aplicar ou não a sanção policial é discricionária, porém não é arbitrária, devendo o policial agir, preponderantemente, pelos princípios constitucionais da legalidade, como também pelos princípios da razoabilidade, da motivação na incesante busca do interesse público.

Considerando a capacidade de que dispõe a administração, para controle dos seus atos, podem as autoridades superiores, na li-



nha hierárquica do policial, que aplicou a sanção de polícia, revê-la, apreciando-lhe o mérito e a ilegalidade, sem prejuízo da submissão, da decisão que impuser penalidade à Junta Administrativa de Recursos de Infrações. Isto mediante recurso.

No contexto do trânsito não se pode esquecer o papel constitucional do Poder Judiciário em face do estado democrático de direito, uma vez que este poder da soberania nacional é o que exerce a jurisdição criminal e civil, fazendo controle não só das infrações penais, como também a eficiência e a eficácia das ordens, com o sentimento de polícia de trânsito, fazendo o controle jurisdicional dos atos de polícia de trânsito, e ainda dos atos de polícia de trânsito, isto é, dos atos administrativos das autoridades de polícia de trânsito e de execução material desses mesmos atos; por exemplo: os atos administrativos. Tudo isso através de procedimentos judiciais adequados, como o procedimento sumaríssimo, previsto no Código de Processo Civil; o do sistema dos juizados especiais; de pequenas causas cívicas.

Necessário, senhoras e senhores, que a União crie, no Distrito Federal e nos Territórios, os juizados especiais para conciliação e julgamento das sanções penais de menor potencial ofensivo.

Mediante procedimento oral e sumaríssimo, permitidos nas hipóteses previstas em lei, a transação e julgamento dos recursos por juiz de primeiro grau, tudo a dispensar a feitura dos anacrônicos inquéritos policiais, possibilitando que os policiais de rua, que viram, que tomaram conhecimento no local, como é o policial de trânsito, desde logo, ao invés de apresentar as partes ao Distrito Policial, o faça diretamente ao Juizado Especial, poupando tempo e dinheiro para as partes envolvidas, para ele próprio, bem como para o Erário público, que fica num esforço duplo.

Esta a conjugação que entendo deva existir, para um verdadeiro esforço legal, no contexto de trânsito.

Muito obrigado.

O SR. SPRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação brilhante do Desembargador Álvaro Lazzarini e concedo a palavra ao eminente Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Quero agradecer o paper que V. Ex.<sup>a</sup> nos remeteu e, também, caso V. Ex.<sup>a</sup> tenha outros estudos que nos envie, pois a parte jurídica é necessária e complementa, realmente, o nosso trabalho.

O SR. ÁLVARO LAZZARINI – Agradeço e peço licença para me retirar, pois às 13 horas inicia a sessão na Primeira Câmara Civil, e temos 76 feitos em andamento, e cinco juízes me aguardam.

Mais uma vez, agradeço a honra de ter sido convidado e estou à disposição de V. Ex.<sup>as</sup>. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Nós é que agradecemos a presença de V. Ex.<sup>a</sup>

Prosseguindo, concedo a palavra ao Dr. Luiz Célio, Diretor do Instituto de Engenharia, que vai se pronunciar sobre o tema.

O SR. LUIZ CÉLIO BOTTURA – Sr. Presidente, Srs. Senadores, demais componentes da Mesa, Auditório, minhas senhoras e meus senhores:

Vou me concentrar na ponderação sobre a responsabilidade do poder público, hoje diluída em inúmeras entidades de governo. A nível federal são seis ministérios, e no caso de São Paulo, seis secretarias, cada uma modificada por três ou quatro entidades, teremos num evento de trânsito dezenas de responsabilidades diluídas. Trânsito é questão de vida; salvar vida é ação política. A movimentação do cidadão pelas vias públicas, seja através de veículo ou a pé, exige medida de segurança. Em nossa opinião todas as regras devem priorizar os pedestres. As medidas de segurança são consequências e antecedem ao ato de circulação. Requerem conhecimentos específicos em planejamento de implantação, di-

mensionamento, capacidade, fluxos previstos, fluidez desejada; ou seja, o seu desempenho global a ser especificado em projetos, verificado e realimentado durante a operação da via.

Trânsito não é só a lesão física ou aos acidentados, ou ao patrimônio. Para o estudo da engenharia, o cidadão tem o direito de transitar em segurança e tem a obrigação de cumprir a legislação de trânsito. Essa premissa por nós sugerida, em agosto de 92, foi acatada pelo Ministério da Justiça que, em seu projeto de lei, define o Direito de trânsito seguro como o trânsito em condição de segurança é um direito de todo cidadão, cabendo aos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, nas suas respectivas competências, adotar medidas destinadas a assegurar esse direito.

Quero passar à mão do secretário da Comissão o projeto de lei.

A idéia de direito está vinculada ao conceito de cidadania social. Deve ser garantido, principalmente, aos que participam do trânsito em condições desfavoráveis, dentre os quais destacamos os pedestres, os ciclistas e passageiros do transporte público. Presupor que existe responsabilidade das autoridades em relação ao problema, é, portanto, fundamental. As vias novas ou as que têm sofrido manutenção somente poderão ser entregues ao tráfego quando todas as condições de segurança estiverem absolutamente garantidas. Quando em obras, o mesmo rigor deve ser exigido, os órgãos públicos responsáveis pelas vias também devem observar, com rigor, o serviço de engenharia realizado em projeto e obras, para evitar falhas, vícios. Muita atenção deve ser dada aos casos de negligência nos controles de uso e ocupação do solo, dos imóveis em meio à via, evitando o desajuste que venha comprometer ou prejudicar a segurança de pessoas e veículos.

Para evitar a diluição da responsabilidade entre prefeituras, governos estaduais e federal é preciso clareza na definição das competências. O trânsito tem que estar vinculado à jurisdição das vias. A questão de competência ganha maior relevância, ainda, no quadro atual, quando há rodovias com jurisdições concedidas a entidades de economia mista, e até quem sabe algumas, talvez, venham ter jurisdição concedidas à iniciativa privada.

Outra responsabilidade pública são as exigências dos parâmetros e qualidades em relação aos veículos em seus equipamentos mínimos de segurança a ser incorporado desde a fabricação, por nós, de veículos e equipamentos, inclusive os de ciclo devem ser produzidos para suportarem impactos previamente calculados e claramente definidos junto aos consumidores. Isso é uma questão de engenharia.

No tocante à habilitação para conduzir veículos nas diversas categorias, os exames devem ser rigorosos e profundos. Cabe aos órgãos do estado acompanhar o trabalho dos instrutores autorizados e das entidades por eles credenciados para facilitar a formação dos futuros motoristas. É preciso aferir, continuamente, a qualificação dos instrutores e imputar aos órgãos credenciadores a responsabilidade pública dos eventuais acidentes e outras consequências provocadas por condutores habilitados de forma indevida. Nunca vi alguém que vá aprender dirigir ou para ter habilitação de motorista, e sim tirar cartas.

Cabe ao poder público também exigir das emissoras, que detêm concessão pública para operar sistema de rádio e televisão, cenas diluídas em sua programação que transmitam conhecimentos aplicado à legislação de trânsito; bem como, coibir a veiculação de situação que estimule o mau uso das vias, dos veículos ou que diz respeito à legislação em vigor. A filosofia dessa ponderação é criar, incentivar os cidadãos, que se sintam prejudicados pelo trânsito, a recorrerem junto aos responsáveis pela jurisdição da via em defesa dos seus direitos. O mecanismo visa imputar o poder público em relação aos acidentes quando esses ocorrerem por deficiências físicas ou de sinalização ou por ação indevida dos seus agentes.

Deve-se evitar, nesta fase dos debates, o nivelamento por baixo, ou seja, a adoção de medidas mínimas ou mesmo que atenda uma suposta condição possível. Sempre haverá situações de maior ou menor complexidade de tráfego, e o Código precisa estar preparado para atender a todas as possibilidades dentro dos melhores critérios sociais e tecnológicos, pois de uma forma geral os estágios mais complexos do tráfego são sempre os que estão por anteceder. É bom lembrar, como falou o Senador Gilberto, que Campinas é o "efeito Orloff" de São Paulo, pois exatamente há cem anos São Paulo tinha cento e trinta mil habitantes. Temos que levar em consideração o tráfego mais complexo, o que ainda vai acontecer. Temos que ter em mente que quem consegue ver é somente aquele que está preparado para ver. O pior que poderia acontecer seria o novo Código Brasileiro de Trânsito continuar sendo um espelho de posturas corporativas e provincianas. Como uma referência e comportamento social das vias, o Código deve indicar as melhores condições possíveis, sempre!

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Quero agradecer ao Dr. Luiz Bottura pela sua participação e conceder a palavra ao Sr. Relator para as suas inquirições.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Quero agradecer ao Clube de Engenharia pelo estudo que fez e saber um pouquinho mais a respeito daquilo que a Comissão da Câmara, a qual apreciou este estudo, aproveitou no seu projeto.

O SR. LUIZ CÉLIO BOTTURA – Nosso estudo foi concluído, se não me falha a memória, em agosto de 1992, e nós fizemos com que ele circulasse pelo Ministério da Justiça. Parcialmente alguns conceitos, como o conceito de responsabilidade do Poder Público, do benefício do cidadão, da formação do profissional, do transporte de escolares, da municipalização e da função da engenharia já foram acatados pelo Ministério e continuam sendo acatados pela Comissão da Câmara Federal. Alguns tópicos não foram discutidos e o nosso projeto em certo ponto se assemelha muito ao projeto apresentado pela NTP(?) e pelos fóruns dos secretários municipais de transporte.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Arbitrariamente eu inverti a ordem da exposição dos oradores, mas tenho um apelo do Dr. Roberto Scaringella a respeito. S. S<sup>a</sup> solicitou uma inversão da pauta. Antes, quero consultar o Plenário a respeito. Temos o Prof. Diógenes Gasparini, que estava na sequência, e depois o Dr. José Inácio Siqueira de Almeida. Se não houver oposição de parte dos precedentes, vou conceder a palavra ao Dr. Roberto Scaringella.

O SR. ROBERTO SCARINGELLA – Quero, inicialmente, agradecer ao Sr. Presidente, Senador Amir Lando, e ao Relator, Senador Gilberto Miranda, e às pessoas que deveriam falar antes de mim, mas por motivo de força maior vou precisar retirar-me, infelizmente.

Inicialmente, quero dizer que atualmente o Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, entidade não governamental e sem fins lucrativos, uma entidade técnica e desprovida de qualquer postura partidária ou conotação de grupo. Nós temos uma atuação exclusivamente técnica. Ao longo do acompanhamento que fez de todo esse processo de discussão de proposição do novo Código Brasileiro de Trânsito, o Instituto também encaminhou à Câmara, através do Relator, um estudo que consolidou toda a argumentação e as sugestões que nós entendíamos importante para serem incorporadas ao novo Código. Se a Comissão do Senado, também se interessar, nós também podemos enviar-lhe uma cópia desses documentos.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Nós agradeceremos a V. S<sup>a</sup> pela remessa desses documentos.

O SR. ROBERTO SCARINGELLA – Parece-me, no que diz respeito a essa discussão, que não podemos nos afastar de al-

gumas premissas que nos parecem fundamentais. Acho que isso também é saudável; todavia, não podemos nos distanciar do objetivo maior. Nós temos que ter uma legislação de trânsito que facilite o avanço com relação aos graves problemas que o trânsito brasileiro tem nas estradas e nas cidades, principalmente no que se refere à segurança.

Então, não devemos ter um trânsito estadualista, federalista ou municipalista. Precisamos ter um trânsito com mecanismos adequados que traduzam maior segurança, maior fluidez, um trânsito mais humanizado.

E, neste aspecto, parece-me que devemos nos inspirar no que aconteceu nos países do Primeiro Mundo, onde muitos deles, há vinte, vinte e cinco anos, tinham um quadro muito dramático do ponto de vista de segurança, muito dramático do ponto de vista de fluidez.

O que aconteceu nesses países que têm índices de segurança superiores ao nosso? O que aconteceu com esses países onde o número de mortes, comparado com o número de veículos, é muitas vezes menor que no trânsito brasileiro? Aconteceu nesses países uma vontade política explícita, uma mobilização a nível nacional. Surgiu a possibilidade de uma organização adequada dos órgãos que administram o trânsito. Teve-se uma preocupação com o recurso financeiro, problema já levantado aqui; com os recursos humanos, com a tecnologia. O trânsito também precisa de recursos tecnológicos. Houve uma disposição concreta e prática de implementar medidas de educação de trânsito em caráter permanente, não em caráter episódico. Aconteceu de forma clara e inofismável uma legislação drástica para punir o crime de trânsito, o infrator de trânsito, e uma justiça rápida.

Com essa perspectiva, eles conseguiram um resultado sensível; premissas essas que devem nos inspirar. Sem dúvida alguma que eu, pessoalmente, como técnico que trabalha nesta área e que já exerci muitos cargos no setor público e na área particular voltados para o trânsito e transporte, nos últimos vinte e cinco anos, sou a favor do estabelecimento do que está previsto no projeto de fundo. Esse é um problema gravíssimo e que tem castrado a ação de órgãos de trânsito municipais, estaduais e federais. No âmago da questão da municipalização existe muito interesse pela receita sobre as multas em sinal vermelho, de estacionamento e local proibido, de circulação nas cidades, que hoje não fica no município.

Atrás da angústia de muito executivo de trânsito, diretor de DETRAN, diretor de órgão municipal de trânsito, secretário de transportes, existe um conflito fundamental: os técnicos sabem exatamente quais são os remédios; os técnicos, os policiais de trânsito, os educadores, os homens de tráfego sabem porque esses mecanismos, essas ações, esses remédios estão sendo debatidos em congressos de trânsito nos últimos vinte e cinco anos.

A angústia desses executivos – angústia essa que sofri muito tempo quando exerci cargos públicos na área de trânsito – está na falta de recursos humanos, recursos financeiros, organização e uma distribuição clara de responsabilidades. Os órgãos de trânsito, sejam públicos ou privados, principalmente os órgãos públicos, não estão suficientemente estruturados e com mecanismos suficientes, com recursos suficientes para executarem o que eles sabem fazer.

O Brasil tem técnicos muito competentes na área de trânsito; tem educadores, policiais. Mesmo as cidades mais ricas, que tradicionalmente cuidam do trânsito há mais tempo, têm uma resistência de meios muito grave. Não temos todos os técnicos, policiais, educadores que precisaríamos ter. Os órgãos de trânsito estão fazendo uma gestão heróica com recursos muito poucos.

Eu queria dizer o seguinte: nós, não Governo, não órgãos de trânsito, mas sociedade brasileira, não valorizamos a questão do

trânsito e sua segurança. E como a sociedade não valoriza esse tema, os órgãos públicos não são contemplados adequadamente com meios, recursos e tecnologia; muitas vezes, falta até vontade política. A sociedade brasileira banalizou esse quadro dramático de segurança do trânsito, de acidentes, de morte e de perdas.

Entendo que a preocupação do Senado, como ocorreu na Câmara, em consultar a sociedade é muito importante. Mas os nossos Senadores, os nossos Deputados, os nossos legisladores precisam, além de tomar a temperatura dos técnicos, da sociedade como um todo, de agir como verdadeiros estadistas, deveriam ver inclusive a deficiência da própria sociedade em valorizar esse tema.

Precisamos introduzir nessa legislação mecanismos que vão além do consenso da sociedade, uma vez que essa sociedade vive o problema, tem um grau de conhecimento, sem dúvida nenhuma, mas, muitas vezes, não valoriza ou mesmo banaliza a questão da segurança no trânsito.

É extremamente importante ressaltar os pontos a seguir: a existência do fundo, a justiça rápida, uma legislação drástica e a vitória.

O Instituto Nacional de Segurança do Trânsito, como já foi mencionado, fez pesquisas e estamos sucateando uma frota.

Atrás de muitos acidentes graves, com muitas vítimas, não existe apenas um motorista mal formado e desatento, mas um veículo com problemas de freios, com problemas de suspensão, com pneus sem condições de rodar em segurança.

O sistema de habilitação precisa ser todo reconsiderado ou todo revolucionado.

Hoje, sem dúvida, o indivíduo se relaciona com uma auto-escola como se estivesse em um guichê de uma repartição pública para tirar um documento, e não para buscar uma habilitação, o desenvolvimento de uma habilidade.

A questão da via pública: A via pública também é fator de risco. Precisamos formar técnicos para que seja projetado adequadamente o sistema viário e obras viárias.

Ainda hoje, a engenharia nacional muitas vezes se equaciona de forma precária quando projeta um viaduto, uma via expressa, quando estabelece o sistema viário.

Provavelmente, o ponto mais polêmico desse novo código seja a questão da municipalização. E eu queria colocar algumas posições: a primeira delas é que concordo com o Dr. Ciro Vidal, como concordo com os defensores do municipalismo claro, no sentido de que é preciso alargar adequadamente as atribuições do município. O município já constrói a via pública; por que ele, construída a via pública, não teria a competência de operá-la? Parece-me absolutamente óbvio!

Acredito que, acima da discussão se se deve ou não municipalizar, devemos ter a seguinte perspectiva: como transformar essa questão do trânsito numa questão em que toda a sociedade, todos os níveis de governo, todos os níveis de poder possam dar a sua contribuição efetiva?

E deveríamos partir da situação existente. Hoje, os municípios que ficam com o dinheiro das multas, os que investem mais em tecnologia, os que têm uma estrutura organizacional e de pessoal mais formado – e não os mesmos municípios pequenos –, de fato, mas não de direito, já cuidam do trânsito. É a municipalidade que compra o semáforo, que contrata a pintura de "zebra", que constrói e equipa a via pública.

Então, fortalecer ou reconhecer o que já existe me parece uma boa política. Acredito até que – valendo-me ainda da sugestão do Dr. Ciro Vidal sobre alargamento das atribuições municipais – esse processo, que entendo deva ser muito ajuizado, muito prudente, de municipalização, deveria ser até monitorado, dirigido pelo próprio Detran, porque um dos problemas graves que acontecem é

a necessidade de formar técnicos para os órgãos municipais de trânsito. Creio que é extremamente importante.

O grande desafio não é mudar uma lei e dizer: "Agora, para tirar uma carta, vamos exigir um número enorme de pré-condições". A grande dificuldade será preparar instrutores. Está certo, muitos municípios querem ficar com o dinheiro da multa, mas atrás disso existe a necessidade de estruturar adequadamente o órgão municipal de trânsito. Isso requer, além de vontade política, formação de técnicos, de diretores municipais de trânsito.

Precisamos ter em mente que não basta escrever uma lei moderna, é necessário dar condições para que ela seja implantada. Aí está o grande desafio.

É preciso analisar claramente o seguinte: a Polícia Militar está atuando, como o próprio Coronel Melo Araújo explicou, nos 600 municípios do Estado de São Paulo, como acontece nos outros estados. Isso é uma realidade. Evidentemente, a falta de meios, a falta de pessoa em número e formação compatíveis com o tamanho do problema é algo que atinge muito também a Polícia Militar.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Eu gostaria apenas de alertar o orador de que seu tempo está esgotado. Por isso, peço que conclua as suas palavras.

O SR. ROBERTO SCARINGELLA – Concluindo, quero dizer que precisamos partir da idéia de que, acima de discussões um pouco passionais, um pouco corporativas e muito traduzindo a realidade e problemas que todos enfrentamos, precisamos ter a consciência de que é possível encontrar uma solução equilibrada onde o município tenha uma participação importante, onde o estado – o Município de São Paulo tem uma atribuição importante em termos de habilitação e licenciamento – tenha uma posição importante assim como os órgãos federais.

Acredito que uma redistribuição adequada de atribuições poderá ser um grande avanço no tratamento desse desafio que a sociedade brasileira banalizou, que é a segurança no trânsito. Devemos ter um novo Código voltado para a fluidez, mas, fundamentalmente, voltado para a segurança; ou seja, precisamos ter mecanismos para que o número de vítimas seja cada vez menor.

Obrigado

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Eu queria agradecer a participação do Dr. Roberto Scaringella e peço a S.ª que permaneça porque não sei se o Relator fará alguma pergunta.

Com a palavra o nobre Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Em primeiro lugar, eu gostaria de pedir desculpas ao Dr. Alfredo Mário. Como Presidente do Instituto de Engenharia, eu tive oportunidade, duas ou três vezes, de pronunciar "Clube de Engenharia", quando, na verdade, é Instituto de Engenharia, e deixar esse fato registrado na Taquigrafia do Senado para que tenhamos uma ata perfeita.

Em segundo lugar, sendo o Instituto presidido pelo senhor – que já dirigiu o Detran de São Paulo –, eu gostaria, realmente, de receber suas sugestões e pedir que se juntasse a nós, nessas reuniões, para dar a sua contribuição.

Agora, eu gostaria de saber do senhor, Dr. Scaringella, quais os países mais desenvolvidos em que existem menos conflitos ou algo mais bem definido em termos de município, estado, polícia militar, Detran e convênio? O que há de mais moderno, mais simplificado e o que mais rapidamente foi implementado?

O SR. ROBERTO SCARINGELLA – Acredito no seguinte: cada país tem uma realidade cultural e político-administrativa. Existe país que tem uma unidade, que é campo; que não tem estado, mas tem região; onde a capital tem uma polarização muito forte em relação ao resto do país.

O que me parece importante é que, em todos os países onde houve um avanço muito grande – depois de anos, porque não se obtém um avanço instantaneamente; isso não ocorreu em nenhum país –, como o Japão, a França, a Alemanha e a Inglaterra, essa questão do trânsito, em um momento crucial, virou um tema de mobilização e desafio nacional. Em todos esses países ocorreram reformas em que a fiscalização e a legislação foram drásticas, a Justiça rápida, o valor da multa é alto e o infrator ou criminoso de trânsito é punido rigorosamente. Houve uma postura de continuidade da nação, da sociedade.

Isso o Brasil ainda precisa aprender. Aqui, a cada dois ou quatro anos – como foi dito – o novo administrador nega o que o antigo fez, começa a articular e é negado mais uma vez, quando substituído. Isso custa muito caro para a nação. Precisamos ter mecanismos que garantam a continuidade e a estabilidade de projetos.

Em Educação, seria absolutamente inviável fazer algo se não houver continuidade. Nesses países, houve uma introdução competente e adequada de atividades didáticas ligadas ao trânsito no âmbito educacional. Em todos eles, não é um ato banal, nem algo barato tirar uma carteira de habilitação: demora, é difícil, custa caro e o indivíduo sente a responsabilidade. Em todos esses países há uma preocupação muito grande em compatibilizar meios com o tamanho do desafio.

Sem dúvida nenhuma, a CT hoje tem o maior orçamento de órgão de trânsito do País, que, com certeza, está muito abaixo das necessidades fundamentais de quem deve administrar o trânsito. Os administradores fazem milagre mesmo, porque há um desajuste muito grande.

Acredito que o novo código também precisa levar em conta aquilo que o Senador levantou, logo depois do primeiro orador: que temos realidades diferentes no Brasil. Mas algumas ações precisam ter uma perspectiva em nível nacional.

Então, entendo o seguinte: se a sociedade – cada uma respeitando as suas tradições, o seu nível de cultura – decidir, não só teremos uma lei moderna, mas conseguiremos implantá-la. Se o atual Código, que está imperfeito, retalhado, fosse efetivamente cumprido, praticamente teríamos uma condição de Primeiro Mundo. Nós jogamos assim: ignoramos que há uma lei que, se cumprida, seria uma revolução e queremos substituí-la por uma outra lei. Fui Presidente do Contran em 1988, quando foi encaminhada a primeira reforma do atual Código, sem negá-lo. Não foi possível aprovar esse novo Código. Não houve condições de mobilização política no sentido de que fosse aprovado esse aprimoramento. Devemos inspirar-nos em outras realidades, mas devemos encontrar o nosso próprio caminho.

Talvez por coincidência – certamente não –, nos países de maior segurança há um nível cultural maior, uma tradição cultural não só em relação às questões do automóvel. São países onde há respeito à lei, um respeito muito maior do que existe em nosso país. Devemos encontrar o nosso caminho, nossos valores, adaptando, tropicalizando e somando. Acredito que esse Código tem que ter a virtude de ser o Código da conciliação.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Muito obrigado. Agradeço mais uma vez a participação do Dr. Roberto Scaringella. Convido o Professor Diógenes Gasparini a usar a palavra.

O SR. DIÓGENES GASPARINI – Senador Presidente desta Mesa e da Comissão, Sr. Senador Relator, demais membros componentes da Mesa, minhas senhoras e meus senhores:

Em primeiro lugar, agradeço o convite de participar desta sessão sobre o projeto de Código Nacional de Trânsito. Sempre que se dispõe o legislador a editar lei de caráter nacional, cuja aplicabilidade deve ocorrer em todos os cantos do Brasil, fico deveras preocupado. Fico preocupado em relação principalmente a dois aspectos:

O primeiro aspecto é exatamente a necessidade de se dar à lei esse caráter de aplicabilidade nacional, esse caráter de aplicação integral em todos os recantos do nosso país. Ora, quando isso é o que deve acontecer, quando essa deve ser a finalidade da lei nacional, preocupa-me, sim, o esquecimento – embora já tenha sido algumas vezes lembrado – do fato de que temos vários "Brasis" e de que temos situações e realidades diferentes. O legislador federal, ao produzir lei dessa natureza, não se pode esquecer de que a nossa população não é homogênea, temos culturas diferentes. A aplicabilidade de uma lei é diferente de um lugar para outro embora devesse sempre ser igual.

Não deve esquecer o legislador que temos uma federação composta por estados diferentes: mais ricos, mais desenvolvidos, mais pobres, menos desenvolvidos. A lei se propõe a resolver o problema de todos eles de forma homogênea. Não deve esquecer também de que a nossa federação é composta de municípios desiguais.

Ora, tudo isso deve ser levado em consideração ao se produzir norma dessa natureza. Essa norma deve contemplar uma espécie de média ou uma situação que possa, através dos dispositivos da lei, expressar o que é o comum, o que é o mais praticado em todos os cantos do país. Não se deve, por essa razão, buscar um modelo, ainda que ele seja um modelo ideal, se ele não expressar, não refletir a realidade nacional.

Portanto, a meu ver, erra o legislador sempre que se propõe a introduzir, através de lei, dispositivos que não estão adequados à realidade do nosso país. Por essa razão, há muitas leis que não são aplicáveis, muitas leis em relação às quais se procura, de uma forma ou de outra, fugir aos seus termos, fugir as suas determinações.

Isso fatalmente ocorreria com o Código Nacional de Trânsito. Seria uma lei, como dizem alguns, que não iria "pegar", exatamente porque não refletiria a realidade brasileira, embora fosse lei nacional.

Um exemplo recente é o da Lei de Licitações de Contratos. Existem dispositivos nesta lei que não são aplicados de forma nenhuma. Isso ocorre não porque o município se nega a ser obediente, mas porque há impossibilidades, por exemplo: prazos exíguos de publicações no *Diário Oficial*. O mesmo ocorreria com o Código Nacional de Trânsito, se não forem modificados alguns dispositivos por ele apresentados.

Outra preocupação refere-se ao problema de que a lei nacional, na medida em que é imposta de cima para baixo, na medida em que não observa a realidade, acaba por destruir o que, ao longo dos anos, foi construído por municípios e estados. Entendo que a lei nacional, essa que se propõe a disciplinar o trânsito em todo o território nacional, deve aproveitar a estrutura que já existe, aproveitar o que o município tem de bom, o que o estado tem de bom.

Não me parece, portanto, adequado que essa lei exija, por exemplo, a criação de entidade com personalidade própria para cuidar do trânsito. Por que um departamento municipal de trânsito não pode cuidar tão bem quanto o faz uma sociedade de economia mista ou uma empresa pública? Toda vez que se destrói o que já existe, o custo, o ônus, é muito maior.

Na medida em que se extingue um órgão que vem sendo utilizado para aquela finalidade, na medida em que se colocam em disponibilidade os servidores ali lotados, na medida em que se cria outro órgão, com novos profissionais, novos técnicos, o ônus é extremamente grande. Será que os municípios teriam condições de fazê-lo para participar do Sistema Nacional de Trânsito? Poderiam eles suportar todos esses ônus? Tenho a impressão de que não. Ainda que municípios grandes, bem estruturados, possam suportar, a maioria dos quase 5 mil municípios brasileiros certamente não têm condições.

Parece-me, Sr. Senador, que o projeto de lei deve preocupar-se com esses aspectos. Sei que foram ouvidas as comunidades, mas será que foram ouvidos os prefeitos? Será que todos os prefeitos foram consultados? Ou foram consultados os técnicos, muito preocupados em dispor das coisas da forma mais ideal possível, mas destoante e separada da realidade?

Além desses dois aspectos que me preocupam no Projeto de Lei que cria o Código Nacional de Trânsito, tenho algumas preocupações assim pontuais, que refletem exatamente várias inconstitucionalidades aí encontradas. Por exemplo: o art. 12, no inciso II, diz que compete ao Contran atividade extraordinariamente forte. O inciso XII diz exatamente o seguinte (vamos ler para que se evite interpretação diferente):

"autorizar o SENATRAN..." - então, é o CONTRAN, o órgão administrativo que autoriza o SENATRAN, um outro órgão administrativo - "... a tomar providências junto aos órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para assegurar a regularidade da execução das atividades relacionadas à segurança e educação de trânsito".

Ora, um órgão administrativo intervindo num outro órgão? Seria isso constitucional? Isso não quebraria a federação brasileira, na medida em que se colocassem em confronto vários órgãos, um dizendo o que está certo em relação ao outro? Isso me preocupa muito!

Por outro lado, o projeto não é claro em relação às providências. É como se esse dispositivo outorgasse ao CONTRAN uma espécie de cheque em branco para, a qualquer momento, segundo um subjetivismo que a lei não evita, poder intervir nos órgãos municipais que cuidam de trânsito. Isso para mim, Sr. Senador, é muito grave, é muito preocupante!

Ainda no art. 16 - depois no 17 e no 18 - há dispositivos que cuidam exatamente da criação e da regulamentação das JARI, que são as Juntas Administrativas de Recursos em Infração. O projeto trata das JARI como se estivesse tratando da criação de um órgão federal. Esses são órgãos administrativos, e a criação de órgãos administrativos, no meu modo de ver, é exatamente competência da União no que diz respeito às suas atribuições, do Estado e do Município também, naquilo que diz respeito às suas próprias competências. Portanto, a meu ver, jamais esse dispositivo poderia tratar da criação e da regulamentação das JARI da forma como o fez. Criar órgãos, meus amigos, Sr. Senador, não é matéria de trânsito. Criar órgão é matéria administrativa, e matéria administrativa é de competência exclusiva do Município, Estado e da União. O projeto intervém aqui de forma violenta na autonomia municipal, isso para não falar na autonomia dos Estados e do Distrito Federal. O projeto, nesse particular, violenta a autonomia municipal.

Ainda no § 1º do art. 19, vemos a intervenção na entidade municipal pelo SENATRAN. Há interferência na autonomia, afrontando-a, como dissemos no comentário ao dispositivo que cuida de autorizar o SENATRAN a intervir no órgão municipal.

E vai mais além: vamos encontrar as inconstitucionalidades também no § 4º do art. 96, quando a lei determina punição certa para o servidor - e isso também afronta a autonomia municipal. Como pode a lei federal estabelecer para um servidor municipal punição? A meu ver, não há essa possibilidade. Há afronta, violação, outra vez, à autonomia dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.

Vai mais além: o projeto interfere também naquilo que foi ciosamente dado aos municípios, que é exatamente a aplicação da sua receita, na medida em que, no art. 311, diz que cabe, é obrigatória a participação do município na formação de um fundo para a

educação de trânsito. Como a lei federal pode dizer validamente onde o município vai aplicar as suas receitas, quando o art. 30 da Constituição Federal diz, clara e expressamente, ser competência do Município a aplicação de suas receitas?

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) - Eu queria apenas alertar o orador, sem querer interromper a sua brilhante palestra, mas, se pudesse mandar, inclusive por escrito, as sugestões, a Comissão as receberá.

O SR. DIÓGENES GASPARINI - Faremos isso. E estou concluindo, nobre Senador.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) - Obrigado.

O SR. DIÓGENES GASPARINI - É claro que estas observações foram pinçadas rapidamente, porque não tivemos tempo de examinar melhor o assunto para expô-lo com mais detalhes.

Ainda para encerrar, poderíamos colocar em dúvida se o Município tem competência para fiscalizar o trânsito. Se os senhores examinarem as regras de distribuição de competências verificarão que ao Município não se atribuiu nenhuma competência fiscalizatória em relação ao trânsito. Fiscalizar o trânsito é problema de segurança pública, e os órgãos responsáveis por esta área, Sr. Senador, estão indicados no art. 144 da Constituição Federal e, lá, não está o Município.

Portanto, por esta razão também, parece-me que há uma outra inconstitucionalidade a ser tratada como preliminar de todo o resto contido pelo projeto de lei.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) - Concedo a palavra ao nobre Senador Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) - Professor Diógenes Gasparini, tive o prazer de ouvi-lo na defesa do Município.

Acredito que todos nós no Senado Federal somos muito favoráveis à descentralização, porque quanto mais perto o recurso estiver do contribuinte, maior a reivindicação deste e a consequente prestação de contas do prefeito aos seus municípios.

Temos uma cultura, e, sem dúvida nenhuma, as culturas estão aí e podem ser mudadas. Acredito que o Senado Federal - no caso da Relatoria e Presidência do Código de Trânsito, tomou até um cuidado especial, sob a Presidência do Senador Amir Lando e tendo a mim como Relator - preocupou-se em escolher dois membros desta Casa do Norte do País. O Estado que o Senador Amir Lando representa tem pouquíssimas estradas, enfrenta dificuldades para se escoar a produção e enfrenta sério problema econômico.

Na minha região - talvez eu devesse ser relator do código fluvial, porque sou do Amazonas - onde, realmente, o que menos há são carros, exceto na cidade de Manaus e em algumas poucas cidades, pois nos faltam rodovias; fazer estradas é caríssimo, e temos dificuldade até hoje para conseguir do Governo Federal ligar o Amazonas a Roraima e, conseqüentemente, ao Caribe, cuja entrada propiciaria exportações maiores da Zona Franca de Manaus.

A BR-174 até hoje, apesar de ser aprovada no Orçamento, não foi asfaltada, levando-nos a enfrentar sérias dificuldades na época das chuvas, o que corresponde a um período de cerca de sete meses.

Daí depreende-se que há uma preocupação do Senado nesse sentido, pois poderia ter escolhido um Senador de São Paulo, Minas Gerais ou Rio de Janeiro, por exemplo. Mas não, escolheu-se Senadores justamente com a mínima influência dos Estados e dos grandes. O senhor e todos que estão aqui presentes podem ter certeza de que a preocupação do Senador Amir Lando e da casa que representamos é efetivamente rever e estudar cuidadosamente tudo, e, para isso, estamos iniciando essas audiências públicas.

Temos interesse também em visitar outros países para ver de perto como isso se desenrola lá. Dizia no início da reunião que

tive oportunidade de ver como funcionam nos Estados Unidos os códigos estaduais. Lá, há um código federal que só cuida do que toca no âmbito federal, das estradas federais que atravessam os estados, bem como a parte marítima.

Há uma preocupação nesse sentido e não queremos elaborar esse código sem discussão, porque, depois do Senado, com as modificações que serão introduzidas, este código retornará à Câmara, cabendo ao novo Presidente da República vetar ou não aquilo que julgar conveniente ou o que for aconselhado por sua assessoria.

O SR. DIÓGENES GASPARINI – Fico contente em saber que V. Ex<sup>a</sup> pensa dessa forma, e saio daqui mais uma vez engrandecido juntamente com todos os demais aqui presentes, porque V. Ex<sup>a</sup> tem exatamente esse espírito público. Mas me preocupo em relação à grande maioria do Congresso Nacional, pois chega de engolir lei, tipo lei de licitação e contratos. Não dá! É terrível para o município.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Quero agradecer a participação do Professor Diógenes Gasparini e acentuar, mais uma vez, exatamente na linha das idéias proferidas pelo nobre Relator, Senador Gilberto Miranda, que nós queremos ouvir a sociedade; não queremos uma lei a mais; não queremos o arbítrio legal; queremos, isto sim, fazer uma lei que surja do seio da sociedade, onde ela se edifica realmente. Chega de leis demais e cumprimento de menos! Execução é o que está faltando a este País. Então, o que queremos é exatamente que esta lei seja fruto desse grande consenso da sociedade para que a mesma a respeite e a execute.

Prosseguindo, vamos ouvir o Dr. José Ignácio Sequeira de Almeida, Presidente da Associação Brasileira de Pedestres.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO SEQUEIRA DE ALMEIDA – Sr. Presidente, Senador Amir Lando, nobre Relator, Senador Gilberto Miranda, demais membros da Mesa, em nome da Abraspe, agradeço a oportunidade de estar aqui nesta audiência pública.

Cumprimento os ilustres Senadores, membros da Comissão Temporária do Código de Trânsito Brasileiro, pela iniciativa de realização desta audiência em São Paulo, oportunidade pela qual a sociedade estará mais compromissada com as responsabilidades e conscientizada dos direitos que se configuram em tão importante instrumento de articulação dos elementos que caracterizam o trânsito, quais sejam, o homem, o veículo e a via.

A participação da sociedade na formulação de um código que trata de assunto tão relevante para o resgate do ambiente de vida nas cidades e nas estradas, sociedade esta mutilada pela violência das mortes diárias no trânsito, constitui motivo mais forte para garantir a sua efetiva aplicação e resultados.

A diretriz básica eleita pela Abraspe como regente dessa participação está pautada sobre o conceito da preservação da vida. Coloca-se, assim, a formulação do Código de Trânsito Brasileiro sobre a perspectiva de consubstanciar regras que promovam o aprimoramento das relações de comportamento no trânsito, em benefício da eficiência, da qualidade e da segurança, especialmente considerando os papéis que pedestres, passageiros ou motoristas assumem, transitória e aleatoriamente, ao se utilizarem das vias. Além disso, aponta para a busca da melhoria do desempenho do trânsito, em resposta às demandas geradas pelo tráfego, este entendido como um fenômeno sócio-econômico decorrente das relações de troca associadas à estrutura de organização da sociedade.

O Código de Trânsito brasileiro, ao definir regras, identificar infrações e estabelecer penalidades, constitui-se em compêndio sobre...

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Peço licença ao nobre palestrante apenas para convidar o ilustre Deputado Beto Mansur, Relator do Projeto na Câmara, para participar da Mesa, o que muito nos honrará.

V. S<sup>a</sup> pode prosseguir.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO SEQUEIRA DE ALMEIDA – O Código de Trânsito brasileiro, ao definir regras, identificar infrações e estabelecer penalidades, constitui-se em compêndio sobre os padrões de comportamento que a sociedade reconhece como civilização no trânsito.

Ser pedestre é uma condição natural de todo ser humano. No entanto, os pedestres, particularmente os idosos, as gestantes, as crianças e as pessoas portadoras de deficiências, são os mais penalizados pelo descumprimento das regras de trânsito. Dois terços dos mortos no trânsito brasileiro são pedestres.

Por outro lado, a condição de motorista é um privilégio, que o cidadão só pode usufruir após comprovar ter qualificação técnica, emocional e comportamental.

Desse modo, o rigor das punições, culminando com a apreensão da Carteira Nacional de Habilitação, com suspensão temporária ou até mesmo cassação do direito de dirigir, é ato natural para a preservação da segurança e tranquilidade dos cidadãos.

No conjunto, identifica-se a necessidade de grande esforço e de educação, que deve ser iniciado pela eliminação da impunidade e da permissividade no trânsito, no sentido de eliminar vícios e moldar comportamentos, tanto de motoristas quanto de pedestres.

Nesse contexto, destaca-se a necessidade de se identificar, com clareza e objetividade, a essencialidade da participação, consagrada neste Código, do município na gestão do trânsito. Colocar trânsito como assunto primordialmente de segurança pública, distante dos interesses da coletividade é complexo demais para ser administrado pelo município, já está demonstrado que não resolve, porque é o que, em tese, tem prevalecido até hoje.

Na realidade, com ou sem o apoio do Estado, as administrações municipais sempre são solicitadas em primeira instância pela sociedade, pela população, e busca soluções para os seus problemas de trânsito, pois a eles estão diretamente associadas as necessidades de transportes. É falacioso também afirmar que os municípios, de um modo geral, não estão capacitados para administrar as questões de trânsito. A falta de orientação técnica própria, a administração municipal sempre pode recorrer ou ao Estado ou a outro município, que, através de contrato ou convênio, poderá subsidiá-la tecnicamente. Lembre-se que a criação de município não é ato aleatório, sendo sua constituição o reconhecimento dos requisitos mínimos para gerenciar os assuntos de seu interesse, entre os quais o trânsito na sua correspondente dimensão.

A movimentação de veículos e pessoas constitui assunto estreitamente vinculado à própria vida das cidades. Representa a expressão concreta do pulsar econômico e social que se concentra nas aglomerações urbanas. A administração estadual por mais atuante que seja, sempre estará distante do dia-a-dia que caracteriza a vivência, a operação dos sistemas viários urbanos, mesmo porque o trânsito urbano forma estreita relação com o transporte, constituindo ambos a expressão do fenômeno sócio-econômico gerado pelas relações de troca que caracterizam as atividades humanas, ou seja, o tráfego.

No intuito de oferecer contribuição ao debate desta audiência pública do Código de Trânsito brasileiro, apresentam-se, a seguir, alguns comentários e propostas sobre os artigos do capítulo Pedestre, seguindo-se uma proposta mais abrangente com relação a temas direta ou indiretamente ligados e que constituem aspectos de interesse do pedestre.

A análise realizada pautou-se pelo trabalho que a Abraspe já havia realizado, inclusive, em parceria com o Instituto de Engenharia, da qual alguns aspectos conceituais foram absorvidos nas propostas do Código e em cima do que foi enviado pela Comissão. Entretanto, obviamente, não é conclusiva nem tão abrangente

como gostaríamos que fosse, mas pela disposição dos Srs. Senadores, teremos oportunidade de continuar colaborando nesse trabalho de construção do novo Código.

As complementações propostas pelas Emendas nºs 57 e 58, sobre o capítulo Pedestre, contemplam exatamente o sentido didático embutido no Código, quando propõem a inclusão explícita de referência à sinalização nos parágrafos I e II do art. 69. Por outro lado, o conteúdo desse artigo inaugural do capítulo próprio dos pedestres deve ser claro, objetivo e, sobretudo, preciso. A sugestão é de que esse artigo passe a ter a seguinte redação, incluindo o parágrafo sobre a utilização diversa do espaço referido:

"Art. 69. É assegurado ao pedestre a utilização exclusiva dos passeios ou passagens apropriadas das vias públicas, das vias urbanas e prioritária nos acostamentos das vias rurais para a circulação, sendo vedado o trânsito de pedestres sobre a pista de rolamento e nos locais proibidos pela sinalização.

§ A autoridade competente poderá permitir, excepcionalmente, utilização diversa do estabelecido neste artigo, desde que sejam asseguradas condições de segurança e que não haja prejuízo ao fluxo de pedestre."

A Emenda nº 58 propõe para o art. 72, também no capítulo Pedestre, a inclusão da sinalização como item a ser considerada na manutenção das faixas de pedestres. A simples inclusão do termo, no entanto, não parece suficiente para ressaltar uma responsabilidade fundamental do órgão, qual seja, a de realizar as atividades de conservação e de manutenção da sinalização, que define as faixas e passagem de pedestres, além de zelar pelas condições físicas desses locais e equipamentos.

Assim, propõe-se a seguinte redação:

"Art. 72. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via conservará e manterá obrigatoriamente a sinalização das faixas e passagem de pedestres bem como suas boas condições de visibilidade, de higiene e de segurança."

Como contribuição à abrangência do capítulo e visando atender aos objetivos gerais do Código, de caracterização de regras de comportamento, a Abraspe apresenta como importante, ainda, a inclusão dos seguintes artigos e parágrafos:

"Na realização de atividades e serviços nas vias durante o período noturno, as pessoas envolvidas deverão estar equipadas com vestimentas e elementos que permitam visualização à distância, bem como adotar todas as precauções necessárias para evitar situações de perigo no trânsito.

§ Nas vias sem passeio ou iluminação e nas estradas, os pedestres, especialmente crianças e idosos, deverão observar os preceitos deste artigo."

Tendo em vista a promoção de maior visualização e identificação de algumas categorias de veículos, tanto por parte da fiscalização quanto dos demais usuários das vias, indica-se, ainda, a inclusão do parágrafo único do art. 40, que trata da obrigatoriedade do uso de farol em luz baixa durante o dia e à noite dos veículos transportando cargas superdimensionadas ou perigosas, veículos de transporte de escolares e rodoviários de passageiros, propondo-se, desse modo, a seguinte redação:

"Art. 40. ....

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas

próprias a eles destinadas, os veículos de transporte rodoviário de passageiros, os veículos transportando cargas perigosas ou superdimensionadas, os veículos de transporte de escolares e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de luz baixa, durante o dia e à noite, quando em movimento e sob qualquer condição de luminosidade diurna ou de iluminação noturna."

A tipificação dos crimes de trânsito constitui tema importante para os pedestres, vítimas maiores da impunidade e permissividade no trânsito. Cabe, no entanto, acrescentar na definição das circunstâncias agravantes das penas (art. 296, inciso IV) o espaço dos passeios, onde têm ocorrido muitas mortes por atropelamento de pedestres.

De outra parte, a circunstância de acesso ou saída de imóvel lindeiro não deve ser configurada como exceção à regra, pois o veículo estará circulando em espaço privilegiado do pedestre, sendo imprescindível sua atenção. Assim, o texto proposto seria o seguinte:

"Art. 296. ....

IV – São circunstâncias que sempre agravam as penas dos delitos de trânsito, quando não constituem ou qualifiquem o crime, ter o agente cometido a infração (alínea a-4) sobre passeio ou faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres."

Outro aspecto relevante a ser considerado constitui-se na proposta de regionalização da valoração das multas, através da aplicação de índices de comprometimento da segurança e da operação de trânsito, conforme as características locais de trânsito.

Assim, considera-se que cada infração deve ser avaliada quanto ao grau de risco à vida que lhe corresponde, isoladamente ou conjugada a outros fatores.

Assim, propõe-se que, sob condições de embriaguez ou de uso de drogas, ao motorista infrator, desobedecendo o semáforo, estacionando sobre a calçada, realizando conversão proibida ou em excesso de velocidade, ou então o envolvido em acidente, seja aplicado o índice de agravamento, aumentando a pontuação proposta no Código e o valor da multa, bem como a pena, no caso de caracterização de crime de trânsito.

Na mesma linha, o estacionamento ou a parada, a realização de conversões ou retornos proibidos em determinadas vias e horários, onde o volume de trânsito é maior, mais intenso, são infrações que implicam grandes prejuízos à coletividade, por comprometerem mais seriamente o desempenho e a operação do sistema viário, gerando, assim, altos custos de congestionamento.

Desse modo, igualmente deve se aplicar o índice de agravamento, aumentando a pontuação e o valor da multa correspondente.

Considerada a situação que se tem apresentado como um dos maiores problemas das cidades brasileiras, a Abraspe elegeu o art. 211, que trata da infração de avanço de sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória, para explicitar gravame na aplicação de multas.

Duas situações foram identificadas como de maior gravidade no cometimento dessa infração. A primeira, no caso de travessia sinalizada especificamente para travessia isolada para pedestre, geralmente localizada nas proximidades de escolas ou de locais de incessante circulação de veículos. O segundo caso, quando é mais sério, nos locais com sinalizações especificamente para travessia de pedestres e dotadas de dispositivos sonoros acoplados à operação do semáforo.

Temos notícia de que no Paraná existe uma experiência em desenvolvimento, e esse é um tema que foi discutido recentemente



na Associação Brasileira de Normas Técnicas, a respeito de uma revisão da norma de acessibilidade da pessoa deficiente às edificações e ao meio urbano. É um semáforo de orientação aos pedestres quanto ao tempo que ele tem disponível para a sua travessia.

Nesse caso, o art. 211 abrigaria três incisos, que seriam os seguintes:

No caso mais comum, o inciso I – nas interseções: infração gravíssima, penalidade de multa, conforme já explicitado o texto do projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Gostaria apenas de alertar ao depoente que o seu tempo já está esgotado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO SEQUEIRA DE ALMEIDA – Sr. Presidente, concluirei em trinta segundos.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – O senhor poderia mandar-nos depois as notas por escrito?

O SR. JOSÉ IGNÁCIO SEQUEIRA DE ALMEIDA – Sim, não há problema.

No inciso II – nas travessias sinalizadas com semáforo para pedestre – a infração é igualmente gravíssima, apenas a penalidade é multa de três vezes.

E nas interseções ou travessias sinalizadas com semáforo para pedestres, dotados de dispositivos sonoro e de orientação, a infração é gravíssima e a penalidade é multa de cinco vezes.

Esse é apenas um exemplo de revisão que poderia ser aproveitado para as situações de maior gravidade contra a vida, que é a tese da Abraspe, em termos da análise do Código.

Gostaria ainda de acrescentar a importância – não me lembro agora do número do artigo – da obrigatoriedade de se ter a via sinalizada antes de ser entregue ao trânsito. Deve ser incluída no artigo a necessidade de que essa situação tenha um termo de responsabilidade do órgão responsável pela operação da via, para que isso fique registrado oficialmente.

Agradeço a oportunidade e fico à disposição dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Com a palavra o nobre Relator, Senador Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Gostaria de receber as sugestões do Dr. Sequeira. Tenho certeza de que sempre o mais prejudicado nas questões de trânsito é o pedestre, aquele que o senhor representa.

Muito obrigado.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO SEQUEIRA DE ALMEIDA – Eu é que agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação do Dr. José Ignácio Sequeira de Almeida.

Concedo a palavra ao Desembargador Geraldo de Faria Lemos Pinheiro.

O SR. GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO – Eminentíssimos Senadores, nobre Deputado, minhas senhoras e meus senhores, em 6 de junho de 1991, o Sr. Ministro da Justiça ofereceu ao Senhor Presidente da República minuta de decreto criando a Comissão Especial para elaboração de anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito, com as seguintes considerações:

"A situação do trânsito no Brasil tem sido considerada como de calamidade pública pela quase totalidade dos especialistas no assunto. A violência no trânsito não tem tido limites, conforme têm demonstrado as últimas estatísticas de acidentes, e aqueles que cometem são mantidos na impunidade, à falta de mecanismos ágeis de repressão. Para se ter uma idéia, em levantamento realizado nas delegacias do País, de 350 mil acidentes registrados, 177 foram arquivados, prescritos os crimes ou simplesmente não investigados.

Convém lembrar que a legislação brasileira é benevolente e ineficaz. Impõe-se a agilização dos processos de apuração de acidentes, a modernização dos procedimentos relativos à habilitação de condutores e do próprio registro de veículos, uniformizando, a nível nacional, a documentação pertinente.

A Comissão Especial disporá, para elaboração dos seus trabalhos, de farto material levantado em seminários, simpósios e encontros organizados pelos diversos órgãos encarregados do trânsito no País, que retrata com fidelidade a situação caótica vigente e propõe medidas e mecanismos para seu melhoramento.

Estas, Sr. Presidente, as razões que justificam as mudanças da legislação do trânsito e a criação da Comissão Especial aqui proposta."

Na mesma data, o Vice-Presidente da República, no exercício do cargo de Presidente, decretou a criação da Comissão Especial, cujos membros seriam designados pelo Ministro da Justiça.

As considerações da justificativa foram o retrato fiel da época, que, até agora, não se modificou.

De outra parte, o Código de 1966, com duas décadas e meia, remendado sucessivamente, tornou-se uma colcha de retalhos, sem contar as partes controversas e os dispositivos até hoje não cumpridos ou sem regulamentação suficientemente adequada para finalizar o desejo do legislador.

Algumas vezes ainda afirmam, com alguma razão, que o Código ainda é bom e apenas merece retoques e disposição política para o seu fiel cumprimento.

Entendemos, no entanto, que após a Convenção de Viena, que o Brasil se obrigou a cumprir, e, mais recentemente, o acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito entre o Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, o texto de 1966 merece a modificação para um estatuto mais moderno e mais atuante. A experiência armazenada ao longo desses anos, com reflexos evidentes nas jurisprudências dos Tribunais e nos atos administrativos, exige um novo ordenamento.

Como membro da Comissão Especial, no que me compete pessoalmente afirmar, devo esclarecer que o projeto primitivo foi totalmente modificado pela revisão do Ministério da Justiça, com o que não espelha as opiniões colocadas no curso das reuniões, realizadas totalmente às expensas dos membros ou dos órgãos representados, sem qualquer ajuda dos Ministérios.

É gratificante, de qualquer forma, perceber que a Câmara dos Deputados, num período de grande agitação política e com trabalhos de muita importância para o País, levou a bom termo a missão, entregando ao Senado o texto que agora está sendo revisto.

Louvo a preocupação dos eminentes Senadores, ofertando 137 emendas, bem como a disposição da Comissão Temporária, procurando ouvir considerações que, por certo, serão devidamente apreciadas em tempo oportuno.

Circulou recentemente a notícia de que o Poder Executivo trancaria a elaboração do Código Brasileiro, retirando o projeto em tramitação. Não creio que isso possa acontecer, pois não há qualquer falha técnica de relevo que motive o gesto governamental, considerando-se ainda que existe a seu favor o poder de veto para a matéria julgada, deslocada do conteúdo geral.

O texto em exame não contentará a todos e, diga-se com sinceridade, conserva ainda artigos que merecem melhor exame e redação mais apurada, para que não gere conflitos de interpretação. Segundo percebemos, desde os debates das reuniões da Comissão, existem resistências ao que se convencionou chamar de



municipalização do trânsito, quando, na verdade, está sendo cumprida apenas a Constituição Federal, que reconhece o direito de tratar de assuntos de interesse local, suplementando ainda a legislação federal e a estadual, no que couber. Ao estado, por outro lado, a Lei Magna só concedeu o poder de legislar sobre trânsito e transporte mediante lei complementar autorizadora.

Não se compara, é evidente, a situação da capital de São Paulo e de algumas grandes cidades com a modéstia de alguns municípios e até a indigência de outros.

O que estamos percebendo é que, inspirados no exemplo da capital de São Paulo, os municípios começaram a contar os seus mortos e feridos e iniciaram a meditação sobre os problemas gerados pelo trânsito local, acreditando na educação sistemática, na fiscalização rigorosa e na técnica apurada, além de estarem conscientes de que, sem investir em trânsito, não haverá prevenção e não se salvarão vidas.

Os problemas já existiam antes dos convênios, mas andavam dispersos nas estatísticas e davam a impressão de serem insolúveis. A abertura concedida pelo projeto irá, por certo, ajustar a realidade hoje existente e contribuirá para o que todos nós desejamos, isto é, a eliminação, em cada cidade, do fantasma ceifador de vidas preciosas.

Bem interpretada que seja a intenção do legislador e ressalvada, desde logo, a competência que jamais será tirada dos estados, não vemos onde possa existir conflitos, tanto mais se atentarmos para o art. 24 do projeto, especialmente para os seus §§ 2º e 3º, com a remissão ao art. 321.

O projeto não há de contentar a todos, como é óbvio. Antes que seja depurado por uma revisão que conserte alguns desvios – e essa providência em nada desabonará o todo –, o projeto terá que suscitar dúvidas ou sofrer críticas.

Pessoalmente, entendo que a desobrigação do Regulamento que seria redigido pelo Poder Executivo, com a ajuda, é evidente, dos órgãos do Sistema Nacional, causará problemas para a boa aplicação da lei. Em substituição ao Regulamento, preferiu o legislador atribuir ao Contran inúmeras providências normativas, e será humanamente impossível que o órgão nacional dê conta das suas atribuições com a rapidez desejada.

De outro lado, o art. 12 aumenta demasiadamente a composição do Contran, com prejuízos evidentes para a uniformidade das decisões. A experiência das Câmaras Temáticas, a nosso ver, pode não atender à finalidade prevista. Entendo um erro a equivalência e proporcionalidade com o órgão federal, prevista para os Conselhos Estaduais no art. 8º. A representação muito numerosa causará entraves ao bom funcionamento do colegiado estadual.

Reputa também um erro do projeto retirar do Conselho Estadual uma parte da competência para os julgamentos dos recursos dos infratores em segundo grau, não obstante sejam dedicados a ele 40 das infrações gravíssimas. Também reputo desarrazoado retirar do Conselho Estadual o que hoje é da sua competência: constituir as Juntas Julgadoras, atribuindo essa providência aos órgãos de entidades executivas de trânsito, seja para indicação do presidente, do membro representante e dos condutores.

Com o mais alto respeito, tenho que afirmar que a medida é fruto de uma perspectiva de municipalização exacerbada. E será danosa para os recorrentes, pois não há um órgão superior de vigilância da JARI, onde até o coordenador geral, hoje de confiança do Conselho, será de livre escolha do Chefe do Executivo.

Tenho para mim que os poderes atribuídos à Polícia Rodoviária Federal, no art. 20 e seus incisos, são conflitantes com o que tradicionalmente é atribuição do DNER. Embora pessoalmente não esteja de acordo com § 1º do art. 19 do projeto, entendo correta a Emenda nº 20 do Senado, incluindo os órgãos federais como aqueles sujeitos à intervenção do Denatran.

A controvérsia que desde cedo se formou está nas definições de fiscalização e de policiamento ostensivo de trânsito. Essa distinção, entretanto, já está consolidada desde 1973, com a Decisão nº 27 do Contran, como são consolidados os convênios dos estados e municípios a partir do julgamento da arguição de inconstitucionalidade da Lei paulista nº 4.124, de 1984, declarada sem eiva dessa natureza pelo Supremo Tribunal na Representação nº 1.235/2 de São Paulo.

Sobre competência municipal, confirmam-se ainda o Mandado de Segurança nº 5.758 do Pará, como também o Parecer nº 782 da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça, relatados em nossa obra editada pela Ed. Saraiva. A delação prevista no art. 281, a nosso ver, é incompatível com o estado de Direito. E está amenizada agora pela Emenda nº 118 do Senado, devendo apenas ficar esclarecido como será o comportamento da autoridade de trânsito em casos tais.

O lapso do projeto, referindo-se no art. 310 ao regulamento do Código, inexistente após a promulgação do Código Brasileiro, está sanado pela Emenda 123 do Senado. O capítulo XIX, sobre o crime de trânsito, não atendeu as propostas da Comissão de 1991, reduzindo bastante as figuras, e não faz qualquer referência ao procedimento, tal como fora estipulado pela Comissão, citando os arts. 98, inciso i, e 24, incisos X e XI, da Constituição Federal de 1988.

A nosso ver, perdeu-se a grande oportunidade de civilidade penal que a própria mensagem ministerial proclamara. A Emenda nº 124 do Senado corrige e amplia o art. 311, enquanto a Emenda nº 125 me parece prudente ao baixar o percentual em 1% e não 10%, como previsto no art. 311, parágrafo único. Permitimo-nos discordar também da Emenda nº 129 do Senado, por ser matéria já prevista em legislação especial.

Srs. Senadores e nobres Deputados, mais uma vez, em nome do Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo e na minha pessoa, pelo tato que, modéstia à parte, com que venho agindo há trinta anos, espero e confio na boa vontade, na perseverança e no espírito público e patriótico do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, enfrentando todas essas críticas e dificuldades que o próprio Poder Legislativo está tendo na sua rota tradicional, mas dando ao Brasil, como a população e todos nós exigimos, a segurança necessária dentro de uma lei enérgica e atuante. (Palmas!)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Passo a palavra ao nobre Relator, Senador Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Desembargador Geraldo de Faria Lemos, como já havia feito o convite inicial ao Dr. Afilton e a toda a equipe que trabalhou no anteprojeto, e, como sei que o senhor trabalhou também, gostaria de contar com a sua ajuda na redação e em rever tudo isso.

O SR. GERALDO DE FÁRIA LEMOS – No que for possível, estarei à disposição.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Vamos ter oportunidade de marcar uma primeira reunião e aí faremos as reuniões de trabalho subsequentes.

O SR. GERALDO DE FÁRIA LEMOS – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Sr. Relator, encerramos aqui a lista original. É evidente que temos algumas outras autoridades importantes para serem ouvidas. Vamos ver se nós poderemos reduzir, então, o prazo inicial de 10 minutos, sem prorrogação. Antes disso, encontra-se entre nós, como anunciamos. O Deputado Beto Mansur, Relator desta matéria na Câmara dos Deputados. Gostaríamos de ouvir o nobre Deputado, que certamente quer nos dirigir algumas palavras, trazendo a sua experiência para todos nós.

O SR. BETO MANSUR – Rapidamente, eu queria agradecer ao Senador Arrir Lando, ao Relator do projeto no Senado, Senador Gilberto Miranda, e também ao Presidente do Instituto de Engenharia, por esse convite para que eu pudesse comparecer a essa audiência pública.

Eu gostaria de dizer aos senhores que esse projeto é um dos mais importantes que estão hoje no Congresso Nacional. Eu tive a oportunidade – junto com o Ailton Brasiense e toda a sua equipe, com deputados e senadores, inclusive – de participar desse projeto na Câmara dos Deputados. Nós levamos aí um tempo muito grande discutindo, e esse Código saiu da Câmara e não passou pelo plenário. Ele tinha uma função terminativa dentro da comissão e essa função se fez, por isso ele não passou pelo plenário e foi diretamente ao Senado; e ele tem por volta de 325 artigos.

É importante que o Senado possa discutir essa questão e fazer as modificações que sejam necessárias, até porque é uma discussão acalorada essa questão do trânsito. Quando nós tivemos a possibilidade de reunir deputados do Sul, do Sudeste e do Centro, discutindo com deputados do Norte e Nordeste muitos parlamentares das cidades maiores discutiam a necessidade até da descentralização do trânsito, ou seja, que os prefeitos pudessem cuidar do trânsito das suas cidades.

Houve muitos protestos até de parlamentares de pequenas cidades do Norte e Nordeste, que não queriam dar essa arma – como eles diziam – para prefeitos, porque existe muita disputa política. Houve até um parlamentar que falou: "Beto, você imagina o prefeito tomando conta do trânsito e tendo um corpo para multar. Eu vou tomar multa todo dia, porque sou contra ele, politicamente".

Então, são questões do trânsito que envolvem tantas coisas, tantos temas, e é uma coisa tão importante para todos nós, que eu acho muito importante essas audiências públicas sendo feitas pelo Senado Federal. Esta é uma Casa que tem a função precípua de fazer uma revisão, e esse projeto possivelmente sofrerá modificações e deverá voltar à Câmara para que nós possamos, o mais rapidamente possível, ter uma nova lei sendo aprovada dentro deste País.

Eu ouvi coisas importantíssimas, principalmente da área jurídica. Nós precisamos acabar com a impunidade no trânsito. Pelo que eu saiba não existe ninguém preso, até hoje, dentro do País, que tenha cometido infrações gravíssimas dentro do trânsito e matado muita gente. Como Relator que fui deste Código na Câmara dos Deputados, considero de grande importância estar aqui, junto ao próprio Relator Gilberto Miranda, ao Presidente da Comissão, Senador Amir Lando, para que possamos tornar esta peça a melhor possível, tanto juridicamente como tecnicamente, a fim de resolvermos esse gravíssimo problema que existe no Brasil, que mata muita gente e causa muitos prejuízos à Nação. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a presença de V. Exª parece que o Deputado tem alguns compromissos – e concedo a palavra ao Dr. Álvaro Corrêa, Secretário Municipal de Transportes de Blumenau-SC.

O SR. ÁLVARO CORRÊA – Sr. Amir Lando, Sr. Senador Gilberto Miranda, demais componentes da Mesa, minhas senhoras e meus senhores, em primeiro lugar, eu gostaria de prestar aqui uma homenagem ao Deputado que nos antecedeu nesta tribuna, Beto Mansur, pelo esforço que realizou, pelo trabalho que cumpriu, aliás, pelo ritmo de trabalho que imprimiu na análise do Código Brasileiro de Trânsito, quando ele tramitava pela Câmara dos Deputados. Foi um trabalho elogiável, e, se tivemos a aprovação desse Código, no dia 2 de dezembro do ano passado, na Câmara dos Deputados, nós devemos muito a ele e ao Deputado Carlos Santana; bem como, é claro, à equipe de Secretários de Transportes, que teve em Ailton Brasiense o nosso grande interlocutor,

que se deslocara várias vezes a Brasília. Aqui trago, também, a preocupação de Santa Catarina sobre esse problema do trânsito, cuja violência, aqui como lá não foge à regra.

Naquele Estado, em suas grandes cidades, ocorrem, também, muitas mortes no trânsito. Na cidade de Blumenau tenho a honra de dirigir um órgão que cuida do trânsito, da sinalização, da área azul e tenho sentido de perto a pressão da população, da imprensa, dos vereadores, enfim, das famílias que, semanalmente, contabilizam mortos. No final da semana passada tivemos doze mortos. Vinha lendo nos jornais a respeito da preocupação das autoridades com relação a esse assunto.

Realmente, é preciso que se faça alguma coisa. E nós, como Secretários de Transporte Municipal integrados ao fórum nacional, temos acompanhado, com todos os nossos companheiros, essa luta que agora nos assalta com uma nova preocupação: quando ouvi o nobre Relator dizer que o Senado Federal não irá simplesmente apoiar o projeto aprovado pela Câmara dos Deputados e que irão realizar novas tomadas de ouvidas, reuniões, seminários, prometendo até irem ao exterior para buscar novos subsídios. Isso significa dizer que o novo Código de Trânsito não será aprovado este ano. Tudo irá continuar como está. Por quê? Estamos num ano de eleição, no próximo ano irão mudar muitos Parlamentares no Senado Federal e na Câmara dos Deputados. E, então, nova Comissão deverá ser formada e somente dentro de cinco a seis meses é que este Código será analisado e terá andamento. Isso de acordo, ainda, com a vontade política daqueles que irão responder pela Mesa do Senado Federal.

Essa é uma preocupação que tenho, nobre Senador, e que me permito fazer em nome de Santa Catarina e de todos os nossos colegas Secretários de Transportes, que, como eu, vieram de longe: de Poços de Caldas, da Bahia, etc., para prestigiar este acontecimento. Queremos transmitir a preocupação de todos os Secretários de Transportes por este País afora. Trimestralmente nos reunimos em nossos seminários, fóruns, e tenho escutado muitas preocupações como esta que citou aqui o próprio Senador Gilberto Miranda sobre o problema da política. Hoje, existe isso também, os Detrans que comandam o processo do trânsito em quase todo o Brasil.

Em Blumenau, temos um convênio e lá, bem como em outros municípios, administramos. Mas, por aí afora, o que se houve dizer é que se acontecer um problema num semáforo em qualquer município – vi isso em Minas Gerais, na Bahia, no Ceará – o órgão tem de comunicar ao Detran na capital do Estado. E, dentro de quinze dias, um mês ou trinta e cinco dias é se que se resolve, lá naquele município, acertar esse problema.

Cito questões dessa ordem para mostrar a preocupação dos Secretários de Transporte no Brasil com o problema de trânsito e a ansiedade de todos no sentido de que possamos ter essa revisão pronta urgentemente. Preocupa-nos, sobremaneira, essa questão de o Senado Federal ter que analisar tudo, como é do seu dever, certamente. O fato de haver mudanças no Senado Federal, no próximo ano, com a eleição de novos senadores, significa dizer que talvez nem na metade do próximo ano tenhamos este Código novamente aprovado. É a inquietação que deixo aqui, em nome de Santa Catarina, a qual tenho a honra de representar. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao nobre Relator.

Antes, gostaria de dizer que há uma preocupação da Comissão em acelerar a apreciação e, certamente, do Relator nesse sentido de oferecer o seu parecer. É claro que a matéria é complexa. Diante dos apelos da sociedade, de tantas reclamações, tivemos que abrir esta discussão. O nosso desejo não foi protelar e, sim, aprimorar o projeto.

Hoje, o senhor ouviu que a média das idéias não se harmonizam com a de V. S<sup>a</sup>. Quase todos apontaram pontos a serem modificados. Não houve uma unanimidade no sentido de que o projeto esteja bom, perfeito e acabado, sem nenhuma referência ao nobre Relator, Deputado Beto Mansur; é que realmente a questão é complexa; existem posições divergentes. E tentaremos neste curto espaço de tempo aprovar até ao final deste ano legislativo, evidentemente desta Legislatura, no Senado Federal. A Câmara é um órgão distinto, mas que, num esforço concentrado, poderá resolver esta matéria.

Não há dúvidas de que algumas modificações serão inevitáveis. De qualquer sorte, isso é da competência do relator, que é, exatamente, capaz de dizer em que pontos será modificado ou não o projeto que veio da Câmara dos Deputados.

Passo a palavra ao Senador Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Dr. Álvaro Corrêa, estamos tão preocupados quanto V. S<sup>a</sup>.

O que acontece no trânsito brasileiro é muito grave, mas não podemos, de jeito nenhum, e não devemos acelerar demais, senão acontecerá o mesmo que ocorre no trânsito: vamos atropelar.

Como disse o Deputado Relator, Beto Mansur, essa matéria não passou pelo Plenário da Câmara dos Deputados. Imagine V. S<sup>a</sup> que, apesar de contarmos com nobres colaboradores, de ter sido estudada antecipadamente, discutida, de ter recebido emendas de todos os Deputados, muitos, pelo excesso de obrigações, acabam não apresentando emendas e, às vezes, emendas de plenário não são feitas, mesmo sabendo que essa matéria viria ao Senado e, conseqüentemente, para ele voltaria se sofresse modificações. É impossível mexer em 325 artigos, acrescentar ou tirar.

Neste País, não podemos tentar fazer as coisas rapidamente. Temos que tentar fazer o melhor possível, o mais definido e definitivo possível, de preferência, estabelecendo responsabilidades, que é o que falta. Se aplicássemos ao código, defasado ou não, a outra parte penal, com certeza, o resultado no trânsito seria outro.

Espero que, o mais rápido possível, dentro do melhor trabalho, consigamos, talvez até o final do ano, remeter à Câmara dos Deputados.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação do Dr. Álvaro Corrêa.

Concedo a palavra ao Sr. José Araújo Silva, Presidente da Federação Nacional dos Caminhoneiros, por 10 minutos.

O SR. JOSÉ ARAÚJO SILVA – Senador Amir Lando, Senador Gilberto Miranda, como Presidente da Federação Nacional dos Caminhoneiros Autônomos e, também, Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos do Estado de São Paulo, tenho algumas observações a fazer, que, acredito, possam vir a contribuir para o aprimoramento do Projeto de Lei n° 3.710, de 1993.

Temos mais 60 alterações a propor, de acordo com o documento anexo. Destacaremos aqui apenas as mais gritantes, chamando a atenção de V. Ex<sup>as</sup> para as eventuais injustiças, ou seja, o pior: a criação de uma legislação que não será aplicada na prática e, quando o fizer gerará multas abusivas contra os caminhoneiros.

Apesar por um erro de legislação, um setor envolvido diretamente com a geração e o transporte de riqueza do nosso País é estimular a corrupção nas estradas do nosso Brasil; é impor, além disso uma sobretaxa que encarecerá os transportes de mercadorias, inflacionando os custos finais dos produtos.

A indústria de multa contra os caminhoneiros começa pelos critérios ora adotados pela pesagem de carga. São dois critérios distintos: no embarque, pesa-se pelo peso bruto total; nas estradas o peso é feito pelos eixos. As discrepâncias são gritantes; mas o

punido é o caminhoneiro, fora as multas geradas nas balanças, sem que o caminhoneiro possa acompanhar os métodos de trabalho adotados pelos funcionários.

Tem-se que modificar, também, o critério punitivo das multas por excesso de peso. Multa-se cada 200 quilos, por fração, não por eixo e excesso. Não se educa o motorista, pune-se apenas. As multas trazem embutidas em si outro erro para os gravíssimos 7 pontos. A cada 20 pontos, perde-se a carta por um período de 12 meses.

Dadas as dimensões continentais deste País, os critérios distintos de pesagem de carga, mais os problemas entre as balanças, constatamos uma variação de até 7,2% com a mesma carga nas balanças da Via Anhangüera e da Rodovia dos Bandeirantes. É muito fácil concluir-se que em apenas uma viagem o caminhoneiro poderá perder o direito ao trabalho por doze meses.

Defendemos uma legislação moderna que puna quando necessário, mas que permita educação e o direito de defesa do caminhoneiro.

Para que V. Ex<sup>as</sup> tenham uma idéia, pelo atual Projeto de Lei n° 3.710, de 1993, caso o caminhoneiro ou outro cidadão qualquer não concorde com a multa aplicada e se recuse assiná-la, esse ato é tido como agravante de culpa, ou seja, dá-se poderes excessivos aos funcionários públicos e aos guardas rodoviários, estimulando-se por um lado, a indústria de multas e permite-se, pelo outro a corrupção.

Eu só queria aqui abrir um parêntese: colocamos a corrupção apenas como uma medida preventiva, mas quero deixar claro aqui o apreço que tenho pela Polícia do Estado de São Paulo, seja rodoviária seja da Capital. Não tenho dúvida quanto a toda essa corporação do Estado de São Paulo, principalmente sob o comando de nosso companheiro e amigo Mello Araújo. Aproveitamos a presença dos policiais que estão aqui representando outros Estados, quero dizer também que temos o maior apreço e respeito por todas as corporações deste País, até o momento não tenho nenhuma reclamação de corrupção. Em reunião com nossa categoria, consideramos que deveríamos colocar isso apenas como prevenção, não esperando que vá acontecer.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao nobre Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Como o senhor é conhecido por todos os caminhoneiros de "China", permita-me carinhosamente chamá-lo por esse apelido.

China, o problema do caminhoneiro é muito importante, é seríssimo. Penso que o problema que ele enfrenta, seu regime de trabalho, saindo por este País de dimensão continental, indo a Manaus, por exemplo, voltando trinta ou até quarenta dias depois, sem ver a família, o problema das estradas, o risco de vida de quem transita pela estrada São Paulo–Paraná, enfim, a situação é realmente brutal.

Eu gostaria realmente que a Associação mandasse o maior número possível de elementos para que pudéssemos estudá-los. O problema do transporte de carga é sério. Os governadores deveriam preocupar-se em criar esse anel viário em todas as metrópoles, o que facilitaria muito a vida do caminhoneiro.

Penso que devemos rever todos esses pontos apresentados, e com certeza iremos revê-los.

O SR. JOSÉ ARAÚJO SILVA – Quero agradecer a oportunidade, pois não estávamos inscritos para nos pronunciar, mas estamos à disposição de V. Ex<sup>a</sup>, dentro daquilo que pudermos colaborar.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação do Sr. José Araújo Silva, Presidente da Federação Nacional dos Caminhoneiros.

Concedo a palavra a Moacir Francisco Ramos, Assessor Jurídico da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo, pelo prazo de 10 minutos.

O SR. MOACIR FRANCISCO RAMOS – Prezados Srs. Senadores, agradecemos por V. Ex<sup>as</sup> terem-nos concedido a palavra posto que também não estávamos inscritos para darmos a nossa mensagem. Isto parece que está inserido numa atitude democrática, que certamente regerá os trabalhos da Comissão.

Representamos aqui a Federação das Empresas de Cargas do Estado de São Paulo, por sua vez congrega treze sindicatos regionais, e que constitui um contingente de associados de seis mil empresas de transporte rodoviário de cargas, representando, por sua vez 70% da movimentação de carga por rodovia no território nacional. Daí por que entendemos importante que a Comissão que estuda o Código Brasileiro de Trânsito ouça as propostas que temos a formular.

Essas propostas estão consubstanciadas num trabalho que estará sendo entregue hoje ao eminente Relator.

Gostaríamos de dizer o seguinte: O CONTRAN, na sua composição, deveria espelhar o conjunto das forças da sociedade juntamente com as forças do Estado. Essa composição deveria – como já foi lembrado aqui pelos expositores que me antecederam – ser equilibrada e paritária de modo a propiciar decisões e resoluções que levassem em consideração os anseios da sociedade.

Entretanto, verifica-se que o novo projeto, o projeto em gestão, contempla uma desigualdade gritante no que se refere a essa paridade entre o Estado e a sociedade civil.

Isso não é bom. E entendemos deve ser visto com carinho pelos representantes do povo, aqui, os membros do Senado Federal, no sentido de rever esta composição do CONTRAN. Isto é exatamente importante porque daí, inclusive, originou a nossa preocupação e o trabalho que elaboramos e ora entregamos ao eminente Relator. A permanecer a composição do CONTRAN da forma como está, desequilibrada, com certeza as propostas e a regulamentação, que compete ao CONTRAN fazer, poderá estar viciada por interesses que não aqueles da sociedade.

Então, essa questão, extremamente importante e delicada, deve ser contemplada pelos nossos representantes.

A proposta alternativa – tentando valorizar os poucos minutos que temos – que elaboramos e entregamos há pouco contempla algumas sugestões, entre elas a modificação do art. 101, que se refere aos limites de peso dos veículos de carga; e também referente ao art. 257, que trata das responsabilidades pelo transporte de carga excedente.

Reporto-me, neste particular, ao ponto que já foi mencionado pelo nosso companheiro China, relativamente ao transporte de carga nas rodovias, o excesso de peso que hoje é punido. O excesso de peso, por eixo é punido sem que o transportador tenha como evitar. Isso significa que há uma responsabilidade legal, mas não há uma responsabilidade fática de cumpri-la. É extremamente importante compreender isso.

Há uma responsabilidade estatuída em lei e ratificada pelo projeto, mas que é impossível de ser cumprida. Ou seja, o transportador rodoviário de carga não consegue controlar previamente o peso, por eixo, e o peso responde por quase 90% das autuações.

Então, vejamos a situação em que o transportador rodoviário de carga se encontra, ele é juridicamente responsável pelo excesso de peso, por eixo todavia, ele não consegue fazer o prévio controle cuja responsabilidade é do embarcador.

Gostaria, eminente Relator e Presidente Amir Lando, que V. Ex<sup>as</sup> reconhecessem esse ponto como de fundamental importância e de sugerir agora já finalizando, o seguinte: a exemplo do que o Presidente fez há pouco, convidando alguns membros seletos a compor a sua assessoria, também sugiro que V. Ex<sup>a</sup> convide alguém da Confederação Nacional dos Transportes para também integrar esta Comissão de elite e fornecer elementos que certamente o ajudarão na sua difícil missão.

Obrigado Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Com a palavra o nobre Relator, Senador Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Dr. Moacir Francisco Ramos, aceito a sugestão. Já era pensamento meu realmente convidar todos aqueles que diretamente têm interesses, como as associações, para sentar à mesa e ouvir a todos.

Sem dúvida nenhuma, há muitos comentários. Fala-se muito que a composição é um problema sério do CONTRAN. O problema, por eixo, conhecemos o problema de carga. Meu Estado vive 99% da produção da Zona Franca de Manaus em termos de receita de ICM. Tenho um amigo especial, Franco de Gregório, que mexe com carga das grandes companhias e sempre está trazendo esse problema. Acho que este problema é sério, mas sem dúvida nenhuma, também vemos o problema que causa às rodovias, que é o excesso de carga ou a carga desbalanceada que, por sua vez, já vem também de um outro problema que é a má fiscalização por parte das Secretarias de Transporte, da qualidade de drenagem que foi feita na camada de asfalto, nas rodovias.

Conhecemos, também, o outro lado, que já vem deficientemente, mal formado, em termos de rodovia e, conseqüentemente, com um tráfego pesado, em algumas regiões, em algumas rodovias o excesso de tráfego acaba provocando acidentes, que são o resultado final. Mas, com certeza teremos oportunidade de convidar a Associação que o Senhor faz parte e representa.

O SR. MOACIR FRANCISCO RAMOS – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao Dr. Moise Edmond Seid, Presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, para dar a sua contribuição, pelo prazo de 10 minutos.

O SR. MOISE EDMOND SEID – Nobre Senadores, eu gostaria de explicar por que pedi a palavra. Nos últimos 20 anos, tenho trabalhado na área de prevenção de acidentes e de atendimentos aos acidentados. Notávamos que, às vezes, acima do que quem. Com raras exceções, foi o que aconteceu praticamente em toda esta manhã, na discussão sobre a municipalização ou não. Não foram discutidos muitos aspectos técnicos, como o uso do capacete, cinto de segurança, álcool e algumas outras considerações a respeito da habilitação.

Eu gostaria de fazer algumas sugestões, por exemplo, sobre a obrigatoriedade do capacete. A maior parte dos capacetes comercializados no País são inteiriços, com mentoneira, totalmente inadequados ao clima do Brasil. Se forem usados nos estados de origem dos senhores, talvez pelo calor gerado no seu interior, comecem a resultar em acidentes ao invés de preveni-los.

É preciso que o legislador, também acompanhe a regulamentação dessas leis para que os itens obrigatórios a serem utilizados pelos motoristas, sejam adequados ao nosso País.

Outra coisa que gostaríamos de sugerir é a obrigatoriedade do cinto de três pontos no banco traseiro; qualquer pessoa de peso médio, a uma velocidade de 40 a 50km por hora, num veículo que colida com um obstáculo fixo, passa a ter seu peso multiplicado, chegando talvez 2 ou 3 toneladas. Essa pessoa vai cair exatamente sobre o motorista que está sentado à sua frente, que está usando cinto de segurança fazendo com que ambos sofram as consequên-

cias do acidente. Então, gostaria que fosse estudada a possibilidade de obrigatoriedade do cinto de três pontos, a colocação e utilização do mesmo, concomitantemente, a regulamentação dos equipamentos a serem utilizados para contenção de crianças, das mais variadas faixas etárias, nos bancos traseiros. A qualidade e eficácia desses itens servirão para salvar vidas de crianças muito pequenas. É preciso que se dê muita atenção a esse item.

Quanto ao controle de alcoolemia, fiz parte da Comissão que redigiu o anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito. Na ocasião, discutimos, com várias universidades – Faculdades de Medicina da USP, Escola Paulista de Medicina –, os índices utilizados de alcoolemia, que é concentração de álcool no sangue. Os itens exigidos na atual legislação são muito elevados – obviamente, cada pessoa reage de maneira diferente à concentração alcoólica –, mas fazendo com que pessoas a essa concentração de 0,8% já tenha seus reflexos seriamente prejudicados.

Nós concluímos os debates com as universidades com a sugestão das próprias universidades da adoção do item 4, que não é o zero absoluto, mas permite a ingestão de talvez um copo de cerveja ou um cálice de vinho numa refeição, sem causar sérios danos nos reflexos do usuário.

Quanto ao conteúdo programático na habilitação, gostaríamos de sugerir que além das noções de direção defensiva e primeiros socorros, que devem fazer parte do currículo mínimo de uma auto-escola, porque essas noções de primeiros socorros são coisas simples de serem ensinadas e apreendidas, que podem salvar uma vida, às vezes com um gesto simples, como virar a cabeça de uma pessoa para que ela não se asfixie com o próprio vômito, por exemplo, pode salvar uma vida com um gesto tão simples como esse. Essas noções podem ser ensinadas adequadamente aos candidatos à habilitação.

Além disso, gostaríamos de sugerir que o nível de escolaridade dos instrutores de auto-escolas fosse elevado, porque não podemos conceber que indivíduos que sequer têm o primário ensinem pessoas a dirigir um veículo de alta tecnologia, um veículo que requer uma série de noções, principalmente os veículos de carga e transporte coletivo.

Mais uma pequena sugestão que gostaríamos de fazer, que não diz respeito à parte médica, mas provém de nossas observações do dia a dia. É a falta de identificação externa nos veículos referente ao licenciamento. Até poucos anos atrás existia a plaqueta. Através dela, eu, como cidadão, sabia que o senhor, como cidadão, havia pago o seu licenciamento referente àquele ano. Com isso, qualquer cidadão e qualquer autoridade poderia, num bater de olhos, saber se esse indivíduo licenciou ou não o seu veículo.

Hoje não temos nenhuma identificação desse tipo, não sabemos se o carro foi licenciado neste ano ou no ano passado ou no ano anterior. É preciso que se crie um mecanismo; seja através de plaqueta, seja através de selo ou seja lá o que for. É preciso um mecanismo que facilite a fiscalização do licenciamento e da provável vistoria que poderá eventualmente ocorrer.

Gostaria de falar sobre a composição do CONTRAN, que foi totalmente modificada em relação àquela que foi aprovada pela comissão que redigiu o anteprojeto do Código. Na redação original, nós procuramos fazer com que somente áreas técnicas fizessem parte do CONTRAN. Hoje, há um leque muito grande, e eu gostaria que os senhores atentassem para esse fato e analisassem a participação de cada entidade para que, com perdão da frase, "não se deixe cabrito vigiando horta".

Temos realmente, que atentar para este fato. Foi retirada a área médica, coisa que nos deixou realmente muito chateados, porque simplesmente foi eliminada da composição a área médica; sequer nas câmaras temáticas ela figurou; somente está figurando agora graças – eu vi agora – a uma emenda, a Emenda nº 14.

Por fim, gostaria de dizer aos senhores que estive em vários lugares, visitando e estudando o que diz respeito a acidentes de trânsito. Estive em Londres, estive na França, em vários lugares, e vi que, até 1970, quando as estatísticas de alguns países do Primeiro Mundo quase coincidiam com as estatísticas brasileiras, a reversão que aconteceu foi porque os governos resolveram considerar, por exemplo, como no caso da França, um caso de segurança nacional, para que se facilitasse algumas coisas de ordem burocrática e, ao mesmo tempo, investiu-se pesadamente nessa área, fazendo com que se revertesse o quadro estatístico para números mais civilizados.

Infelizmente, nossas estatísticas continuam subindo. Precisamos enfrentar seriamente o problema e gerar estatísticas que nos orientem, porque até hoje se discute se são 50 mil mortos, se são 25 mil mortos, ninguém sabe exatamente quantos são. Afirma-se que são tantos, mas acontece que, por exemplo, aquela senhora de idade que foi atropelada e morreu dois meses depois, de pneumonia no hospital, morreu porque ficou imobilizada no leito em decorrência da fratura da perna que sofreu por ocasião do acidente. Esse acompanhamento das vítimas tem que ser realizado.

Finalizando, acredito que nenhum código, por melhor que seja, fará qualquer alteração no nosso trânsito se não houver a fiscalização adequada. Essa é a questão mais importante: precisamos resolver de vez o problema da fiscalização.

Em alguns países da Escandinávia, percebi que quando não há fiscalização, também eles infringem as leis de trânsito. Não somos nem melhores nem piores do que ninguém, apenas eles têm mais fiscalização, e a lei é mais dura. Então, quando ele é flagrado, e a probabilidade dele ser flagrado é muito maior, ele sofre as consequências da lei. A hora que tivermos isso, o Código, talvez até o atual que está em vigência, até seja bom. O importante é que haja fiscalização.

Muito obrigado pela oportunidade. Estou à disposição dos senhores. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Com a palavra o eminente Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Meu caro amigo Moise, a única coisa que vou garantir é que a Emenda nº 14 eu não vou aceitar, porque ela é do Senador do Amazonas, Áureo Mello, de outro Partido. É brincadeira!

O SR. MOISE EDMOND SEID – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradecemos a participação do Dr. Moise Seid.

Para encerrar, é com prazer que vamos ouvir o Secretário Municipal de Transportes, o Sr. Walter Antunes, que aqui esteve conosco, desde o início, e, por certo, dará a sua contribuição.

O SR. WALTER ANTUNES – Srs. Senadores, Senhoras e Senhores, meus amigos, houve uma gama de informações transferidas para os Srs. Senadores e absorvidas por todos, desde as autoridades de trânsito, que hoje trabalham em São Paulo, Dr. Ciro Vidal, Coronel Celso Araújo, o engenheiro Gilberto Leffeld, que é Diretor do DEFC, Presidente da CET, passando por médico, engenheiro consultor, o Dr. Ailton, um caminhoneiro, o presidente da Associação dos Caminhoneiros, o Poder Judiciário também esteve presente. Todos trouxeram tantas informações, que só posso elogiar os Srs. Senadores por terem promovido essa abertura ampla para discussão, feita em São Paulo, razão pela qual agradecemos.

Gostaria de dizer que o imprescindível de um grande Município como São Paulo é que a operação do sistema viário, no mínimo, seja feita pelo município, com a maior liberdade possível.

Por outro lado, é imprescindível a participação do poder militar. Se não for mudada a Constituição, dando poder policial ao município, vamos ter que sempre contar com a polícia militar, por-

que muitos problemas de trânsito exigem intervenção do policial fardado e, muitas vezes, armado.

Quanto a punições, elas devem ser muitas severas. É onde entra o Poder Judiciário.

A minha experiência de motorista é mais nos Estados Unidos, outros tiveram experiência de Europa.

O avanço de um PARE, nos o policial observar, é punido no mesmo instante. Para nós aqui, motoristas paulistanos, o PARE é só um alerta na direção da guia e não antes da faixa de pedestre. Nos Estados Unidos, é obrigatória a parada do veículo. Se o motorista não parar o veículo totalmente, ele pode ser punido. Isso evita inúmeros acidentes.

A colaboração da população, entre si, no trânsito, é muito ponderável nos Estados Unidos. Numa rua de movimento relativamente grande, em bairros onde não existam semáforos, existem quatro sinais de PARE para as quatro direções de cruzamento; quem chega primeiro pára, e quem chega primeiro também parte primeiro para o cruzamento.

Esse respeito mútuo, parece-me, o motorista, principalmente o paulistano, não tem; não existem esse respeito de uma pessoa para outra nas esquinas, há algum conflito, algumas vezes, pela afobação do último que chega e que passar primeiro que chegou.

A parte educativa é importante, mas o que mais vai educar o motorista, no Brasil, é a punição severa. Se não houver punição, não haverá educação no trânsito. Se o Poder Judiciário tivesse plenamente armado para resolver conflitos dessa ordem, no caso, o policial deveria conduzir a um juiz de pequena causa o motorista que puser em dúvida a sua ação. Por outro lado, o motorista, na presença do juiz, seria submetido à multa ou até a uma punição maior por não ter concordado com uma multa justa. Isso nos faz lembrar o que acontece nos Estados Unidos, onde o motorista é conduzido ao juiz de plantão, prática normal que, infelizmente, não temos no nosso judiciário. O motorista ao juiz que, decide, no momento, se ele deve ser multado, ou absorvido daquela multa por alguma razão, ou condena a multa a ser revivida, se ele for reincidente.

Penso esse seria um passo muito grande no Brasil. Temos aqui dois Senadores dedicados a nos ouvir, pelos agradecimentos muitos. É um grande prazer rever o amigo Amir Lando. Por coincidência, estamos na mesma mesa de trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – o prazer é nosso. Conhecemos-nos há quinze anos, V. S<sup>a</sup> como profissional no Estado de Rondônia, transitoriamente. É um prazer saber da seriedade, da competência do Dr. Walter Antunes. Conhecemo-nos de longa data.

Agradeço as presenças nesta jornada; à Secretaria Municipal de Transportes de Santo André; à Secretaria Municipal de Transportes de Santos; à Secretaria Municipal de Transportes de Limeira; à Prefeitura Municipal de Diadema; ao ECDEC, de Campinas; à Secretaria de Transportes de Valinhos; à Prefeitura Municipal de Sumaré; à Secretaria de Transportes de Juiz de Fora; à Secretaria de Araraquara; ao BH-TRANS, de Belo Horizonte; à Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo. Estão presentes o Secretário e representantes de outros órgãos da própria Secretaria; Secretaria de Transportes de São José dos Campos e a Prefeitura de Blumenau, aqui representada pelo Secretário de Transportes Municipal.

Não sei se o nobre Relator quiser fazer uso da palavra.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Queria agradecer a contribuição de todos os expositores, bem como àqueles que não fizeram sugestões. No entanto, espero que venham a fazê-las, remetendo-as para o gabinete do Senador Amir Lando ou para o meu próprio.

Eu queria dizer a V. Ex<sup>as</sup> que partilho da sugestão de todos, principalmente do Secretário Walter Antunes. A meu ver, a Polícia Militar é muito importante. Enquanto o Estado e o Município não tiverem condições de exercer, não estiverem preparados, creio que devemos contar com a Polícia Militar que armada impõe respeito. Por incrível que pareça, aqueles mais preparados são os mais mal educados no trânsito. Eles se consideram acima da lei. Estamos cansados de ver alguém sempre dizendo: "O Senhor sabe com quem está falando?" Sempre querendo passar por cima até da Polícia Militar. Penso que a classe privilegiada, aquela que anda de carro, é a que comete mais infração. Temos verdadeiros assassinos nas ruas, portadores de uma carteira de habilitação. É preciso rever isso. Espero que o que venhamos a rever e aprovar no Senado seja ratificado pela Câmara dos Deputados, caso contrário não vai adiantar nada. Vamos ter que contar com a colaboração do veto do Presidente da República.

O problema de multa deve ser levado a sério, ela tem que ser dura. O cidadão só sente quando é penalizado, na pena propriamente criminal, conseqüentemente, na pena do bolso, senão vamos continuar com essa impunidade. Temos ótimas leis no País. Falta levá-las a sério, ou seja, aplicá-las.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Para encerrar, quero registrar que esta Comissão sai daqui hoje enriquecida pela grandiosidade e acuidade, sobretudo pelo espírito público de todos os depoimentos. Obrigado.

Está encerrada a reunião. (Palmas.)

(Levanta-se a reunião às 14h24min.)

**Gilberto Miranda – Amir Lando**

**Ata Circunstanciada Da 4ª Reunião,  
em 17 de agosto De 1994,  
na cidade do Rio de Janeiro – RJ  
(Audiência Pública)**

Às 10h, acham-se presentes os seguintes Senhores Senadores:

Amir Lando (Presidente)

Gilberto Miranda (Relator)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradecendo a presença de todos, dou por aberta a presente audiência pública para tratar de assuntos pertinentes ao Código Nacional de Trânsito.

Convido o Comandante Celso Franco para proferir algumas considerações a respeito da matéria.

Inicialmente, desejo estabelecer algumas normas. Segundo o Regimento, teríamos dez minutos para cada depoente, prorrogáveis por mais cinco. Assim sendo, vamos conceder de pronto os quinze minutos, que, acredito, são suficientes. Em seguida, o Relator tem a palavra e poderá fazer as perguntas que entender necessárias, o que nos permitirá compor o nosso cronograma.

O SR. CELSO FRANCO – Agradeço ao Presidente Amir Lando, ao Relator Gilberto Miranda, e demais presentes.

Confesso que fui apanhado de surpresa porque, ao ser convidado para esta reunião, não imaginei que teria de comentar sobre o Código.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Quero informar a V. S<sup>a</sup> que não só sobre o código como sobre o trânsito em geral. Evidentemente, V. S<sup>a</sup> tem ampla liberdade de colocar as considerações que entender sobre o código e sobre o trânsito é necessário uma especificação maior.

O SR. CELSO FRANCO – Em primeiro lugar, felicito o Presidente Amir Lando e os membros desta Comissão por terem trazido este tema a debate.

Quando era Ministro da Justiça o meu colega de colégio e amigo Célio Borja, telefonei-lhe e reclamei porque o Código era ultra-secreto, ninguém tinha conhecimento dele. Então, ele me enviou o anteprojeto, e aconselhei-o a consultar, na época, o homem que mais conhecia de Código de Trânsito, o ex-Desembargador Geraldo Farias Lemos, de São Paulo. Ele foi ouvido e me enviou uma fax enorme com comentários sobre o Código.

Antes de continuar, aproveito a oportunidade para cumprimentar o Senador Amir Lando e dizer da minha emoção em conhecê-lo pessoalmente, pela sua brilhante atuação por ocasião do processo de **impeachment** do ex-Presidente Collor.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Apenas cumpri o meu dever.

O SR. CELSO FRANCO – Mas V. Exª o fez de uma forma patriótica, que muito me emocionou.

Voltando ao nosso assunto, vejo, com alegria, que a Comissão veio ao Clube de Engenharia, apesar de ter sido aprovada, por aclamação, no IV Congresso Nacional de Trânsito, realizado em Belo Horizonte, a transferência do Conselho Nacional de Trânsito para o Ministério dos Transportes. Portanto, vir a esta Casa é uma homenagem aos engenheiros. Inclusive, está aqui presente o meu querido colaborador Geraldo Pena Filho, um dos maiores engenheiros de tráfego deste País. Sempre afirmávamos que trânsito é a engenharia policiada.

Vejo aqui presentes alguns colegas da Polícia Militar, como o nosso querido Leite, formado na Alemanha. Hoje há uma certa descrença, um certo desânimo dos homens. Sou, talvez, o último remanescente de uma espécie em extinção, que é a do diretor de trânsito que ia para a rua escutar o trânsito, **mano a mano**, e, pelo menos, demonstrar ao motorista que ele existia. Eu sou o último remanescente.

Infelizmente, Fontenelle faleceu, e apenas eu sobre. Agradeço a Deus ainda estar vivo. Acho até que estou vivo porque saí do trânsito, onde o risco é muito grande. estive no trânsito numa faixa etária em que o enfarte era comum e apenas ganhei uma úlcera de estômago, mas já foi curada.

O Código de Trânsito, que é a lei maior, é de 1967. Vejam V. Exªs: algo altamente dinâmico, como é o trânsito, é regido por um código que conseguiu ser mais velho que aquele que o antecedeu, que era de 1942. O código de 1967, feito, baseado na informática, não foi informatizado até hoje na maioria dos DETRAN do Brasil.

Então, vamos fazer a coisa que considero mais importante. Minha contribuição mais destacada poderia ser dada aqui, já que estou diante de altas autoridades da República, como pode de decisão.

Temos de tomar uma decisão fundamental: ou mantemos na estrutura do trânsito nacional o sistema dos Estados Unidos, que é o sistema de DETRAN, ou caminhamos para o sistema europeu, que é o sistema do engenheiro de circulação e da polícia de circulação.

Permitam-me dizer que me parece, em virtude do quadro nacional, que o sistema americano – nisso não vai nenhuma crítica, porque a política é permanente nas nossas vidas, até começa nas nossas casas –, o sistema do DETRAN, permite colocar nos órgãos do trânsito, em muitos casos, homens que não são da área, não são especialistas do trânsito, mas apenas políticos que vão fazer política com o trânsito. Dizíamos que o grande mal é que é difícil fazer trânsito com política e é muito fácil fazer política com o trânsito.

Então, o sistema europeu, em que São Paulo foi pioneiro – houve a feliz coincidência de estarmos trabalhando lá quando isso aconteceu –, colocou a engenharia no município e trouxe o policiamento sob contrato para o município. Quando se tenta fazer isso por convênio, normalmente não funciona.

Em São Paulo, foi colocado à disposição da prefeitura um efetivo de quinhentos homens, pagos pela prefeitura, além do que recebiam por serem policiais, o que os levava a terem um comportamento excepcional, em que pese, já, á excelente polícia paulista.

Isso foi feito no Governo do Professor Miguel Colassuonino, prefeito de São Paulo na ocasião. Fora nomeado pelo Governador. Então, o diálogo era mais fácil.

Há contra a municipalização da engenharia a preocupação, e o assessor do Senador Gilberto Miranda me dizia isso, de que pudesse ser mais explorado, ainda, politicamente. E eu tenho alguma experiência, porque fui capitão do proto na Paraíba, na década de 60. Lá aconteceu uma coisa que, para mim, que vinha do Rio de Janeiro – que não era mais capital, pois já existia Brasília. Inaugurou-se um grande hotel no interior da Paraíba, em Patos, cujo dono era inimigo político do prefeito. Nunca houve água. Então, o hotel não funcionava. Essas coisas, nos municípios, são levadas a sério.

Entendo que a engenharia não deve ser meramente colocada no município. Deve-se exigir as mínimas condições necessárias para que o município as tenha. Quando ele não puder tê-la, esse serviço poderá ser feito pelo Departamento de Estradas de Rodagem ou por outro órgão, como se fez aqui no Rio de Janeiro, criando-se um departamento ou diretoria de circulação viária ou de engenharia de tráfego.

Esta é a decisão que se tem que tomar: ou se mantém o DETRAN... Hoje existe até uma associação de classe, criada pelos diretores de trânsito. Não entendo por que fizeram isso. Não sei e não quero saber.

É necessário que se profissionalize, é necessário que o homem que gerencia o trânsito, que utiliza o que chamo de ciência do controle de trânsito, que não é engenharia de tráfego, mas é ciência do controle de trânsito, o homem que joga com o emplacamento, com a habilitação, com a engenharia, com o policiamento, seja conhecedor da matéria. E não há melhor conhecedor do que isso, até porque tem o comando, do que o policial de trânsito especializado.

O sistema europeu tem o engenheiro de circulação, que é quem faz o planejamento da sinalização das estradas e ruas feitas pela prefeitura a que ele pertence, e o policial de circulação, que é o homem que faz funcionar aqueles sistemas. Há uma troca de informações.

Em São Paulo, na época do Secretário de Transporte no Governo do Dr. Jânio Quadros, Roberto Scaringela, havia uma rádio – se não me engano, a Rádio São Paulo –, que fazia a transmissão do que acontecia no **rush** matutino.

Depois havia uma mesa-redonda, em que o policiamento e o engenheiro trocavam impressões sobre o rendimento da malha viária, que já se deveria calcular. Se em uma instalação de vapor de uma máquina propulsora de um navio há possibilidade de calcular o rendimento dessa malha, é possível também calcular o rendimento de uma malha viária. Inclusive, deveria ser informado ao utilitário qual o rendimento da máquina.

Esse o primeiro ponto. Podemos caminhar na organização vigente mas desculpem-me-, pela minha vivência, não é possível que funcione bem. Vale lembrar que, em um Departamento de Trânsito como o do Rio de Janeiro, que tem quase cem anos, o carioca só se lembra de três ou quatro diretores, não porque os outros não tenham sido bons, mas porque a organização não funciona. Portanto, a meu ver, é necessária essa modificação.

Em segundo lugar, encaminhei expediente ao então Ministro Abi-Ackel, em 1980/81, sugerindo uma fórmula para que a nova administração funcionasse. Existe até a terceirização de serviços, visto que hoje, para usar uma expressão forte, colocam ba-



nanas junto de macaco: o motorista quer pagar e alguns maus funcionários querem vender.

Outro ponto é que o Código de Trânsito só tem punição para o usuário. O administrador não tem nenhuma punição no Código. Trata-se de um Código parcial. Deveria prever também punições para omissão ou incompetência do administrador, mas não o faz. Refiro-me a punições administrativas, pois as penais já existem.

Existe ainda a possibilidade — trabalho nesse setor — da colocação da publicidade, desde que guardadas as regras técnicas par que ela não prejudique o veículo principal de sinalização, como grande fonte de renda para a sinalização de trânsito moderna, que é cara em um País que não é rico e tem outras prioridades, embora o trânsito mate tremendamente na faixa etária dos jovens.

Se os senhores atravessarem a baía e forem a Niterói, constatarão que há uma sinalização impecável, que não custa um tostão à Prefeitura, pois toda ela é subsidiada.

Houve um Congresso do Instituto Nacional de Sinalização, em Curitiba, em que se levantou essa tese para as estradas, desde que os **outdoors** sejam sempre — é preciso fazer esta ressalva — debaixo da égide do técnico, para que ela não se transforme numa poluição tremenda na cidade. Esse é um outro assunto interessante a ser tratado. É preciso que se permita isso. A lei é feita para ajudar o engenheiro e não para atrapalhá-lo. Temos o que há de mais importante, Senador, que é a capacidade técnica. Sempre lidei com profissionais da melhor qualidade. Está cheio pelo Brasil. O senhor vai a uma cidade pequenina e encontra um rapaz brilhante; todavia, faltam recursos. Vamos, pois, conseguir que ele obtenha recursos de uma fonte de renda enorme, quase toda oriunda de multinacionais. A sinalização de Niterói é patrocinada pela Brahma, pela Coca-Cola, pela Pepsi-Cola, pelas companhias de cigarro. Então, por que não usar esses meios?

Há um assunto a ser pensado. Tenho um projeto elaborado, mas sou muito pequeno para conseguir que seja aceito nas cidades. Tentei em São Paulo, no Rio e não consegui. Hoje vou entregar a uma grande organização bancária. Não é possível que continue a vir de casa para o trabalho um motorista sozinho no seu carro impunemente, não há doutor que dê jeito em dar vias de rolamento para um indivíduo sozinho em seu automóvel. Isso não existe. Quem morou no exterior sabe que não se usa o carro para o trabalho, a não ser quem tenha meios para isso. O sistema que imaginamos não contraria a filosofia do homem que popularizou o automóvel, Henri Ford, que afirmou ter criado um carro acessível a qualquer homem que ganhasse um salário razoável, o qual, com sua família, daria graças ao Criador pelo acesso aos espaços livres da natureza. Então, não o fez para trabalhar.

Segundo, a estrutura social vigente é capitalista. Esse sistema que estamos planejando também permite ao indivíduo que tenham posse poder vir sozinho no seu carro, mas vai pagar muito mais, através do controle do estacionamento. Esse é outro ponto que precisa ser encarado como a grande solução para o trânsito nas grandes cidades, porque a criação de transporte de massa, na situação de penúria em que vive o Brasil, é praticamente impossível.

Quando da realização da Eco 92, criamos esse sistema não tecnicamente, mas pelo pavor: pedimos que as pessoas só usassem o carro para sair de casa por absoluta necessidade. Isso permitiu que o trânsito do Rio de Janeiro fluísse, naquele período, de maneira fantástica.

Portanto, com esses projetos, desejamos que se criem em espaços para que o transporte possível de massa, que é o ônibus ou o bonde, possa funcionar. Hoje, o apelido do bonde é veículo leve sobre trilhos.

No Rio de Janeiro, tem-se 80% da população viajando em 20% do espaço urbano e 20% viajando em 80% da população viajando em 20% do espaço urbano e 20% viajando em 80% do espaço urbano. Nos ônibus não funciona mais aquele indicativo de lotado porque estão sempre lotados nas horas de pico.

De uma maneira geral, é o que tinha a dizer da experiência que tenho. É preciso que a polícia se especialize, é preciso que a ela se dê autoridade e apoio. Quando nós chegamos ao Detran, em 1967, o soldado de polícia que fazia o policiamento só obedecia ao cabo e daí para cima, não obedecia ao engenheiro. O engenheiro, trepado em um caixote, disse ao batalhão de trânsito, que era, na ocasião, o Batalhão Tiradentes: "O responsável pela circulação sou eu, os senhores têm que obedecer a mim. Agora, aceitamos sugestões."

Estou às ordens para os esclarecimentos que desejarem. Não sou o dono da verdade, apenas tenho uma vivência de quase 30 anos na área. Sofro, porque temos o ponto mais importante, que é a capacidade profissional. V. Ex<sup>as</sup> estão na casa que a gera, o grande Clube de Engenharia.

Encerro, citando o **slogan** do patrono desta Casa, o engenheiro Edson Passos: "O ótimo é inimigo do bom". Não adianta querermos fazer a coisa perfeita e acabar não fazendo nada.

Muito obrigado pela oportunidade e desculpem pela sinceridade.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) — Concedo a palavra ao Senador Gilberto Miranda, Relator da Comissão.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) — Comandante Celso Franco, em primeiro lugar, queria agradecer, em simples palavras, as colocações feitas por V. S<sup>a</sup>. Aproveito para convidá-lo a me ajudar nesta tarefa, juntamente com a equipe que, na época do ex-Presidente da República, foi criada para estudar o anteprojeto, para que pudéssemos rever aquilo que foi aprovado na Câmara dos Deputados: o que é constitucional, o que é inconstitucional, o que é o que não é prático, independente dos problemas existentes entre polícia militar, polícia rodoviária, quem deseja a municipalização, quem tem condições e quem não tem, sem paixões, sem lobby.

O SR. CELSO FRANCO — A única paixão é o amor ao Brasil.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) — Exatamente. Por isso, gostaria de convidá-lo para se juntar a nós e tentar redigir um Código à altura do povo brasileiro.

O SR. CELSO FRANCO — Com muita honra. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) — Agradecendo a participação do Comandante Celso Franco, convidamos o Major PM Samuel Dias Dionísio, representante do Coronel Carlos Magno Nazaré Cerqueira, Comandante-Geral da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, para fazer uso da palavra.

O SR. SAMUEL DIAS DIONÍSIO — Bom dia, senhores, fico muito satisfeito em estar hoje representando o meu comandante. A Polícia Militar tem compromissos com a população já muito bem apresentados aqui pelo Dr. Celso Franco.

Atualmente sou oficial da Polícia Militar, onde estou há vinte anos. Tenho curso de doutorado na área de trânsito feito na Europa. Digo isso só para demonstrar que o investimento que esse órgão hoje faz não é tão simples como imaginamos. A Polícia Militar do Rio de Janeiro proporcionou a oportunidade de um oficial novo, capitão, estudar na Europa. Voltei de lá e fiquei encarregado de comandar uma companhia de trânsito. Trabalhamos também para que a lei seja cumprida.

Toda essa discussão relacionada ao problema de competências começou agora com o Comandante Celso Franco. Para discutirmos sobre esse assunto, temos que estudar um pouco da história da legislação de trânsito no Brasil desde 1941.



Em 1941, uma fase complicada, tivemos dois Códigos de Trânsito sucessivamente. Ambos retiravam, já nessa época, a competência de atuação dos municípios. Tivemos o Código de 1966, ainda em vigor hoje, que foi estudado durante oito anos, desde 1958, num congresso que houve no Hotel Quitandinha. Foi necessário um período de oito anos de estudos para que tivéssemos um novo código, aprovado no dia 21 de setembro de 1966.

Em 1967, o Governo, à época instalado, resolveu fazer uma modificação no Código. Baixou-se, então, o Decreto-Lei nº 237, que simplesmente mudou toda a parte de competência do Código. Quer dizer, esse dispositivo legal não mudou mais nada, só a parte de competência.

Hoje o grande problema desse projeto que está tramitando no Senado Federal é determinar de quem é a competência para multar e para recolher o dinheiro. Ninguém aqui está importando-se com o fato de que no Rio de Janeiro há um elevado número de homicídios: cerca de 3.200 ao ano.

O projeto desse código, eu já o tinha, pois o Deputado Carlos Lupi deu-me uma cópia. Estudando, começamos a observar o seguinte: primeiro, existe uma disputa muito grande entre Municípios e Estados. E essa disputa não antevê que tanto o Rio de Janeiro quanto Corumbáiba, em Goiás, Município desconhecido da maioria dos presentes, fazem parte do Brasil. Por conseguinte, a noção de competência para atuar no trânsito não considera a existência de Corumbáiba, ou seja, é como se naquele Município as pessoas não morressem.

A conclusão disso é que essa discussão em torno das competências do Código é que cria esse tipo de debate.

Infelizmente, a nossa Polícia Militar – e isso não é só aqui – tem problemas seriíssimos. Para ter uma idéia, ficamos quinze anos sem uma unidade de trânsito. Estamos há dois anos com essa unidade de trânsito, porque pedimos pelo amor de Deus ao Governador do Estado para fazê-la. Essa atividade de polícia foi relegada a segundo plano, não só por culpa da polícia, mas por culpa do sistema dos DETRANs em funcionamento hoje.

O que ocorria no Rio de Janeiro? O policial multava e sabia que depois ninguém iria pagar a multa. Por isso, a mentalidade era a seguinte: para que multar? É preferível vender... Falando num português claro, o que acontecia era isso, porque as multas não eram cobradas.

Estive um período no DETRAN, e observamos no cadastro do PRODERJ que existiam dez milhões de multas não pagas entre 1981 e 1991. Imaginem o que é isto: dez milhões de multas não pagas! E veja bem: hoje, a média é de duas multas por soldado/dia. Isso não existe. É como se não estivesse acontecendo nada na cidade. O que ocorre é que vou multar e ninguém vai cobrar.

No que diz respeito ao Código, discute-se hoje sobre a competência de quem vai fazer o que – se o DETRAN vai fazer ou não, se vai continuar DETRAN, se vai haver a Prefeitura – e se esquece de discutir coisas importantíssimas.

Essa lei tem de ser baseada numa convenção internacional da qual o Brasil é signatário, que é a Convenção de Viena. Até hoje, algumas questões são assinaladas, outras não, ficando a fiscalização por conta do policial. Se isso não for bem escrito, não estiver adequado à realidade de trânsito do Brasil, nada vai funcionar.

Citei a Convenção de Viena porque tive oportunidade de fazer um trabalho de pesquisa em um dos cursos profissionalizantes e descobri que, na área da Polícia Militar, 99% nunca tinha ouvido falar na Convenção de Viena. No DETRAN, 99,8% das pessoas entrevistadas não sabiam da sua existência, de que é um acordo internacional, tem força de lei complementar, mas não está adequado. Um exemplo muito simples se refere aos ciclomotores.

Trata-se de motocicletas ou bicicletas? De acordo com a Convenção, cada País signatário pode definir na sua lei se ciclomotor é bicicleta ou moto.

O SR. ELEUZA VAZ CARDOSO – O Brasil não é signatário.

O SR. SAMUEL DIAS DIONÍSIO – É signatário sim, senhor. Existe um decreto de 1980.

Outro detalhe importante é que o Código de Trânsito e esse projeto devem ter umas cinquenta folhas falando em punir e duas folhas falando em educar. Não consigo entender. Hoje, a polícia tem de atuar, mas não tem competência para tal. Está escrito no Código. Se esse Código entrar em vigor como está, eu, Comandante da Companhia de Trânsito, posso reter um veículo que está sem condições de circular. Hoje posso fazer isso, mas quando entrar em vigor não poderei mais, pois não terei mais competência para tal. Assim, vão começar a criar várias polícias, um sem-número de pessoas querendo fazer o serviço de polícia.

Entendemos, porém, que o policial não pode entrar na seara do engenheiro e nem este entrar na seara do policial, eles têm de trabalhar em acordo, com o objetivo de educar as pessoas. Isso não está previsto no Código. Existem várias infrações de trânsito previstas neste Código com multas altíssimas e que, na verdade, não há como serem cobradas. Criou-se um sistema de pontuação cujo princípio é ter um registro de carteira de habilitação que funcione, só que o registro não funciona. As multas são aplicadas a veículos e não a pessoas. Entre esses trezentos artigos há muita coisa nova e boa, mas, infelizmente, não se ativeram à base da realidade do que acontece no trânsito. Tem de se colocar pessoas que conheçam o dia-a-dia para trabalhar nessa área.

Volto a falar que, no Rio de Janeiro, há registro de três mil mortes por ano no trânsito. Lembro-me de um professor-psicólogo de um curso que fiz, Renier Rosenstrat, que dizia que o problema do brasileiro é que ele tem uma doença chamada ilusão de invulnerabilidade, ou seja, ele acha que nunca vai acontecer nada com ele. E o nosso Código continua com esse mesmo problema. Infelizmente, toda essa discussão que se faz em torno dele refere-se à competência, ou seja, quem vai multar e quem vai recolher o dinheiro. A parte de segurança de trânsito, aquilo que diz respeito ao incentivo, de fazer com que a engenharia permita que o Código de Trânsito seja seguro e a polícia fiscalize, que a atividade de educação ensine o que não se pode fazer, infelizmente o nosso projeto ainda não viu.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Permite-me um aparte?

O SR. SAMUEL DIAS DIONÍSIO – Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Eu poderia ter dado essas explicações no início, mas não o fiz para que o senhor tivesse liberdade de trazer a debate todas as questões.

O Senador Gilberto Miranda e eu – S. Ex.<sup>a</sup> é o Relator, e como Presidente a minha atuação é mais restrita –, quando pensamos em abrir essas audiências públicas é porque entendemos a complexidade da matéria.

Em primeiro lugar, trânsito não é só engenharia, não é só policiamento, não é só segurança, é educação. Penso que nem seja o trinômio dos três "E", é mais complexo ainda.

Nós temos de pensar em trânsito de maneira mais profunda. Fazer uma lei não é uma atividade arbitrária do Congresso. Essas leis que são arbitrárias são feitas até por pessoas inteligentíssimas, mas que não têm a experiência e a complexidade do real. Penso que a abstração chega, às vezes, a atingir níveis de aprofundamento muito grande, mas a realidade é mais rica. Acho que a ficção nunca alcança os detalhes da realidade.

A nossa preocupação é exatamente ouvir os senhores que são *experts* na matéria e a sociedade, porque nós queremos fazer uma lei para durar e que ela seja parturida no seio da sociedade. Tenho dito e repetido, em várias entrevistas, que a lei deve ser edificada no seio da sociedade, cabendo ao legislador apenas escrevê-la.

Então, o senhor tem inteira liberdade para fazer todas as considerações que desejar, porque o objetivo nosso é ouvir para poder extrair daí esses ensinamentos, senão a lei será imprestável. Nós temos uma fúria legislante e um vácuo legal, leis demais, impróprias, inúteis, inconstitucionais. Podíamos acrescentar cem adjetivos e ainda assim não definiríamos o grande drama legislativo deste país, esse desejo de legislar, legislar demais e muito mal. Temos que legislar menos e melhor, sobretudo dando clareza ao texto legal para qualquer cidadão poder ler e saber o que temos escrito, que imperativo de comportamento social está escrito na lei. Atualmente, as leis são feitas atabalhoadamente, possuem uma estrutura verbal incompreensível. E ainda desejamos que a população cumpra.

Por causa desse exagero de leis, estamos vivendo hoje uma repulsa legal. Eu nem diria que se trata de desobediência civil, mas sim desprezo. Estamos enojados desse emaranhado legal que serve para coisa alguma.

Podemos aqui fazer uma grande alocação, dentro das nossas limitações, sobre esse tema. Peço desculpas por ter feito essa intervenção, mas é importante dizer que o nosso desejo é exatamente este: abertura absoluta, oportunidade à sociedade de falar, porque quem sabe faz a lei. A lei deve ser um imperativo social, uma necessidade do convívio, não pode ser um arbítrio. Um arbítrio é um vazio legal e é o que nós estamos vendo neste País.

O SR. SAMUEL DIAS DIONÍSIO – Eu ia exatamente abordar esse assunto mencionado pelo nobre Senador Amir Lando.

Temos um projeto de lei com 333 artigos – agora estou criticando o texto. A grande maioria desses artigos está escrita em resoluções do Conselho Nacional de Trânsito. Foram trazidos para o texto da lei, com todas as dificuldades para uma futura modificação em pontos que devem ser mudados, conforme a sociedade vai se desenvolvendo.

Foi feito um projeto de lei tão grande, tentando agrupar tantos interesses, que provocou, por exemplo, a proibição de se colocar propaganda numa sinalização. Não consigo ver como esse assunto pode ser discutido numa lei. Não foi discutido por um técnico, alguém resolveu inserir isso. Há intrusão visual, mas se for bem colocada, não tem.

Há assuntos que estão dentro do texto da lei, por isso esse projeto tem trezentos e tantos artigos que são tópicos que não deveriam estar na lei. O próprio desenvolvimento da sociedade vai nos obrigar a mexer nela; e mexer numa lei é muito mais complicado do que mexer num decreto, numa resolução, mexer na regulamentação de forma geral. O problema é que a lei é grande demais, tem muito assunto, é prolixo esse projeto, contém partes que deveriam ser feitas de forma que, no futuro, consigamos modificar, conforme o desenvolvimento da sociedade. Os equipamentos de engenharia de tráfego estão mudando todo dia, e cada equipamento desses faz com que tenhamos a condição de mudar as regras. Por exemplo, o nosso limite de velocidade está hoje fixado em 80km/h. Pode ser que, no futuro, tenhamos uma construção viária que nos permita andar a 150km/h.

A proibição da lei está aqui, e aí se faz um decreto para que a lei não seja alterada. Então, acontece como está acontecendo hoje: o regulamento do Código Nacional de Trânsito e as resoluções contrariam plenamente o que consta na lei.

Essas considerações partem exatamente de alguém que está vivendo isso. Quando um policial sob meu comando me pergunta como agir, abro a lei, que tem duas vertentes, duas coisas diferentes para ele fazer.

Diz determinado artigo do projeto que a atividade de fiscalização e policiamento, na área Federal, é de competência exclusiva da Polícia Rodoviária Federal. Adiante, diz que essa mesma competência, apesar de ser exclusiva, também é de competência do DNER. São coisas que observamos no que se refere àquela vontade de fazer todo mundo multar.

Há infrações dobradas no Código atual. O Código atual traz um elenco de deveres e de proibições e se repetem comportamento proibidos nos deveres e nas proibições. Continua o mesmo problema nessa atividade de identificação das punições.

Toda a parte de regra de circulação foi muito melhorada. A atual regra de circulação no nosso código tem um artigo com uma série de incisos que foi bastante melhorada, mas precisa melhorar ainda mais. Essa é uma parte importante e não foi tão trabalhada quanto a de punições e penalidades. Temos muito medo de que esse texto seja aprovado como está. Não há como ser práticos nesse texto, que é grande demais e tem muitos conflitos.

Para concluir, vou falar sobre a Polícia Militar.

Sempre se discutiu muito sobre fiscalização e policiamento. Inclusive o Conselho Nacional de Trânsito, já em 1974, por meio de uma decisão, definiu o que era policiamento e o que era fiscalização. Infelizmente, não tiveram a atenção de procurar os papas do Direito Administrativo, que dizem que a atividade de fiscalização está dentro da atividade de polícia, não há como separar uma da outra. A sanção de polícia e a fiscalização de polícia são atributos do poder de polícia. Estamos querendo inserir só o que é técnico, aquilo que hoje é legal. Atividade de polícia não pode estar separada de atividade de fiscalização, por mais que se discuta. Ninguém aqui vai discutir com o professor Diogo de Figueiredo Direito Administrativo. Ele e outros escreveram livros sobre esse assunto, e estamos aqui distribuindo para todos os lados a capacidade de fiscalizar. A nossa Polícia Militar no Brasil todo tem dificuldade de fiscalização por uma série de motivos, principalmente em possuir uma lei e operacionalização complicadas das penalidades. É como o marisco que está entre o mar e o rochedo. Hoje, é o que está ocorrendo.

A Polícia Militar quer atuar no trânsito de forma especializada. É o básico. Todos os oficiais de Polícia Militar que trabalham com o trânsito desejam fazê-lo com unidades especializadas.

Para os senhores terem uma idéia, o Departamento Nacional de Trânsito tem um curso de pós-graduação com especialização em trânsito na Universidade Federal de Uberlândia. Já existem quatro turmas sendo que 90% delas são compostas por oficiais de Polícia. A Professora Neusa pode confirmar isso.

Essa questão da Polícia Militar, da qual estamos tratando, é para deixar bem claro que aquela Corporação quer participar e deseja que os seus instrumentos de trabalho sejam eficazes e eficientes, do contrário, a Polícia Militar todo dia terá que colocar um soldado na rua porque está pegando o dinheiro do cidadão que tem o carro mal estacionado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao Relator que fará as suas indagações.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Major Samuel Dias, fazer perguntas esparsas não resolve o problema com relação ao Código. Acredito que a própria Polícia Militar do Rio de Janeiro deve ter lido e comentado artigo por artigo do Código.

Gostaria, dentro do possível, de receber da Polícia Militar um comentário geral sobre o assunto; depois, voltaremos aqui para discutirmos. A minha idéia é debater com as Polícias Militares em

várias reuniões para podermos ouvir o que a Corporação tem a dizer, porque acreditamos há muita coisa inconstitucional, falta definir mais claramente as competências.

Faremos negociações no Senador Federal, a relatoria irá mexer no texto e, tenho certeza, o Senado Federal olhará de outra forma esse projeto do Código de Trânsito.

Esse Código, aprovado na Comissão da Câmara dos Deputados, não foi apreciado pelo Plenário daquela Casa porque trata-se de um projeto terminativo. Consequentemente, quando esse projeto voltar àquela Casa os parlamentares só poderão mexer nos itens que alterarmos aqui. Eles não poderão mais mudar naquilo que já foi aprovado. Acredito que teremos algumas modificações a fazer e caberá ao Presidente da República sancionar ou vetar a matéria.

Espero receber de V. S<sup>a</sup> e da Corporação esse comentário geral.

O SR. SAMUEL DIAS DIONÍSIO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Ao tempo em que agradeço a participação do Major Samuel Dias, quero dizer que se S. S<sup>a</sup> tiver alguma contribuição por escrito a apresentar, poderá encaminhá-la à Comissão. Agradecemos antecipadamente.

Convido para usar da palavra o Dr. Márcio Queiroz, Secretário Municipal de Transportes, representante do Prefeito César Maia.

O SR. MÁRCIO QUEIROZ – Senador Amir Lando, Senador Gilberto Miranda, respectivamente Presidente e Relator da Comissão Temporária do Código de Trânsito, senhoras e senhores, bom-dia.

É uma oportunidade bastante boa que temos aqui no Rio de Janeiro a de poder emitir opiniões sobre o projeto do Código de Trânsito, já aprovado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados e, agora, em tramitação no Senado Federal.

Gostaria de dizer o nosso **approach** a esse projeto. O Rio de Janeiro foi honrado, em março do ano passado, com a nossa escolha na qualidade de Secretário Municipal de Transportes aqui do Rio de Janeiro, para presidir o Fórum Nacional de Secretários de Transportes, uma entidade que se tem reunido, geralmente congregando aproximadamente 40 cidades, entre elas 20 das capitais brasileiras. São Secretários Municipais de Transportes que representam a maior parte das cidades onde o trânsito se dá, representando um percentual superior a 70% da frota rodante no País.

Quando assumimos, em março do ano passado, já vinha tramitando de longa data, no Ministério da Justiça, um projeto de código que, na sua reta final, sofria alterações inaceitáveis pelos Secretários Municipais de Transportes. Dentro daquilo que reza a nossa Constituição de 1988 claramente, trânsito é uma questão local, e, sendo uma questão local, precisa ser da responsabilidade dos Municípios.

Defendíamos uma maior participação dos Municípios nos assuntos de trânsito.

Existe um projeto, elaborado principalmente pela ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, e pela CET, de São Paulo. Certamente a cidade de São Paulo é aquela que hoje mais sente e mais vive os problemas de trânsito, mercê da frota; lá está 25% da nossa frota rodoviária, ou seja, lá estão 25% dos nossos problemas ou até mais do que isso, porque, se lá está 25% da frota, os problemas lá serão muito superiores a 25%. As cidades de pequenas frotas praticamente não sofrem problemas de trânsito.

Esse projeto foi levado à presença de Deputados, que patrocinaram a apresentação. Refiro-me aos Deputados Santana e Beto Mansur. Posteriormente o Deputado Beto Mansur foi substituído por outro que participou como Relator da Comissão. Resultado: uma semana depois o Ministério da Justiça entrou com a sua ver-

são. Certamente essas duas versões tinham conflitos sérios, conflitos conceituais, básicos.

Mas, na Comissão da Câmara, esses conflitos foram discutidos. Muita coisa aconteceu. Saiu uma resultante, que é exatamente esse código que foi levado ao Senado e está sendo discutido.

É o ideal? Certamente que não.

É bom? Eu diria que sim.

Seria muito importante, na busca de um ideal, na busca de um ótimo, não perdermos o bom. Neste momento, o que temos é uma lei de trânsito, um código que já não é respeitado, já não merece aquela atenção ou aquele respeito que deveria ter, porque, entrando moeda nova, a moeda velha deixa de ter valor.

Precisamos agilizar e ter rapidamente uma nova lei que passe a cuidar desse **gap**, desse vácuo que, de certa forma, se criou.

Creio que posso também falar um pouco, não apenas como representante do Município do Rio de Janeiro, mas também com uma certa representatividade, porque agora já não sendo mais o Presidente do Fórum, que fui na época de apresentação, quer dizer, de levar isso à Câmara, através de Deputados, para que fosse apresentado este projeto. Participo – pelo menos, hoje – do Conselho Nacional de Transportes Públicos, representando o Fórum Nacional de Secretários de Transportes. Então, assistimos aqui à apresentação do Major Samuel Dionísio e concordamos com algumas críticas a este código, mas entendemos, numa visão pragmática, que seria muito importante para as questões de trânsito no Brasil, principalmente a nível municipal, que tivéssemos rapidamente aprovado o nosso Código Brasileiro de Trânsito, de preferência nesta Legislatura, ainda pelo Congresso que aí está, o mais rapidamente possível, propondo até que seja com o texto que aí está.

Trata-se de um assunto bastante complexo, técnico, realmente muito abrangente. Poderia ser mais enxuto, escoimado de alguns números que são fixados, matérias que poderiam ser deixadas para o âmbito de decretos. A meu ver, esse debate todo reabriria uma discussão que nos faria perder o "bom" que temos no momento, na busca de um "ótimo" que não sabemos quando seria possível, provavelmente não mais nesta Legislatura.

Permitam-me o desafio, inclusive, mas o Senado nos deve um Código Brasileiro de Trânsito ainda este ano. Seria muito bom que o tivéssemos rapidamente.

A minha experiência começou no Estado da Guanabara, mas também tive uma longa experiência federal, como assessor do DNER, com firma trabalhando para o DNER e pesquisando para o Instituto de Pesquisas Rodoviárias – aqui está o Dr. Valdir de Abreu que conosco colaborou em muitas jornadas no Instituto de Pesquisas Rodoviárias.

Temos muita coisa errada em matéria de trânsito no Brasil. Por exemplo, a nossa estrutura de trânsito está toda no Ministério da Justiça. Em que outro país do mundo isso acontece? Pode ser que apenas nós estejamos certos e todos os outros errados. Será?

Geralmente, pelos países afora, o trânsito é uma decorrência dos transportes, é uma questão de circulação, está a cargo dos Ministérios dos Transportes. Mas isso também já foi discutido, já se perdeu. Ficou, portanto, na área do Ministério da Justiça. Vamos em frente! Que o Brasil seja diferente de todos os outros. Talvez haja mais um ou outro país onde isso se verifica, mas não são muitos, nem representativos. Não são países europeus, nem países com mais experiência, como os da América do Norte.

O fato é que seria muito bom se tivéssemos o código rapidamente aprovado. Ele tem o grande mérito de respeitar a Constituição, oferecendo aos municípios uma maior participação nas questões de trânsito. Os municípios são a esfera administrativa que mais vem crescendo, em termos de Brasil. A Constituição deixou isso bem claro, ao lhes oferecer maiores responsabilidades, não só

na área de trânsito, mas também em vários outros setores. E realmente é preciso que, a nível local, as coisas sejam melhor assumidas.

Aqui, no Rio de Janeiro, vemos isso bem, assim como em São Paulo e em Belo Horizonte. Os grandes centros estão conscientes dessas necessidades: os prefeitos, por intermédio da Frente dos Prefeitos; os secretários municipais de transportes, através de seus fóruns. Há, nesse sentido, quase que uma unanimidade das forças locais.

Faço até uma colocação política neste momento. A grande força política, nestes 45 dias que antecedem as eleições históricas, são os municípios, porque eles são um poder estável, com uma perspectiva de dois anos e alguns meses. Não é o Governo central, não é o Governo Federal, que tem, talvez, cinco meses e pouco de atividade; não são os governos estaduais, que também têm uma vida útil curta pela frente. Até essa posição política, neste momento, creio que deve ser considerada por todos, principalmente aqueles que se colocarão diante das urnas daqui a 40 dias.

Gostaria de deixar bem clara a posição do Rio de Janeiro, e acredito que posso falar um pouco também em nome do Fórum Nacional de Secretários de Transportes, até porque tenho tido entendimentos, principalmente com o Secretário de Belo Horizonte, que hoje preside o Fórum, com a área de São Paulo, de Porto Alegre e com várias outras áreas que, congregadas, representam mais de 60% a 70% das questões de trânsito no Brasil. Esse código não é o ideal, mas ele já é bom, e representaria um **upgrade**, uma graduação superior em relação ao código que temos hoje em dia, e nos permitiria caminhar e avançar.

Pediríamos, então, em nome da Cidade do Rio de Janeiro, que é a segunda em matéria de trânsito no Brasil, à Comissão do Senado, que nos brindasse com a aprovação e o encaminhamento da proposta conforme está. Esta é a nossa posição.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao Senador Gilberto Miranda, para fazer as suas indagações.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Dr. Márcio Queiroz, em primeiro lugar, gostaria de lhe agradecer por ter comparecido e nos oferecido seus comentários.

Gostaria de dizer a V. Sª que eu não sou político de profissão, sou empresário, industrial, e acabei assumindo a cadeira no Senado porque o titular, de quem eu era primeiro suplente, candidatou-se e foi eleito Prefeito de Manaus – e hoje é candidato a Governador. O político, em época de eleição, promete muito, e depois cumpre pouco.

Penso que devemos fazer um código sério. O que não quer dizer que o seu pedido para que aconteça uma aprovação rápida signifique que V. Sª não quer um código sério. Creio que devemos fazer alguma coisa duradoura, senão teremos que fazer legislações paralelas, até chegarmos a um outro código.

Dois terço do Senado estarão se renovando na próxima Legislatura. Temos praticamente 54 Senadores fora da Casa. O Senador Amir Lando, que é candidato à reeleição e está em primeiro lugar – estamos torcendo para que S. Exª volte, pois é um companheiro do PMDB, um belíssimo Senador da nova geração –, saiu de Rondônia, chegou em São Paulo ontem às 6h30min da manhã, participou de uma reunião até às 3h da tarde, depois veio para o Rio de Janeiro, para depois voltar à Brasília e, em seguida, para Rondônia, para retomar a sua campanha.

Para que não aconteça o que aconteceu na Câmara, que aprovou esse código na Comissão e o mandou para o Senado, pretendemos efetivamente debatê-lo. Teremos um Senado diferente no ano que vem. Acredito que o PMDB, o nosso Partido, continuará com a maior Bancada na Câmara e no Senado – é o que in-

dicam as pesquisas –, mas haverá renovação de parlamentares e teremos condições efetivas de discutir.

Pretendemos ouvir muito mais, pretendemos voltar e contar com a participação de toda a sociedade, de todos as associações, de todos os órgãos, porque esse projeto ficou um ano e meio na Câmara dos Deputados. Portanto, não serão dois ou três meses a mais, no final do ano, ou seis meses, que nos impedirão de fazer realmente alguma coisa mais completa, mais séria, que nos impedirão de tirar todas as dúvidas, inclusive em relação à parte inconstitucional, e que, às vezes, faz artigos coincidirem com outros artigos.

É um martírio ler esse texto, e já fizemos isso várias vezes. É a coisa mais chata que existe, porque é um apanhado de coisas. Dá até sono ler isso. Então, temos que fazer por etapas, temos que ouvir, discutir, e ter a humildade de receber contribuições.

Acho que é literalmente impossível, inclusive, Senador Amir Lando, termos **quorum** para aprovar isso, ainda este ano, no Senado. É muito difícil! Estamos torcendo para haver **quorum** para aprovarmos o Orçamento, pois já estamos praticamente em setembro.

Mas espero voltar a conversar com V. Sª, ouvir as sugestões da Prefeitura do Rio de Janeiro, porque não podemos continuar com esse tipo de trânsito no Rio de Janeiro. Cada vez que abro os jornais e leio sobre escândalos no Detran do Rio de Janeiro, sobre falsificações, corrupção, eu me assusto. Não acontece apenas no Detran do Rio de Janeiro, mas nos Detrans de quase todo o País. Emplaca-se e não há plaquetas; escolhe-se a placa e se paga por ela; tira-se carteira e as auto-escolas já têm os seus esquemas para isso. Tudo isso precisa acabar neste País.

O Senador Amir Lando foi um Relator que modificou a História deste País. Estamos vendo, agora, que o País não aceitou um candidato a vice pelo PT justamente porque o que ele pregava na CPI, da qual fiz parte, não valia para ele; para ele valia outra coisa.

O País está mudando, temos que mudar isso aí também. Nós, que somos de uma geração nova, principalmente na política, no Senado – e V. Sª na Secretaria de Transportes –, temos que aproveitar a vivência do Coronel Celso Franco, a vivência do Samuel, que, apesar de ser muito novo, tem uma experiência, uma bagagem muito boa. Temos que modificar tudo isso, tentar, talvez, enxugar, para que não aconteça como na Constituição. Faz-se uma Constituição enorme, e depois não se aplica. Vamos tentar enxugar esse código e fazer alguma coisa aplicável, uma coisa mais séria.

Prometo que vou dar o melhor de mim e ouvir absolutamente tudo, porque, como Relator, eu não devia nem ter dito nada do que disse aqui. O Relator não tem que falar, mas ouvir, para, em seguida, consultar e discutir; tem que estar aberto e não ter nada definido como vontade dele próprio. (Palmas.)

O SR. MÁRCIO QUEIROZ – Quanto à questão de um código mais sério, o problema fica com os Deputados, que o aprovaram. Nós não temos aqui esse tipo de preocupação, porque, como eu disse, gostaríamos de, pragmaticamente, ter alguma coisa... Esse é melhor do que o que existe, e que já não funciona, ou não é aplicado.

A nossa prática é terrível. Sou Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, uma cidade com aproximadamente 1 milhão e 300 mil veículos, mas não sei exatamente quantos veículos temos na cidade do Rio de Janeiro, porque não nos é dado acesso ao cadastro de veículos. Estamos entrando na Justiça. A nossa Procuradoria está buscando a forma legal de fazer isso. Depois de um ano e meio não conseguimos ainda. V. Exªs precisam

atentar para essa realidade. Isso ocorre aqui e em outros lugares também.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – O problema político é justamente...

O SR. MÁRCIO QUEIROZ – Não é político apenas. É um problema institucional, que precisa ser desmontado, que precisa ser modificado. E esse código modifica alguma coisa, ele já seria uma **upgrade**, já seria um ganho muito grande. Nós pelo menos teríamos condição de poder trabalhar, coisa que não fazemos. Fazemos à margem da lei, fazemos na base da coragem, porque não temos o sustentáculo da Lei Maior de trânsito, porque ela nos impede, delegando a órgãos que V. Ex.<sup>a</sup> acabou de citar.

Eu não ousou dizer isso que V. Ex.<sup>a</sup> pode dizer como Parlamentar, porque, no momento em que disse, fui levado, numa posição constrangedora, ao Ministério Público, onde tive que dar declarações a um funcionário, que, sentado em um micro, tomou o meu nome, o meu número, a minha carteira de identidade. Isso tudo porque, em determinada entrevista, eu disse que havia interesses inconfessáveis, e um ocupante do nosso Detran, um titular, considerou-se ofendido porque aquilo era uma crítica ao órgão e, em assim sendo, seria uma crítica também ao seu titular. E lá fui eu prestar declarações a respeito. Não havia nada contra, nada de pessoal, nem haveria por quê. O titular do Detran do Rio de Janeiro é uma pessoa idônea.

Com relação a esse tipo de crítica, a esse tipo de ação, hoje, os Secretários Municipais de Transportes são cerceados. Morre-se muito, conforme disse o Major Dionísio, por causa desses desmandos. Vidas humanas estão em jogo. Trata-se também de uma questão econômica muito séria. Isso também é grave para nós. Urge, é necessário ter pressa com relação a essa questão. Os Municípios estão sentindo isso, os Estados estão sentindo menos e o Governo Federal e o aparato de Brasília menos ainda.

Acho que é preciso, rapidamente – falaremos sobre isso aqui no Rio de Janeiro e em todos os Municípios de grande porte; isso vai ser dito antes das eleições –, que a sociedade tome conhecimento do que precisa ser feito para se ter alguma coisa a mais. Não podemos calar-nos neste momento. Precisamos de uma lei melhor. Séria, eu diria que ela é, porque passou pela Câmara dos Deputados, no seu conjunto ela passou por aquela triagem.

Esta é a nossa posição, que é também a posição da maioria dos Secretários Municipais de Transporte deste Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Nós queremos agradecer ao Dr. Márcio Queiroz, Secretário Municipal de Transporte, e dizer que vamos pensar neste País como um todo e procurar dar celeridade ao processo legislativo, de acordo, evidentemente, com as possibilidades do momento que estamos vivendo.

A Comissão, por nossas audiências públicas, não vai atrapalhar a vida do povo brasileiro. Nós queremos realmente edificar uma lei melhor, uma lei duradoura, uma lei que tenha base na realidade e não em meras abstrações. Ouvimos, ontem e hoje, sugestões muito úteis no sentido da edificação dessa lei, inclusive as observações de V. S.<sup>a</sup> Nós também temos pressa; todavia, temos, em primeiro lugar, o dever de fazer uma boa lei para a sociedade brasileira.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Sr. Presidente, eu gostaria de fazer mais alguns comentários.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Tem a palavra o Relator.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Dr. Márcio, ouvimos o Major Samuel dizer que, do ano de 1981 a 1991, ou seja, durante praticamente dois ou três Governos, Governos de diferentes partidos, havia dez milhões de multas sem serem cobradas. De

acordo com a minha visão, alguma coisa está acontecendo aí; há uma convivência. Não estou criticando hoje nenhum diretor de Detran ou o dirigente máximo do órgão, mas o sistema está errado. Estamos cansados de saber que há despachantes que conseguem tirar as multas. Havia despachantes que faziam isso. Por que não informatizar? Por que não cobrar? Por que a Polícia Militar, quando registra a ocorrência ou emite a multa, não a manda diretamente para um centro de processamento de dados? Enfim, por que não mudar esse sistema? Não pode continuar existindo aquele sistema em que se escolhe a placa e se escolhe o dia da vistoria. São privilégios em cima de privilégios só para uma classe privilegiada.

Em compensação, quando eu vinha para cá – eu estava em Copacabana, num apart hotel –, demorei uns trinta minutos no Aterro. Por quê? Porque um coitado havia morrido na pista e estava estendido lá. Se tivéssemos mais passarelas para pedestres, talvez essas coisas acontecessem menos. O problema de trânsito é seriíssimo. Como disse V. S.<sup>a</sup>, três mil pessoas morem no Rio de Janeiro, no local. No local, imaginem fora!

O SR. MÁRCIO QUEIROZ – Pesquisa nossa, no Rio de Janeiro – a Operação Alfa – mostra perfeitamente que a relação entre aqueles dados levantados no local e a realidade é superior a dois. Então, se ele fala em três mil no local, pode considerar seis mil para mais. Isso tudo comprovado por pesquisas desenvolvidas dentro de métodos os mais científicos possíveis.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradecemos, então, a participação de V. S.<sup>a</sup>

O SR. MÁRCIO QUEIROZ – Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao Dr. Luiz Ribeiro. (Pausa.)

Não se encontra presente?

Está aqui, evidentemente, representado pelos engenheiros Romero Rangel e José Ribamar Pereira Catanheide. Vou dar a palavra a um e depois ao outro. Como são dois representantes, cada um dispõe de dez minutos.

O SR. JOSÉ RIBAMAR PEREIRA CATANHEIDE – Ex-m<sup>s</sup> Srs. Senadores, somos engenheiros do DNER e estamos representando a Associação Brasileira de Engenheiros Rodoviários. Temos uma visão do trânsito um pouco diferente da apresentada pelas pessoas que aqui abordaram a questão. Até aqui, a nossa experiência se louva a nível nacional. Atuamos sempre no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e temos não só a experiência do sistema federal, como também do entrelaçamento das relações Estado/DNER, Estado/rodovias federais e Estado/Municípios.

Viemos a esta Comissão apenas para apresentar um trabalho que foi feito ao longo de vários meses. Estudamos detalhadamente o projeto de código e trouxemos um trabalho por escrito, no qual nos reportamos, inicialmente, ao Sistema Nacional de Trânsito, a partir do Código vigente, de 1966. Apesar de meu ex-professor ter dito que esse Código está superado, considero-o um diploma legal da melhor qualidade, e é uma pena que realmente ele não seja aplicado. Eu digo nesse trabalho que se hoje os nossos comandantes militares quisessem aplicar as sanções cabíveis a todos os condutores que cometeram duas infrações do Grupo II, nos últimos dois anos, nós parariamos o Brasil.

Lamentavelmente, o que há é a falência das instituições ou a sua inadequação. É impossível se fazer trânsito com engenharia de um lado e polícia do outro. Os dois têm que trabalhar juntos.

O nosso trabalho começa pela análise do código proposto, comparando-o com o existente. Ele mostra, preliminarmente, no seu aspecto estrutural, quando se concebe uma estrutura nacional de trânsito, que, primeiro, se mantém um erro congênito, que é

deixar o Contran e o Denatran no Ministério da Justiça. Ora, o Ministério da Justiça é um ministério político, não tem estrutura nem vocação para cuidar de problema de engenharia. Poderia até, eventualmente, cuidar de policiamento, mas não de engenharia de trânsito.

Então, defendemos a tese de que toda essa estrutura deve passar para o Ministério dos Transportes, inclusive o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, que não deveria ter saído do DNER.

Por outro lado, esse código novo propõe uma estrutura de Trânsito, dentro do Ministério da Justiça, que é algo – com todo respeito aos ilustres Senadores – cavalhar. Ele transforma o Conselho Nacional de Trânsito, que tem onze membros, em um Conselho de 24 membros, e ainda de composição variável. Cria também várias câmaras temáticas, que são grupos setoriais de estudos que devem suprir essas autoridades, que decidem da sua parte técnico-científica. Então, essas câmaras setoriais – de sistemas de educação, policiamento, operações viárias – só têm cabimento se estiverem colocadas nos Ministérios que podem ter uma estrutura para recebê-las.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra à Dr<sup>a</sup> Eleusa Vaz Cardoso, representando o Dr. Luiz Antônio Ferreira de Araújo, Presidente do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. S. S<sup>a</sup> tem a palavra pelo prazo de quinze minutos.

A DR<sup>a</sup> ELEUSA VAZ CARDOSO – Exm<sup>os</sup> Srs. Senadores Amir Lando e Gilberto Miranda:

Na qualidade de representante do Presidente do Detran do Rio de Janeiro e também da Associação Brasileira dos Detrans, quero fazer alguns esclarecimentos a respeito das pessoas que me precederam. Primeiro: a nossa Associação, Dr. Celso Franco, foi criada à semelhança da Associação dos DER e dos Municípios, para que tivéssemos oportunidade de congregar numa associação os diretores e uniformizar os procedimentos administrativos viáveis para aplicação legal. A troca de experiência tem-se mostrado muito benéfica nos projetos que são desenvolvidos em cada Detran. E, evidentemente, essa troca de experiências só pode desenvolver o trabalho.

Com relação às dez milhões de multas, que foram citadas aqui como não cobradas, é lamentável que se diga isso, porque foi justamente na época em que a parte de fiscalização de trânsito e a parte de engenharia, no Rio de Janeiro, foi delegada ao município. Tanto que esse convênio teve que ser denunciado, porque, lamentavelmente, as coisas não funcionaram como deveriam.

E, agora, as minhas explicações. Quero dizer aos senhores o seguinte: durante trinta anos, trabalhei na área de trânsito no Ministério da Justiça; tenho aqui presente várias pessoas que trabalharam comigo e conheceram nosso trabalho no Ministério da Justiça. Fez-se muita crítica aqui dizendo que é inviável continuar-se o trânsito na forma em que está o Código atual. Isso não é verdade. Este Código não foi aplicado sequer por 50% dos seus preceitos, porque os órgãos estavam mal equipados, mal servidos financeiramente para que fizessem a aplicação da lei. O que se precisava era de uma legislação para se compilar toda a legislação esparsa existente e também porque, como passamos a ser signatários da Convenção de Viena e tínhamos um Código que, apesar de ser o Código Nacional de Trânsito, portanto – entendemos nós – dirigido a normas comportamentais, ele tinha um único artigo que falava de regras gerais de circulação e estabelecia normas de comportamento.

E fizemos o quê? A idéia inicial do projeto foi transformar este Código em um Código realmente de circulação viária. Chegamos inclusive a propor e, lamentavelmente, isso não se concreti-

zou, que este Código partisse de títulos bem definidos. O primeiro título seria: Da Circulação. E esse colocaríamos com uma linguagem – que o Sr. Senador disse muito bem – acessível ao usuário, ao nosso motorista. Ora, o Código diz que, numa via de mão dupla, em que o condutor tem que dobrar à esquerda, ele tem que primeiro atingir o eixo central da via, para depois fazer sua manobra. Os senhores hão de convir comigo que, dificilmente, um motorista vai entender uma linguagem técnica dessa natureza.

Mas o que é fundamental? É dizer o seguinte: este Código em vigor teve uma renovação que foi criar como órgão obrigatório, dentro dos Detrans, os serviços de engenharia de trânsito. E por que isso não foi feito e somente alguns Detrans hoje têm o serviço de engenharia efetivamente funcionando? Porque à exceção do DER e do DNER, que tinham excelentes técnicos com formação específica de engenheiros rodoviários, as nossas universidades não formavam engenheiros de trânsito, nem arquitetos com formação urbanística voltada para a área de trânsito. Essa é uma dificuldade pedagógica que estamos enfrentando, porque até hoje não conseguimos que contivesse, como matéria obrigatória dos currículos desses cursos, a área de trânsito. Então, os nossos arquitetos, os nossos engenheiros, ao saírem das suas faculdades têm que procurar os cursos específicos de pós-graduação, para que possam se especializar nessa área.

Tanto que, ao implantar-se um Departamento Nacional de Trânsito, foi contratada a equipe que é técnica da COP para formar e traçar uma diretriz nacional de segurança de trânsito. Temos, hoje, no Brasil, uma farta documentação contendo as diretrizes básicas de segurança de trânsito desde itens que são voltados para o setor de engenharia de trânsito efetivamente.

Posteriormente, como disse o Major Samuel, fizemos cursos de pós-graduação e de formação técnica em todas as polícias militares do Brasil, porque o que almejamos é um corpo especializado em trânsito. Um policial que tenha formação específica em suas academias para combater à criminalidade não pode ser o mesmo homem que vai para a rua gerenciar o trânsito, e essa é uma luta que o Ministério da Justiça vem desenvolvendo há mais de quinze anos. Mas V. Ex<sup>as</sup> hão de convir comigo que não se forma mão-de-obra da noite para o dia, não se pode formar técnicos a nível de 150 milhões de habitantes num curto espaço de quinze anos, mas os passos estão aumentando. O Major Samuel citou a sua experiência do Rio de Janeiro, e trago a V. Ex<sup>as</sup> a minha experiência de Brasil. Percorremos, semestralmente, os Detrans e as polícias militares. Hoje, todas elas estão conscientes e estão voltando as suas atenções para a profissionalização do homem de trânsito. Eles têm, inclusive, várias horas/aula ligadas à engenharia, ao atendimento ao acidentado, à estatística de trânsito, não como um mero número, mas, sim, para se resolver os pontos negros e os locais de maior acidente de trânsito.

Gostaria de deixar bem claro o seguinte: preocupa-me muitíssimo, Srs. Senadores, no momento em que se transfere ao município a engenharia – e acho justo que o faça porque a ocupação do solo é interesse do município –, mas considerar trânsito um assunto de peculiar interesse do município, parece-me uma visão ainda equivocada. Trânsito é um assunto por demais abrangente e muito integrado ao desenvolvimento político de um país para ser somente um interesse peculiar do município. E temos, hoje, nessa experiência, quando foi editada a Emenda Constitucional nº 14, que criou as regiões metropolitanas, um órgão estadual que foi criado e se chama Conselho Deliberativo da Região Metropolitana, responsável pelo sistema viário que era justamente para compatibilizar as ações dos vários municípios que congregam uma região metropolitana. Não sou antimunicipalista, digo sim, a engenharia e a ocupação urbana é um assunto extremamente relevante e que deve



ficar a nível municipal. Entretanto, no Brasil, a melhor experiência de trânsito é a que foi iniciada no Detran. O Comandante Elcio Franco pode afiançar as minhas palavras de que o melhor trabalho, ou talvez o mais completo, eu diria assim, feito no Brasil, foi no Paraná. Começou com o Engenheiro do Detran, Dr. Marcos Prado, um arquiteto com visão urbanística completa, fazendo de Curitiba essa cidade que, hoje, conhecemos, onde o centro urbano realmente atende a todas as necessidades do cidadão e ele, destituído de vaidades, não quis apenas o Detran como gerenciador do trânsito, mas criou-se, também, um órgão municipal, um instituto próprio para, junto com o Detran, estudar realmente o trânsito como uma ação global e não apenas uma ação de policiamento, uma ação de engenharia, uma ação de educação. Enquanto não congregarmos esses três "Es", jamais sairemos do estado que estamos.

Preocupa-me, também, ter sido transferido o poder de polícia aos municípios na forma do anteprojeto e lhes digo por quê: não é se esfacelando o poder de polícia e tornando-o inconstitucional, porque as normas constitucionais já definem quais são as atribuições das guardas municipais; não é se criando grupamentos fardados paralelos que resolveremos o trânsito neste país. Tanto isso é verdade que, hoje, há um clamor da população quanto à má prestação dos serviços concedidos pelo município, qual seja, o transporte de massa, o transporte urbano. E pergunto aos senhores: Há uma fiscalização rigorosa em cima dos ônibus, em cima dos táxis? Temos ônibus que andam sem as menores condições de segurança, poluindo o ambiente, quando existem normas rigorosas quanto ao controle de emissão de gases poluentes. No entanto, notamos uma total falta de fiscalização do município em relação aos serviços que ele é concedente, ou ainda, dos serviços que competiam, primordialmente, ao Poder Público executar, os quais ele transfere não tem ainda um corpo capaz de fiscalizar. Será que se transferirmos o poder de fiscalização de trânsito, no seu entendimento global, ferindo a Constituição, dando a um agente administrativo poder de polícia – que é um poder inerente ao estado e, portanto, indelegável – nós estaríamos realmente criando uma nova situação, estaríamos criando condições viáveis de o trânsito melhorar?

Volto a dizer: o município é importantíssimo nesse contexto. Todavia, parece-me que, como o Major Samuel colocou muito bem, hoje estamos preocupados não só em delegar e incluir o município no Sistema Nacional de Trânsito. Existe uma briga pelos recursos como se muita fosse receita de um município ou do estado. Ledo engano! As multas que se arrecadam na maioria das cidades não são capazes de sinalizar uma única via. Tenho muito medo de que se cometa aqui, Srs. Senadores, o mesmo equívoco que se cometeu ao se extinguir a Taxa Rodoviária Única, criando-se o IPVA. A Taxa Rodoviária Única contemplava 40% para manutenção das rodovias federais e 60% para ser dividido entre os estados e municípios. Criou-se a ilusão de que era um dinheiro que só se deveria destinar ao estado. Extinguindo-se a TRU, criou-se o IPVA, e o DNER, que era um órgão eficientíssimo – tínhamos uma melhor malha viária –, acabou por falta de recursos. Não existe hoje um tostão daquilo que se arrecada para um veículo trafegar – e o grande tráfego que há se faz nas rodovias, e os caminhões e ônibus recolhem IPVA altíssimos – destinados à área rodoviária para manutenção das rodovias.

Assim, tenho muito medo senhores, volto a dizer, de que mais um equívoco se cometa ao se tirar do estado para se transferir ao município. Acho que temos de encontrar uma forma de se congregarmos tudo isso. Até mesmo, se o município realmente pertencer ao Sistema Nacional de Trânsito e for o responsável por todo um plano de engenharia, que ele participe das multas, que ele também tenha direito à arrecadação; mas, de repente, saímos dessa situa-

ção e nos transferimos para uma outra, que será uma inovação, causa-me temor!

Permitam-me apenas lembrar aos senhores que muito se disse aqui da ineficiência dos Detrans. Sinto-me na obrigação de defendê-los, porque, ao que me parece, está-se tendo muito uma visão de Rio de Janeiro. Temos percorrido os Detrans e, hoje, a quase totalidade deles já está informatizado; a quase totalidade melhorou seus padrões e têm, inclusive, feito trabalhos excelentes com os municípios e com as próprias Secretarias de Educação dos Estados no sentido de implantar o que nós precisamos: educação em todos os níveis, da pré-escola até às universidades.

Não adianta termos planilhas muito boas de planejamento viário, de sinalização se não educarmos o cidadão para o cumprimento da lei, uma vez que não é possível se colocar um policial em cada esquina, a fim de se obrigar o usuário a cumprir a lei. É preciso, isto sim, que ele seja educado e isso é difícil; é tarefa árdua. Em um país onde não temos respeito ao bem público, educação cívica, educação sanitária, educação ambiental ele não será diferente no trânsito. Jamais se terá um cidadão educado se ele não o for globalmente.

Gostaria ainda de dizer aos senhores que os Detrans lutam hoje com uma falta enorme de recursos e, às duras penas, têm conseguido levar suas funções a termo. O Rio de Janeiro sofre hoje mudanças enormes no trânsito e, se os senhores puderem ir ao Detran, verão que existe uma casa, nova, com uma mentalidade nova. É claro que ainda existem falhas, mas que são sanáveis.

Gostaria de lembrar aos senhores o seguinte: exacerbou-se nas punições inscritas no novo anteprojeto; esquecendo-se, entretanto, que a lei que hoje prevê a apreensão da carteira por três multas do grupo II no decorrer de um ano jamais pôde ser implantada, porque há, ainda, deficiência no Registro Nacional de Condutores, já implantado em alguns estados à semelhança do Registro Nacional de Veículos Automotores.

Tenho certeza de que essa legislação, elaborada na forma em que está, só nos trará danos extremamente graves, porque não se pensou num Brasil de vários brasis, não se pensou em 4.800 municípios; pensou-se na experiência maravilhosa de São Paulo.

Lá houve o maior sucesso porque, ao lado da delegação de competência dada ao município, com a criação do Departamento de Sistema Viário, o estado criou uma sociedade de economia mista, a Companhia de Engenharia do Tráfego, que conseguiu recursos externos para investir em equipamento e na formação de pessoal. Esse órgão técnico da maior qualidade mudou a figura de São Paulo. Pergunto a V. Ex<sup>as</sup>: Quantos municípios poderão ter uma sociedade de economia mista que arrecadará recursos externos para criar um órgão técnico?

Despreocupou-me a declaração do Senador Gilberto Miranda de que essa aprovação não será ligeira, porque precisamos mudar, mas conscientemente, porque temos de pensar no trânsito como matéria global e não como matéria específica, ou de engenharia, ou de policiamento, ou de educação.

Finalizando, gostaria de dizer a V. Ex<sup>as</sup> que meu grande desejo, durante meus 30 anos de serviço, foi o de que o trânsito não fosse assunto apenas do Ministério da Justiça e do Ministério dos Transportes, mas também da Presidência da República, pelo seu caráter extremamente dúplice. Há normas em vigor que tentam melhorar a qualidade e a segurança de nossos veículos, mas isso vai depender fundamentalmente de o Ministério da Indústria e Comércio fiscalizar as peças de reposição que estarão no mercado para a conservação dos veículos. Há problemas muito sérios na área de educação, e precisamos de total apoio do Ministério da Educação. Se esses dois ministérios não se aliarem ao Ministério



dos Transportes e ao Ministério da Justiça, o trânsito não será melhor e mais seguro.

Por que não se tratar desse assunto na Presidência da República, que teria ascendência sobre todas as áreas ministeriais?

Apenas para informação de V. Ex<sup>as</sup>, gostaria de dizer que, segundo estatísticas feitas no Denatran, conseguimos, proporcionalmente ao número de veículos em circulação, reduzir em 5% os acidentes de trânsito no país. Portanto, os jovens não têm sido tão inoperantes como se quer fazer crer.

Muito obrigada. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação brilhante da Dr<sup>a</sup> Eleusa, que nos tem acompanhado em diversos outros encontros, bem como a presença de todos.

Enriquecemos muito nosso repertório relativo à matéria. Vamos trabalhar com base nele. Como disse, a lei não pode ser mera abstração e nem um ato autoritário do Congresso; é, sobretudo, essa auscultação, que estamos realizando para fazer o melhor o mais rápido possível.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião, às 12h25min.)

**Gilberto Miranda – Amir Lando.**

ATA CIRCUNSTANCIADA DA 5ª REUNIÃO, EM 23 DE  
AGOSTO DE 1994,  
NA CIDADE DE BELO HORIZONTE – MG  
(AUDIÊNCIA PÚBLICA)

Às 14h., acham-se presentes os seguintes Senhores Senadores:

. Amir Lando (Presidente)

. Gilberto Miranda (Relator)

O SR. APRESENTADOR – Eu gostaria de convidar os Srs. Senadores Amir Lando e Gilberto Miranda, Presidente e Relator-Geral da Comissão do Código de Trânsito, respectivamente, para tomar assento à mesa; os Srs. Dr. João Luís da Silva Dias, convidado como Presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte; Dr. Célio de Castro, vice-Prefeito de Belo Horizonte, representando o Prefeito de Belo Horizonte; Tenente-Coronel Dagoberto Rocha Gandra, Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais; Dr. Osias Batista Neto, da Sociedade Mineira de Engenheiros; e Dr. Wanderley Vieira de Andrade, Diretor do Departamento de Trânsito do Estado de Minas Gerais.

Com a palavra o Presidente da Comissão, para dar início aos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Dou por aberta a presente reunião de audiência pública da Comissão Especial que estuda o Código Nacional de Trânsito, no Senado da República.

Inicialmente, queremos agradecer a Fundação João Pinheiro, na pessoa do seu presidente, que infelizmente não quis participar da mesa, porque tem outras atribuições e compromissos anteriormente assumidos.

É uma satisfação estarmos neste centro de pensamento mineiro aqui na Fundação João Pinheiro, quando assuntos de interesse do País, de Minas e das comunidades são levados à reflexão vertical, chegando às raízes das questões para apresentar soluções de interesse geral. Para nós constitui uma honra estarmos neste recinto, porque, sobretudo, o planejamento aqui é a elaboração diuturna e, fundamentalmente, o que está em jogo no planejamento é bem servir a população e o País.

Queremos agradecer a presença das autoridades, especialmente do Prefeito Municipal, Patrus Ananias, aqui representado

pelo vice-Prefeito, que tem assento à mesa, e de todos os demais que comparecem nesta audiência. Nós queremos ouvir a sociedade.

Essas audiências públicas têm o fito de auscultar aqueles que têm uma experiência diuturna nesta questão. Uma lei, como sempre tenho dito, não pode ser o fruto do arbítrio legislativo. Não se pode pensar num autoritarismo legislativo, mas sim em construir uma lei a partir dos reclamos, dos imperativos da própria sociedade. A lei se edifica – vou repetir o que já tenho dito constantemente – no seio da sociedade; ela é uma parturição social. A nós, legisladores, cabe a tarefa de ouvir e extrair dos conselhos, das experiências, das observações, sobretudo daquelas partes que têm um relacionamento direto com o fenômeno, a sabedoria da experiência para produzir uma lei justa, eficiente, correta e aplicável. As nossas leis, via de regra, não têm nada ver com a realidade, com a necessidade social. E, assim, as leis se tornam inúteis, inaplicáveis, impróprias, inservíveis, injurídicas, enfim, leis que não têm nenhum sentido no convívio social. O legislador não pode talhar condutas a seu talante, mas deve estabelecer normas que constituem sempre uma exigência do real, visando dar a esse comportamento social uma tessitura jurídica embrincada na Constituição, a fim de estabelecer-se o império da Lei Maior.

É nesse sentido que queremos ouvi-los, e é nesse sentido que passo a palavra ao Relator para algumas observações iniciais.

Concedo a palavra ao nobre Relator, Senador Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Gostaria de agradecer a presença de todos, senhoras e senhores, e dizer que, como Relator deste projeto, passamos já por São Paulo. Depois, teremos audiências públicas no Rio de Janeiro, em Belo Horizonte, em Brasília, no Sul do País e, por último, no Nordeste.

A idéia é, como disse o Senador Amir Lando, ouvir toda a sociedade: as polícias militares, os secretários de transportes municipais e estaduais, prefeitos, governadores e realmente fazer uma revisão do projeto elaborado na Câmara dos Deputados, onde passou só pela Comissão, já que é terminativo ali. Depois de ser analisado, relatado e votado no Senado, ele voltará à Câmara, que terá poder de mexer naqueles artigos que o Senado alterar, mas não nos que não modificamos.

É de interesse nosso. Ainda há muito a ser debatido pela sociedade, pois, apesar de ter ficado um ano e meio na Câmara, não deu tempo para ver-se tudo. E acredito que teremos condições, depois, de rever o projeto geral, fazer um debate mais fechado com as polícias militares dos Estados, com os prefeitos, com governadores e depois chegarmos a um projeto final para ser debatido no Senado, emendado, se necessário no plenário, e votado. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Passo a palavra ao Vice-Prefeito, Dr. Célio de Castro, que representa o Prefeito Municipal.

Iniciaremos o processo de audiência, quando cada expositor terá quinze minutos para dissertar sobre suas teses.

O SR. CÉLIO DE CASTRO – Sr. Senador Amir Lando, Presidente da Comissão; Sr. Relator, Senador Gilberto Miranda; Srs. componentes da Mesa, meus senhores e minhas senhoras, minha presença nesta Mesa tem dois significados. Em primeiro lugar, a importância com que o poder público municipal, na pessoa do prefeito e do vice-prefeito, encara o projeto desta Comissão.

Em segundo lugar, o apoio total e integral à decisão tomada pelos Srs. Relator e Sr. Presidente de fazerem audiências públicas, isto é, de tornar o legislador participativo. Por outro lado, a mim é muito agradável e prazeroso reencontrar os Senadores Amir Lando e Gilberto Miranda, de quem fui companheiro na Câmara dos De-

putados, no Congresso Nacional e com quem tive uma convivência extremamente engrandecedora para mim, pessoalmente.

Por outro lado, quero acentuar, finalizando, que está representando à Mesa, a BH-Trans, empresa municipal que cuida do transporte urbano em Belo Horizonte, o seu Diretor Dr. João Luiz Dias da Silva, que participará ativamente, como nosso delegado, de todas as discussões que se fizerem nesta audiência pública.

Logo que se iniciarem os trabalhos, vou pedir licença ao nobres Senadores *Amir Lando* e *Gilberto Miranda* para retirar-me, devido a compromissos de agenda. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (*Amir Lando*) – Para nós é motivo de alegria e honra a presença do Vice-Prefeito *Célio de Castro*, atuante parlamentar. Tivemos uma relação muito próxima quando das investigações do CPI no caso PC. Estava lá S. Sª sempre ativo e sobretudo perspicaz nas investigações.

É um prazer revê-lo nesta abertura e privarmos, ao menos na abertura, da presença de V. Sª. Entendemos seus motivos. Estaja à vontade para retirar-se, se assim desejar.

Dando prosseguimento aos depoimentos, dou a palavra ao Dr. João Luiz da Silva Dias, que disporá de 15 minutos.

O SR. JOÃO LUIZ DA SILVA DIAS – Exmº Sr. Senador *Amir Lando*, Sr. Senador *Gilberto Miranda*, demais componentes da Mesa, vou diretamente ao assunto porque o tempo é curto.

Estamos tratando de uma peça de extrema importância e gravidade. Trata-se de um projeto de código com seus trezentos e cinquenta e tantos artigos e que trabalha no ponto mais importante das nossas relações de produção de transporte.

Temos que entender o sistema de transporte de uma maneira bastante abrangente. Costumamos referir-nos a questões como educação de trânsito, comportamento e deixamos de ter essa visão completa que percebe, em primeiro lugar, que o Código de Trânsito, junto com outras normas, junto com o conhecimento, a cultura, a educação, se situa exatamente na superestrutura do sistema de transporte, mas que tem a sua infra-estrutura, com a sua engenharia de tráfego, com o sistema viário, com os modais, o ônibus, o trem, o veículo, e a sua operação na sua estrutura de transporte.

Começo fazendo a intervenção por esse lado, exatamente para não tomarmos, uma coisa que a gente só consegue fazer bem numa sala de aula de Física, quando se consegue desintegrar o transporte, segundo seu conteúdo, aquilo que se leva, e o movimento, o trânsito.

O trânsito visto apenas como movimento não é nada. O trânsito é a circulação, e é a circulação contida, levando, transportando pessoas ou cargas.

Então, nós estamos falando de um sistema de transporte e estamos falando sobre um dos aspectos extremamente importante, que é a circulação.

Ninguém questiona, ninguém discute a competência que os municípios têm na produção, na operação dos bens públicos municipais, como tais o sistema viário, as vias, as pistas e calçadas.

Ninguém duvida que isso é uma competência direta do município. Ninguém tem dúvidas de que nas relações da cidade o município há de se desdobrar para operar um público, sem privilegiar clientelas, procurando de uma maneira universal fazer com que esses bens estejam à disposição de toda a população e que não sejam apossados, privatizados por determinados segmentos da comunidade.

Esse é o dia-a-dia da cidade, que está muito presente nas nossas atividades de trânsito, na hora em que estamos determinando uma carga e descarga, atendendo a necessidade de suprir, de abastecer os estabelecimentos comerciais; na hora em que nós estamos restringindo numa das pistas o estacionamento, para contemplar uma necessidade da capacidade da via, para atender a

fluidez; na hora em que estamos atendendo a necessidade imperiosa, embora também desastrosa, de se estabelecerem os chamados quebra-molas ou lombadas, em função da prioridade à vida, à segurança. Não sendo suficiente a sinalização que regulamenta a velocidade máxima nas vias, quando se faz impotente a sinalização, como não podemos fazer com que cada sinal seja convalidado pela figura do operador, do policiamento; muitas vezes nós somos levados a colocar, reedificar quebra-molas, que contrariam todo o esforço da engenharia de dar fluidez ao sistema viário.

Isso faz parte do cotidiano da cidade, como faz parte do cotidiano da cidade interditar vias que são basicamente destinadas à circulação de veículos, para eventos na cidade, para manifestações de cultura, de alegria na cidade. Isso se faz, assim como também uma responsabilidade básica inquestionável, porque expressa na Constituição, a competência do município na gestão do transporte público.

Então, essa é uma competência enumerada para se chamar da sua essencialidade na Constituição Federal. O município tem responsabilidades na prestação do serviço de transportes.

Bom, mas transporte não anda sozinho! Em transporte, em grande parte dos casos, compartilha o sistema viário com o sistema privado.

Eu vou pegar, embora possa até causar um pouco de estranheza numa reunião de Código de Trânsito, uma equação crítica do transporte coletivo.

O transporte coletivo, que responde pelo deslocamento em Belo Horizonte de 72% da população, sofre todas as perturbações decorrentes de disputar o sistema viário como Trânsito. Quer dizer, compartilha o sistema, ainda que se procure estabelecer as faixas exclusivas, o tratamento preferencial, de qualquer forma compartilha, e com uma característica crítica no mundo inteiro. Infelizmente, a demanda de transporte não se distribui uniformemente ao longo do dia; ela se concentra em horários. Por muito que se esforcem as autoridades para deslocar atividades, o comércio, banco, a escola, para horários diferentes para atenuar o pico da demanda; existe uma demanda concentrada em determinados horários. Isso faz com que o transporte coletivo, embora seja do ponto de vista macroeconômico mais eficiente para o País, o que consome menos energia para transportar o máximo de pessoas, ainda assim o transporte coletivo tem um fator de ineficiência, de ociosidade, com relação a sua escala, o seu dimensionamento. Temos de dimensionar o transporte para atender a demanda de pico. Isso é trágico. É trágico em qualquer parte do mundo. Não é questão de Terceiro Mundo, de subdesenvolvimento.

No Japão, chegam a existir empurradores nas estações do metrô, para compactar os passageiros dentro do carro no horário de pico, trabalhando com nível de serviço extremamente baixo, embora seja de alta qualidade na tecnologia de produção de transporte.

É uma característica: temos que trabalhar no pico com nível de serviço baixo, sete passageiros por metro quadrado. Em São Paulo, chegou-se a onze passageiros por metro quadrado. É uma característica, uma característica perversa, mas própria de um lugar onde o sistema viário vai se escasseando mas não é possível destruir a cidade para o transporte, que é uma função-meio. Então há essa característica.

E existe a equação crítica do transporte, que significa: para dimensionar o transporte, vamos fazê-lo em função da demanda de pico. Então para atender, no pico, digamos, de duas horas, a tantas mil pessoas, portanto tantos passageiros por minuto, há de um lado a capacidade do veículo, a capacidade estática, o veículo de setenta passageiros, transportados entre em pé e sentados; a renovação ao longo da linha, quer dizer, ao longo da linha há passageiros

descendo e subindo. Então, a capacidade dinâmica é maior. Mas ao lado disso, a variável mais importante de todas é o tempo do ciclo, tempo da viagem. O tempo em que um ônibus sai de uma ponta da linha, faz todo o seu percurso e retorna em condições de fazer uma segunda viagem no próprio horário de pico. Essa equação vai determinar quantos ônibus vamos precisar para atender a demanda de pico. Se esse tempo de ciclo, se ele puder ser reduzido, com a mesma frota podem-se atender mais passageiros. Então, uma redução do tempo de ciclo de 20% significa uma redução da frota em 20%. É possível, com o mesmo capital imobilizado, que não abrange só ônibus, mas todas as imobilizações, motorista, trocador, equipe de apoio, tudo, termos uma economia de 20%. Então, trânsito tem a ver diretamente com o custo do transporte. É fundamental que se tenha essa capacidade de regência. Não é possível se imaginar que alguém possa gerenciar uma parte e ter uma outra parte fora do seu controle. E essa é a questão fundamental que estamos discutindo no código: transporte/trânsito.

Por que Curitiba tem um trânsito bastante bom, apesar de do ponto de vista de tecnologia até deixar muito a desejar? Por quê? Porque tem o melhor sistema de transporte. Temos que resolver o nosso sistema de trânsito produzindo transporte. Nós não podemos sair nessa coisa desalinada, nessa engenharia rodoviária, de sair desmanchando a cidade para criar vias expressas, que são muros que dividem a cidade, que impedem a travessia na cidade, para dar mais capacidade a essas vias, e de uma forma destrutiva, poluente, agressiva. A cidade não é uma estrada. As nossas ruas são os nossos espaços de convivência, onde estão o nosso comércio, as nossas escolas, os nossos serviços, os nossos hospitais, onde nós estamos. Então, isso impõe uma gestão, uma gerência com uma filosofia totalmente diferente.

E é isso que e reclama nessa discussão do código, agora. Temos na questão brasileira do código uma construção equivocada. Tratamos a nível federal, cuja responsabilidade é legislativa. A competência que a Constituição reserva ao Governo Federal em matéria de trânsito de forma privativa é legislar sobre trânsito e transporte. Por que legislar? Porque nós não podemos ter em cada município uma fronteira e uma codificação diferente. Então, pela uniformidade do País, temos e devemos ter, até ultrapassando o próprio País, uma única codificação, uma única regulamentação. Mas a gestão do trânsito é uma competência municipal. Não há nenhuma dúvida com relação a isso nesse código e no código atual. Por quê? Porque é um fundamento constitucional: autoridade de trânsito no município é o prefeito. Nem o Presidente, nem o Governador, nem esse código, nem lei alguma, senão a própria Constituição, poderia dispor de forma diferente, porque no trânsito estamos tratando de uma das funções mais elementares da cidade. Se há uma coisa que é extremamente local, é a nossa esquina, são as nossas funções exercidas dentro da cidade.

Essa é uma questão grave, porque, no plano nacional, aquela função supervisora que o Governo Federal tem está sendo exercida a nível do Ministério da Justiça, que não vive trânsito. O Ministério da Justiça não vive trânsito. O órgão onde o Governo Federal exerce uma competência, uma jurisdição de trânsito é o Ministério dos Transportes, nas rodovias federais. Fora dali, em lugar nenhum. É onde ele desenvolve a sua sensibilidade para as questões de trânsito. Entretanto, não é quem comanda o sistema a nível federal é o Ministério da Justiça e não o Ministério dos Transportes, que vive a questão. Grande parte dos nossos acidentes são causados não só pela imperícia – como via de regra se atribui – do condutor, mas também por um problema de engenharia de tráfego. Uma via tratada inadequadamente, não só com relação a sua sinalização, mas uma sublevação em uma curva, é causadora de acidentes, e a responsabilidade deve ser de quem responde pela

via, pela implantação e pela operação, ainda que eventualmente delegada. É um princípio até bíblico: "Quem pariu Mateus que o sustente".

A responsabilidade que os gerentes públicos têm com as suas estruturas, com os seus bens públicos é completa: respondem pela implantação, operação, manutenção e bom funcionamento das estruturas, que há de se ler de diversas formas. No conceito rodoviário, nós iríamos ler as nossas rodovias priorizando a segurança e a fluidez, pretendendo com isso estar também lendo um transporte feito em condições econômicas.

Na cidade, o quadro muda: a essas variáveis que são extremamente importantes incorpora-se uma outra, que é a convivência, a gentileza urbana. Não é com passarelas que devemos viabilizar a travessia de pedestres a cada ponto, pois não são feitas para pedestres e, sim, para automóveis, ou seja, para tirar o pedestre da frente do automóvel, submetendo-o a um esforço inominável. A cidade não pode ser feita dessa forma. Não podemos dividir a cidade em vias rápidas, segregando a população de um lado e outro, submetendo-a a um esforço físico para seu deslocamento a pé, porque afinal de contas, um dos atendimentos que o código procura, pela primeira vez, incorporar é o atendimento ao pedestre. O pedestre é um dos modos mais importantes, mais fundamentais do sistema de trânsito e que tem sido muito pouco contemplado até hoje por dificuldades diversas, que têm que ser enfrentadas rapidamente.

Esse código é inovador, representa uma síntese de posições até contraditórias. Ainda assim, representa um grande avanço em direção a esses pontos de criminalização das infrações, mas que não poderá se fazer sem uma reformulação total e absoluta das nossas gerências de trânsito, seja a nível dos governos estaduais – no que são as suas responsabilidades –, seja a nível dos governos municipais.

Minas Gerais possui 756 municípios. Ninguém terá mais capacidade e mais propriedade para determinar qual o sentido da via, aonde deve ser o ponto de táxi, aonde é a carga e descarga do que o senhor prefeito municipal. Então, lá em Espinosa, em Extrema, em Uberaba, na grande e na pequena cidade, ninguém tem mais competência de, junto à população, discutir as soluções da produção de transportes.

Essa a manifestação que eu queria fazer de entusiasmo pelo projeto, que – embora possam haver melhores – representa uma conciliação das diversas opiniões e dos diversos setores, todos comprometidos com esse nosso objetivo. Nós não podemos é continuar assistindo à mortandade vigente no Brasil. E uma solução é procurar fazer uma revolução cultural na área de transporte. Essa revolução cultural passa pelo código de trânsito, há de passar pela educação de trânsito, mas não se faz educação de trânsito sem dar o produto. Ninguém aprende a trabalhar com microcomputador, com forno de microondas se não tiver o equipamento a sua disposição. Portanto, não se faz educação de trânsito se não tiver uma engenharia de tráfego adequada; não adianta ensinar ao pedestre a ter um determinado comportamento em casos críticos, como o nosso aqui de Belo Horizonte – a BH Trânsito é uma empresa muito nova, correndo atrás de uma situação extremamente grave na cidade –, sem um atendimento ao mesmo. Em diversos lugares não há sinalização e, quando existe, não há sequer tempo para que o pedestre possa atravessar com segurança.

Esses são os nossos desafios; essa a grande parceria que poderemos ter a partir do código de trânsito, envolvendo todos os agentes em todos os níveis de governo.

**O SR. PRESIDENTE** (Amir Lando) – Concedo a palavra ao nobre Relator, Senador Gilberto Miranda.

**O SR. RELATOR** (Gilberto Miranda) – Dr. João Luiz da Silva Dias, em muitos pontos, o pensamento do Relator coincide

com o de V. Sª, como, por exemplo, com relação à municipalização, com relação à transferência de parte de artigos do Ministério da Justiça para o Ministério dos Transportes.

Gostaria de receber da Companhia de Trânsito que V. Sª preside sugestões, críticas, preferencialmente, com relação ao pedestre, que, ao meu ver, sempre foi esquecido – acredito que está na hora de darmos muito mais ênfase ao pedestre –, com relação ao CONTRAN, ao DENATRAN; enfim, qual o enfoque dado pela Companhia presidida por V. Sª às polícias militares no trânsito, à engenharia do trânsito hoje. Seria muito importante receber esse trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradeço a participação do Dr. João Luiz da Silva Dias, Presidente da Empresa de Transportes de Trânsito de Belo Horizonte, e concedo a palavra ao Dr. Odilon Pereira de Andrade Neto, Secretário de Transportes do Município de Juiz de Fora.

O SR. ODILON PEREIRA DE ANDRADE NETO – Senador Amir Lando, Presidente da Comissão, Senador Gilberto Miranda, Relator, demais autoridades, senhoras e senhores, tendo estado presente na audiência pública de São Paulo e estando aqui, hoje, o que posso perceber é que o debate em torno do Código tem-se dado de forma rica quanto ao seu conteúdo, quanto aos seus objetivos.

Pretendo dar uma visão do que representaria o Código para as cidades menores do interior. O que tenho visto é o Código ser debatido muito sob a ótica das áreas metropolitanas, dos grandes centros, e essa ótica não é a única sob a qual se deve analisá-lo.

Juiz de Fora é, atualmente, a segunda cidade do Estado em população. Desde 1983, a Prefeitura vem empreendendo um esforço muito grande na composição de uma equipe técnica; investir na formação de uma secretaria municipal que trate, tecnicamente, não só a questão de transporte como a questão de trânsito. De lá para cá, tivemos formada uma equipe com onze profissionais de nível superior, dos quais nove com especialização ou curso de mestrado. A prefeitura responsabiliza-se pela sinalização, pela normalização do trânsito com relação à carga, descarga, pontos de serviços em geral. Ela opera o trânsito da cidade e decide, em comum acordo com a comunidade, a melhor forma de atuar, a melhor forma de realizar essas tarefas.

Temos uma legislação de uso e ocupação do solo que já trabalha com os conceitos de pólos geradores, com conceitos urbanísticos, que tenta planejar a cidade para que evitemos a degradação da qualidade de vida no município futuramente. Temos uma Comissão Municipal de Segurança no Trânsito, que envolve entidades diferentes, educacionais, ligadas ao Poder Público, preocupadas em discutir a segurança do trânsito e a qualidade do mesmo. Temos o Conselho Municipal de Transportes, que debate as grandes diretrizes, do ponto de vista de transporte e trânsito.

Eu poderia fazer uma sintetização do que vem sendo a questão do trânsito e a relação do trânsito com aqueles que deveriam, em tese, estar também participando dessa questão no Município, como Juiz de Fora.

Em onze anos de prefeitura, de 50 mil veículos emplacados no município, temos hoje 90 mil. Em onze anos de prefeitura como técnico e, hoje, como Secretário, não tive um único contato institucional, formal sobre a questão operacional de trânsito na cidade com o DETRAN, que é o órgão do Estado que deveria estar, de uma forma ou de outra, participando dessas questões a nível de um município como Juiz de Fora, que é o segundo do Estado.

Podemos, assim, perceber qual seria a realidade nos demais municípios. Essa é uma questão séria.

O Código, podemos dizer assim, que ele está vindo tarde com essa visão municipalista. Na verdade, ele vem se adequar a

uma realidade que já existe, conforme pude descrever aqui; no caso de Juiz de Fora, ele existe pelo menos há onze anos, que é o período sobre o qual posso dar o meu depoimento.

Reafirmando, por conseguinte, o Código não é um projeto para os grandes centros, para as áreas metropolitanas. Ele atende, principalmente, uma realidade do interior, que está necessitada de atuação na questão de trânsito, porque as estatísticas de trânsito não são diferentes nas cidades médias e pequenas daquelas dos grandes centros. Elas são terríveis, e temos que trabalhar sobre elas imediatamente.

Acredito que, numa visão de debate, interessa quando reunimos a sociedade para discutir a melhor forma de trabalhar e a melhor forma de legislar. Entendo que devemos dividir as responsabilidades e não disputar as competências. Há tarefas importantes a serem desenvolvidas por todos os segmentos da sociedade. A responsabilidade não é apenas do Município, do DETRAN e do Governo Federal; todos temos responsabilidades e há tarefa para todo mundo. É fundamental que tenhamos o mais rápido possível uma proposta aprovada para que possamos começar a trabalhar e a reverter essa realidade.

Há anos que temos órgãos de gerência estruturados nos municípios do Brasil, e podemos perceber esse retorno principalmente na questão do transporte coletivo, sobre a qual mais se estruturaram os municípios. Temos hoje, a nível nacional e estadual, organizações que representam os municípios e debatem a questão do transporte coletivo com profundidade. A questão da tarifa, principalmente, que tanto aflige a nossa população, vem sendo debatida tecnicamente há muito tempo, o que mostra que o município é plenamente capaz de assumir todas essas tarefas e tratar as questões a nível mais de micro e não somente a nível geral.

Em Minas Gerais, existe o Fórum Mineiro de Secretários de Transporte. Há dois anos reunimos a cada três meses e, em geral, cada reunião conta com trinta, quarenta cidades. De Montes Claros a Poços de Caldas, de Uberlândia e Juiz de Fora, passando pela área central do Estado, estamos debatendo esse código. Posso, portanto, afirmar, com tranquilidade, que a realidade no Estado é semelhante a essa que descrevi de Juiz de Fora.

Todas as cidades estão aguardando, com ansiedade, que esse debate em torno do código seja concluído e que tenhamos o projeto aprovado para podermos, de imediato, intervir, com instrumentos mais eficientes, nas diversas realidades.

Defendo que a proposta aprovada pela Câmara dos Deputados já é um avanço significativo, como ressaltou o João Luiz aqui ao lado. Atende a todos; penso que todos ganharão. A partir desse momento, com esse novo código e com o empenho do Poder Público nos seus diversos níveis, nos mais recônditos lugares de cada Estado deste País, estaremos começando uma revolução do ponto de vista do trânsito e – por que não dizer – da saúde pública, revolução essa que a Europa, o Japão e os Estados Unidos fizeram nos anos 60, cujos resultados conhecemos e, por isso temos de procurar alcançar também. Muito obrigado.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Como Relator, gostaria de perguntar ao Dr. Odilon Pereira se, nessas reuniões trimestrais, os Secretários de Transporte dos Municípios, que já devem ter debatido todo esse código em sua primeira fase – o anteprojeto – e com o projeto já aprovado na Câmara dos Deputados, já têm ou enviarão sugestões dessa etapa para a Câmara dos Deputados, ao Relator ou ao Presidente.

O SR. ODILON PEREIRA DE ANDRADE NETO – Ao longo desse tempo, todos os trabalhos elaborados, seja por parte dos membros, seja pelas plenárias, eram colocados para os Deputados. O Deputado Beto Mansur teve oportunidade de debater conosco em várias ocasiões. No dia 1º de setembro estaremos

reunidos na cidade de Três Corações para mais uma etapa. E um dos temas continua sendo o Código Nacional de Trânsito. Com todos os trabalhos e documentos gerais, teremos condições de encaminhar para a relatoria sem maiores problemas.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Gostaria que V. Sª fosse o portador de uma mensagem a essa reunião que se realizará no dia 1º de setembro, como meu representante, junto aos outros Secretários, para pedir sugestões por escrito, a fim de que possamos analisar – juntamente com o Presidente Amir Lando – a nossa participação na próxima reunião. A nossa idéia é elaborar uma relatoria realmente completa. Estamos pretendendo fazer um código de trânsito, se não por trinta anos, pelo máximo de tempo possível. Não queremos começar com um código de trânsito já obsoleto.

Então, é importante que essa experiência vivida pelos Srs. Secretários que atuam nos municípios, nos grandes centros, e pelos próprios Secretários de Transporte, para que possamos, realmente, ir mais fundo na análise do problema do trânsito, verificando não somente na legislação, mas também os problemas com que os senhores se defrontam dia a dia.

Gostaria de pedir a V. Sª que nos mandasse, o mais breve possível, essas sugestões. Ficaremos esperando um convite de sua parte para irmos à próxima reunião, de preferência antes do final do ano.

O SR. ODILON PEREIRA DE ANDRADE NETO – O convite fica feito desde já. Aceito, com satisfação, a tarefa.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Gostaria de convidar o Cel. Dagoberto Rocha Gandra para falar durante quinze minutos.

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – Exmº Sr. Senador Gilberto Miranda, demais autoridades, senhoras e senhores, tratar a segurança no trânsito e a busca da cidadania nos deslocamentos é algo que encontra total ressonância na Polícia Militar do Estado de Minas Gerais.

No exíguo espaço de tempo destinado a essa apresentação, procurar-se-á de forma sintética, mostrar o trabalho desenvolvido pela PM-MG em busca de maior conscientização das pessoas e de um quadro mais ameno quanto aos acidentes de trânsito e à visão da Instituição quanto aos aspectos e atribuições de órgãos de gestão do trânsito.

Observou-se que no texto do Código de Trânsito, há preocupação evidente com as polícias militares, sendo que foram as únicas instituições sobre as quais se delineou a forma de atuação, ou seja, exigiu frações especializadas e integrantes com perfil vocacional e formação técnica adequada.

Isso representa um reconhecimento à importante participação dessas instituições no trânsito e, por outro lado, indicam uma tendência quase intervencionista. Porém, paralelamente a essa qualificação imposta, verificou-se que na convenção do CONTRAN e nas competências dos demais órgãos e entidades do sistema nacional, não se deu às polícias militares representatividade compatível, permitido o entendimento de que é preciso ter atuação restrita e na qualidade de prepostos de outras instituições ou entidades.

A manifestação da PM-MG é no sentido de que haja realmente uma reflexão quanto às alterações propostas com uma visão voltada para a eficácia que se pretende. Dizer que a legislação vigente, com vistas de ser reformulada, não é adequada torna-se imprudente, posto que não houve o engajamento necessário para que produzisse os seus efeitos. Isso é um risco que se corre também com a atual proposta agravada pelo fato de diversificação de órgãos ou entidades para exercício de atribuições semelhantes.

A gestão do trânsito é complexa e, por isso mesmo, deve congrega todos os setores, porém as vinculações e atribuições de-

vem ser explicitadas como um caminho necessário para sua perfeita operacionalização.

É, ainda, preocupação da PM-MG o devido acesso ao RENAVAN como suporte para o desencadeamento de ações e operações de polícia ostensiva de trânsito. Há uma errônea idéia de que informação e cadastro, por serem assuntos que indicam atuação e poder ainda não se tornaram de uso comum na área pública e isso deve acentuar-se com a criação de outros níveis na administração de trânsito. As realidades, embora diversificadas pelo País, devem ser regidas por ações da União que devem unir todos os setores na busca de um trânsito humano e caracterizado por baixo número de acidentes.

As diversas manifestações convergem para a aceitação da proposta do Código Brasileiro de Trânsito e sua abordagem técnica, sendo que as maiores dificuldades centram-se exatamente no que se refere à competência dos diversos órgãos e entidades envolvidos.

Atuação da PM-MG no trânsito.

A participação da PM-MG no trânsito urbano e rodoviário vem de longo anos, através do Decreto Federal nº 667, de 1969, em que se estabeleceu a competência das polícias militares para exercerem suas atividades com contingente ostensivo fardado, a PM-MG iniciou sua participação na execução do policiamento de trânsito quando foram criados o Batalhão de Polícia de Trânsito e o Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, unidades especializadas nessa atividade que, desde então, foram ampliando suas ações em busca de segurança no trânsito.

É importante ressaltar que desde que assumiu a responsabilidade pelo trânsito, a PM-MG sempre atuou por intermédio de suas unidades especializadas, em que os policiais são recrutados e formados para atuar exclusivamente no trânsito, além de realizarem constante reciclagem. A especialização dos policiais é de fundamental importância para melhoria dos serviços prestados, o que tem sido comprovado ao longo desses anos.

Ações de Policiamento de Trânsito urbano.  
(leitura)

Srs. Senadores, defendemos essa posição movidos por um único sentimento, o de prestar um serviço cada vez mais efetivo, porque as polícias militares sempre estão comprometidas com esse resultado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradecemos a participação do Tenente-Coronel Dagoberto Rocha Gandra, e concedemos a palavra ao nobre Relator, para algumas observações.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Coronel Dagoberto, em primeiro lugar, gostaria de saber a opinião da Polícia Militar sobre a Companhia de Engenharia de Trânsito, no caso de São Paulo, por exemplo.

Pela exposição de V. Sª, parece que a Polícia Militar considera que muita gente mandando só cria problemas. Como V. Sª vê uma companhia de engenharia de trânsito trabalhando junto com a Polícia Militar? Qual a visão da Polícia Militar de Minas Gerais?

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – Já tivemos relatos de superposição de recursos públicos em determinados cruzamentos em São Paulo. Existe uma participação da CET, por seu segmento uniformizado, atuando ostensivamente, o que é de exclusiva competência das polícias Militares. Entendemos que, em São Paulo, por meio de um convênio do Executivo estadual ou municipal, o policiamento foi delegado. A nosso ver, a polícia ostensiva é indelegável, é de competência exclusiva das Polícias Militares. Então, temos hoje uma atuação da CET, no nosso entendimento, por não ocupar o espaço, ou ainda, pelo fato de a Polícia militar do Estado de São Paulo não ter tido condições – tal-

vez em face da metrópole – de dar sequência as suas atividades voltadas ao trânsito.

Foi dito por um dos Diretores de trânsito presente, Dr. Eduardo Junqueira, que em São Paulo apenas dois mil homens da Polícia Militar não eram suficientes para aquele policiamento. Essa é uma demonstração de que, talvez, a Polícia Militar do Estado de São Paulo não tenha tido condições de atuar, onde se fez, então, necessária a presença da CET. Os conflitos existem. Temos notícias de que, nessa atuação, em alguns momentos há o conflito. Em Belo Horizonte, houve alguns conflitos entre os meus homens e alguns elementos da BH-Trânsito, talvez naquele entusiasmo de querer prestar o serviço.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Ten. Cel. Dagoberto, quanto representa o efetivo do Batalhão de Trânsito em relação ao efetivo global da Polícia Militar?

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – Quero explicitar a atuação do Batalhão de Trânsito em Belo Horizonte. Ele atua na área delimitada pelo perímetro do contorno e mais onze grandes corredores. Temos mais quatro batalhões cujos pelotões atuam no trânsito a atendem as regiões Leste, Sul, Norte e Oeste. Hoje, na Polícia Militar de Belo Horizonte, em apenas um batalhão sob meu comando, tenho 1.127 homens atuando. Em Contagem, na região metropolitana, há uma companhia com 232 homens, e nessas quatro unidades há pelotões específicos atuando no trânsito. Seguramente, temos hoje algo em torno de 200 homens atuando nessas unidades, o que representa para a população de Belo Horizonte, para o volume de veículos circulando naquela capital, um percentual em torno de 10 a 15% dos 10.000 homens do efetivo de Belo Horizonte, estes atuando especificamente no trânsito. É claro que, nesse atendimento é observado o princípio da universalidade, segundo o qual todos os policiais militares têm instrução específica de trânsito na sua formação e atuam no trânsito quando necessário.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – O senhor acredita que 15% do efetivo é suficiente para manter o trânsito fluindo?

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – É intenção minha apresentar um projeto ao meu Comando que diz da necessidade de se instalar um novo batalhão em Belo Horizonte, justamente por sentir que a aplicação da Polícia Militar no trânsito precisa crescer para conter o número de acidentes que está aí.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Só o Batalhão de Trânsito tem poder de multa no Estado ou toda a Polícia Militar tem esse poder?

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – Toda a Polícia Militar do Estado contra com seus membros atuando com o poder de atuar. O policial militar faz a atuação.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Não só o Batalhão de Trânsito?

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – Não, toda a Polícia.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Diferente do caso de São Paulo, então?

O SR. DAGOBERTO ROCHA GANDRA – Todos os batalhões têm os seus segmentos e atuam com a competência de poder atuar também.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Agradecemos a participação do Ten. Cel. Dagoberto Rocha Gandra.

Tem a palavra o Dr. Wanderley Vieira de Andrade, Diretor do Departamento de Trânsito do Estado de Minas Gerais, pelo prazo de quinze minutos.

O SR. WANDERLEY VIEIRA DE ANDRADE – Exmº Sr. Senador Amir Lando, Presidente desta Comissão, Senador Gilber-

to Miranda, Relator, demais componentes da Mesa, meus senhores, sabemos que fazer um código para agradar a todos torna-se impossível. Sabemos dos avanços incluídos nesse projeto que está em andamento, e sabemos também de quantos querem se manifestar para fazer alguma alteração nele, haja vista que ele passou pela Câmara Federal, foi para o Senado e já está com mais de 130 emendas.

Mas preocupo-me – e apresento uma sugestão para simplificar ao máximo –, no que se refere ao CONTRAN, com o número de conselheiros. Entendo que 26 conselheiros é um número alto, principalmente quando sabemos que esses conselheiros moram em Estados diferentes, e reuni-los numa mesma cidade é muito difícil. Talvez se devesse fazer um estudo mais aprofundado, como disse o Comandante Dagoberto, incluir apenas órgãos que realmente devam fazer parte desse Conselho e retirar aqueles que talvez não façam tanta falta.

Outro ponto que preocupa muito, pela inviabilidade de ser colocado em execução, e que consta do art. 24, é o que fala na municipalização, principalmente quando passa para o poder municipal a competência de aplicar e receber multas. Sabemos que os DETRAN têm, muitas vezes, dificuldades para receber multas, especialmente quando o veículo é de outro Estado. O DETRAN tem facilidade de cobrar multas em um Estado, porque ele detém o cadastro de todos os veículos daquele Estado; ele detém o poder de licenciar os veículos. E há a imposição de, se houver multa, o veículo não ser licenciado, obrigando-se o proprietário a procurar o DETRAN; como necessita resolver o seu problema, o proprietário tem de, forçosamente, pagar a multa.

Passando-se essa competência para as prefeituras, não vejo como elas farão para cobrar as multas dos carros licenciados em outro município, por exemplo. Ter o cadastro na mão é muito importante e, infelizmente, o poder municipal não o detém. Se o interesse do município é o de participar das multas, deveria haver outra modalidade de participação, direta ou indireta, mas não a de aplicar e receber multas. Quero simplificar somente nisso.

Creio que a Comissão já está mais do que instruída, dadas as emendas e contribuições recebidas de todos os Estados. O art. 24, principalmente nesse item, preocupa-me. Não só a mim, mas a todos os que trabalham nos Detrans e com quem tenho convivido devido a reuniões constantes, e que vêem a inviabilidade de colocar isso em prática.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Concedo a palavra ao nobre Relator Gilberto Miranda.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Não tenho perguntas, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Então, vamos agradecer a participação do Dr. Wanderley Vieira de Andrade, Diretor do Departamento de Trânsito de Minas Gerais, e vamos levar em conta as observações que estão registradas e que analisaremos, através do Relator, é claro, nesta Comissão. Muito obrigado.

Concedo a palavra ao Dr. Osias Baptista Neto, da Sociedade Mineira de Engenharia.

O SR. OSIAS BAPTISTA NETO – Srs. Senadores Amir Lando e Gilberto Miranda, demais componentes da mesa, Senhoras e senhores, como fiquei para falar por último, coisas que eu teria a dizer já foram ditas, mas isso me dá a chance de poder argumentar em função do que foi dito.

Gostaria de dar a todos, principalmente aos Srs. Senadores, uma pequena visão da engenharia sobre o que é o trânsito e como ele funciona. E, para isso, vou me remeter um pouco mais à engenharia, como representante da Sociedade Mineira dos Engenheiros, e contar como se trabalha, por exemplo, numa hidrelétrica ou numa siderurgia. Temos muito claro, muito nitidamente definido,



nessas áreas, que se faz e se implanta um projeto de engenharia pensando em um determinado fim, para se atingir um determinado objetivo, que é perseguido através de uma operação. Ou seja, numa laminação, a grossura da chapa é regulada por sensores que vêem se o laminador está acertando mais ou menos a chapa e o regulam. Na hidrelétrica, o fluxo de potência que sai de uma hidrelétrica também é regulado por sensores, que variam os componentes da usina dentro de técnicas de engenharia, para fazer que o resultado seja aquele esperado. Ninguém faz uma hidrelétrica para o que der e vier. Faz para um determinado objetivo. Todas as fábricas, todos os produtos de engenharia têm um determinado objetivo.

Com o trânsito não é diferente. Ao se projetar um sistema viário, ao se projetar um sistema de sinalização, ao se projetar a parte de movimentação de pessoas e de cargas dentro de uma cidade, antes se tem o objeto claro e definido de atingir determinados indicadores operacionais: número de veículos que podem passar por ali, quantidade de ônibus que podem trafegar, número de pessoas que serão transportadas, tudo isso são objetivos muito bem definidos nos projetos.

Em seguida, vejo surgir confusão – porque a engenharia é muito clara nisso – entre o que é a operação de um projeto de engenharia e o que é a fiscalização. Ou seja, quando a BHTRANS dimensiona um semáforo, quando a BHTRANS diz que não pode haver estacionamento numa determinada via, ela tem uma razão específica para fazer isso. Não é porque achou que é preciso. Há uma razão específica, calculada para se obter um determinado resultado. E por que ele não é atingido muitas vezes, gerando congestionamento, perda de tempo, sobrecustos na tarifa de transporte coletivo? Porque ocorrem fricções no processo de operação, ou seja, há pessoas que estacionam onde não deviam, há pessoas que avançam o sinal e, com isso, fecham cruzamentos, há pessoas que param em fila dupla, que fazem conversões em locais proibidos, criando fricção para quem vem atrás, causando acidentes. E além de haver todo o lado do acidente em si, da vítima, do dano material, há também o problema seriíssimo do atraso que causa em todo o sistema.

Vemos, pelo Brasil inteiro, pequenos acidentes, com gastos materiais mínimos, causarem, em termos de retardamento no fluxo do tráfego, custos centenas de vezes maiores do que o que afeta os dois cidadãos que esbarraram os dois automóveis.

Então, é muito claro, para a engenharia, que operação de trânsito consiste em fazer com que as pessoas cumpram aquilo que foi determinado numa regulamentação feita pela engenharia. É operação de trânsito fazer que o semáforo seja respeitado, que o estacionamento proibido seja respeitado, que os movimentos permitidos nos cruzamentos, nas interseções, sejam respeitados, que a velocidade nas estradas seja respeitada, que o funcionamento das grandes interseções rodoviárias seja feito de acordo com o projeto. Isso é operação.

E como não se regula essa operação como numa siderúrgica se estabelece, através de um processo de retroalimentação, a nova grossura do laminador para que saia a chapa, porque não se regula o homem através do semáforo, não há nada que me faça acreditar que o motorista vá obedecer ao semáforo. Posso estar com ele sintonizado, regulado por computadores, como há em São Paulo cinco, que V. Ex.<sup>as</sup> conhecem bem, e como existem em várias cidades brasileiras – Belo Horizonte está lutando para conseguir isto; mas ninguém me garante que os motoristas vão obedecer àquilo. Qual é, então, a operação de um projeto de engenharia de trânsito? É fazer com que a regulamentação seja cumprida.

Aí entramos na discussão sobre a fiscalização, sobre o policiamento ostensivo; enveredamos por um lado legal e deixamos de lado o fato de que a cidade tem que funcionar, e que quem tem que

fazer a operação tem que saber exatamente por que está operando, a que objetivo quer chegar, onde e como quer chegar.

Porque não adianta nada uma pessoa que é desvinculada do processo de elaboração daquele projeto chegar lá... Às vezes há semáforos que funcionam de uma determinada forma, porque como estão estruturados em rede, eles têm uma razão lógica dentro de uma rede. E analisar-se o semáforo isoladamente, propor-se uma ação intempestiva para esse semáforo pode causar um prejuízo enorme para a rede, embora pareça ser a solução mais adequada para o local.

Um semáforo, muitas vezes, causa congestionamento num determinado local, porque tem a função de regular o fluxo de tráfego que chega no outro semáforo. E isso a pessoa que fez o projeto, que conhece o projeto, que opera o projeto, sabe.

Então, é extremamente importante que a operação seja vista como a operação de um projeto, que a fiscalização seja vista como a operação de um sistema que permitirá ao usuário pegar o seu ônibus de manhã cedo, chegar ao trabalho na hora certa, a um custo razoável, com uma frota bem dimensionada, como disse o João Luís, num tempo de ciclo correto para essa frota poder ser pequena. Isso é que é realmente operação de trânsito. Não é simplesmente fiscalização, que busca o sentido legal da palavra. Ela está muito mais amarrada ao projeto em si, por isso as cidades brasileiras, sem nenhuma exceção, não funcionam. Não existe uma cidade brasileira de que se possa dizer: ela funciona como esperado.

Temos aqui representantes de São Paulo – conheço o Brasil inteiro –, e não existe uma cidade brasileira da qual se possa dizer que funcione, porque em nenhuma delas se consegue fazer com que o objeto do projeto, que é o ser humano, trabalhe de acordo com o projetado. Então, temos que superar esse sistema.

O SR. LUIZ ANTÔNIO PELLEGRINI BANDINE – Temos uma outra questão interessante: desde 1967, estão estruturadas as polícias de trânsito, mas não estruturaram os municípios de trânsito. E as polícias ocuparam de fato um lugar brilhantemente. Por exemplo, temos em Belo Horizonte uma corporação, e todos os relacionamentos que tive com ela sempre foram extremamente profissionais – ombreamos em vários campos ao longo da vida. Mas ela tem que estar ligada à operação do projeto, tem que trabalhar de acordo com o que foi projetado. Decisões tomadas por quem não conhece os objetivos do projeto vão sempre criar isso que está acontecendo em todas as cidades brasileiras.

Quanto a essa questão dos DETRAN nos Estados, acho extremamente importante que os estados se articulem para dar cobertura aos municípios que não tenham condições por si só de fazerem engenharia de trânsito. É claro que quanto menor o município menor será o problema de engenharia, menor a tecnologia que se precisará utilizar. O Estado tem que se articular para, primeiro, reconhecer claramente a competência dos municípios, o que não é reconhecido; segundo, os Estados têm também que se articular para dar cobertura. Por exemplo, em Minas Gerais, com a extinção da Secretaria de Transportes, não existe mais ninguém do Estado em nenhum município. Eu dou consultoria em vários municípios mineiros e não se trata só do DETRAN, ou seja, ninguém do Estado vai aos municípios, nem para ajudá-los. Não se trata de intervir, mas de ajudar.

Gostaria de lembrar também, para terminar, que hoje, em Nanuque, por exemplo, posso entrar em uma agência do Banco do Brasil, saber o meu saldo bancário e movimentar a minha conta, com a maior tranquilidade. Em qualquer cidade de Minas, o BEM-GE está presente com o seu sistema informatizado on line. Posso conhecer o meu saldo onde quer que eu esteja; consigo, através da informática, tomar conhecimento de todo o trabalho feito por mim através dos bytes dos computadores.



Sobre a questão das multas de trânsito, isto só funciona se o Estado, em vez de adotar uma posição antagônica em relação aos municípios – e excluir a Polícia Militar, que nunca adotou essa posição antagônica em Belo Horizonte –, adotar uma posição complementar em relação aos municípios, e a Federação, uma posição complementar com relação ao Estado e aos municípios. Por que a Polícia Militar não pode ter acesso ao RENAVAL? Por que os municípios não podem ter acesso aos bancos informatizados das multas de trânsito? Por que não pode haver uma rede interligada, gerenciada pelo Estado, e as multas serem cobradas pelos municípios, pois estes não estão arrecadando nada? Por que não podem trabalhar juntos, de mãos dadas, para tentar resolver esse problema, em vez de ficar, como sempre, cada um puxando para o seu lado? Desse jeito a corda sempre acaba estourando, e o Brasil matando 50 mil pessoas por ano em acidentes de trânsito, e as coisas não funcionando.

Esta é a minha visão, como engenheiro.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Queremos agradecer ao nosso último convidado, Dr. Osias Baptista neto, da Sociedade mineira de Engenheiros.

Vamos conceder a palavra ao último expositor, Engº Luiz Antonio Pellegrini Bandine, da Federação de Transportes de Carga do Estado de São Paulo, por dez minutos.

O SR. LUIZ ANTONIO PELLEGRINI BANDINE – Primeiramente, eu gostaria de agradecer ao Senado, aqui representado pelos nobres Senadores e pelo Presidente Amir Lando, pela oportunidade que me foi dada. O Senador Amir Lando é pessoa conhecida em nosso País pela sua luta pela democratização da política, luta um tanto quanto insana em nosso País. Desejo também agradecer ao Senador Gilberto Miranda e às demais autoridades presentes – Dr. João Luiz, Dr. Odilon Pereira, Cel. Dagoberto, Dr. Eduardo Vieira, do DETRAN, e Dr. Osias Baptista, membro da Sociedade Mineira de Engenharia.

Vou ser rápido. Minha presença aqui se deve ao fato de a Federação dos Transportadores de Carga de São Paulo, representando os Sindicatos dos Transportadores de Carga do Estado, através do seu presidente, da sua diretoria, ter nomeado a Comissão de Balanços do Sindicato de São Paulo para discutir o código na sua origem, como nos foi enviado pela NTC, entidade máxima do transporte brasileiro.

Há dois anos, praticamente, isso está sendo discutido em São Paulo. Causa-nos estranheza que mais ninguém, a não ser a Federação de São Paulo, na questão da carga, tenha discutido o projeto, salvo melhor juízo, porque só temos acesso a essa informação. Se alguém tiver uma informação melhor, poderia nos fornecer. Peço desculpas se omiti algo a respeito do assunto.

Uma outra questão é o Código que temos aqui, com 302 artigos – 325 artigos, contando com as disposições transitórias. Sobre o meu juízo e de algumas pessoas, também representando aqui a entidade, é um apanhado do que já existia de código de trânsito no País. O Senado está fazendo; infelizmente, a Câmara não pôde fazê-lo por motivo desconhecido, mas deveria ter sido feito.

Outro ponto que colocamos é quanto às emendas apresentadas aos Srs. Deputados e que não foram acolhidas. Agora é a oportunidade novamente de discutí-las.

O Código Brasileiro de Trânsito não deveria contemplar tantos artigos com referência a medidas, com referência a peso, porque o Código teria que ser, como foi dito pelo Senador-Relator Gilberto Miranda, de 30, 40 anos, e a tecnologia, como foi dito pelo nobre colega, Dr. Osias Baptista, avança, e avança rapidamente. Então, toda vez que se coloca isso num código, criam-se problemas. Por exemplo, os artigos 100 a 107 contemplam praticamente todo o sistema de transporte de carga, tanto de passageiros

como pelas dimensões e peso. Aí existe uma grande aflição por parte do transportador. Hoje, estamos com caminhões com possibilidade de tracionar – dentro da distribuição de carga por eixo da legislação vigente, atendendo a quase todos os artigos, como os arts. 82 e 83 do Regulamento do Código atual – 150 toneladas. Existem caminhões hoje que podem tracionar 180 toneladas, e não estou aqui brincando. Quando um cidadão compra um veículo desse, ele é um consumidor: tem, portanto, o direito de tracionar uma carga. Agora, estamos realmente reduzidos a 45 toneladas.

Existe o problema das obras de arte; no entanto, existe uma confusão muito grande entre um trem tipo – não estou aqui falando de ferrovia, estou falando do trem tipo, o colega engenheiro pode afirmar o que seja –, que é um modelo que se utiliza numa obra de arte para exigir o máximo dessa obra de arte, em seu pior ponto: no seu vão central, nas vigas, na plataforma ou mesa, ou seja o nome técnico que seja dado.

Então, quando se diz que a grelha da obra de arte não suporta isso, o trem tipo tem 15 toneladas por eixo, se for o trem tipo de 45 toneladas. Hoje já se trabalha com trem tipo de 20 toneladas por eixo.

Isso tudo já foi apresentado ao DETRAN, ao DENATRAN, já foi apresentado ao Congresso, através da Câmara; há pouco tempo, foi apresentado ao Senado. Existe também uma vontade, por parte do transportador, de fazer com que essa legislação seja realmente moderna. Foi dito isso ao Relator Beto Mansur, eu sei escritório em Santos, e ele disse que acataria a idéia da modernização.

Daí por que esse conflito de competência, esse conflito de quem é quem dentro do sistema só mostra que realmente precisa ser discutido, como o está sendo agora, pelo que agradeço, como cidadão, a oportunidade dada pelos nobres Senadores, porque realmente acredito que é assim que se faz democracia e é assim que se faz política.

Eu também gostaria de acrescentar o seguinte ponto: nós da Federação dos Transportadores de Carga gostaríamos de participar, como já participamos, mas gostaríamos que a sociedade se manifestasse mais, porque, realmente, se limitarmos um veículo rodoviário de transporte de carga, num país que não tem política de educação, saúde e transporte, se limitarmos a 45 toneladas e criarmos a fábrica de licença especial, que hoje está em mais de 30 mil licenças especiais. E a de licença especial? Isso já virou rotina. Então, temos que tomar muito cuidado. Concorro plenamente que o código tenha que ser moderno, tenha que sofrer alterações. Todavia, que toda a sociedade assim possa fazê-lo.

Sobre a competência, uma questão da CET, Polícia Militar, eu gostaria de dizer que as companhias de engenharia de tráfego, como disse o engenheiro Luzias, realmente é uma necessidade de se fazer um projeto, que se defina um projeto, e a fiscalização é um outro assunto. A fiscalização tem que saber entender o que foi feito no projeto. Isso faz parte da educação; e educação, infelizmente, só se consegue realmente investindo nela.

Eu gostaria de dizer que nós, da Federação de Transportadores de Carga de São Paulo, eu, como engenheiro civil e como cidadão, estamos abertos à discussão. Temos a Comissão de Balanços no Sindicato em São Paulo; temos também essa Comissão que a participa com juristas e técnicos. Temos na Comissão a participação do DER de Minas Gerais, do Engenheiro Ronaldo, por sinal, muito boa. Fica, portanto, o nosso convite e também um grande agradecimento pela oportunidade dada de explanarmos o pensamento dos transportadores de carga de São Paulo e também dos autônomos, como o China, o José, que também faz parte dessa Comissão, da qual estamos, há dois anos, tentando ver se conse-

guimos um modelo para ser apresentado que venha a dar subsídio aos senhores. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Passo a palavra ao Senador Gilberto Miranda, se tiver alguma pergunta ao depoente.

O SR. RELATOR (Gilberto Miranda) – Dr. Luiz Antônio Pellegrini Bandine, tivemos a oportunidade, em São Paulo, de ouvir o Presidente da Federação, o China, e gostaríamos que o senhor fosse o portador, também, de um pedido para que ele entre em contato com o Presidente Amir Lando. Após a audiência pública de São Paulo, discutimos muito, no Rio de Janeiro, a possibilidade de marcar, em algum lugar do País, numa cidade a ser definida pelo Presidente, uma audiência pública só para os transportadores. Como vamos fazer para as Polícias Militares, para os Secretários de Trânsito municipais, para os Prefeitos, nós faríamos também com os transportadores, como vamos fazer depois com os representantes dos pedestres.

O SR. LUIZ ANTÔNIO PELLEGRINI BANDINE – Eu gostaria de colocar, em nome da Federação de São Paulo, que lutarei para conseguir esse espaço, porque a Federação em São Paulo

realmente possui um prédio bem avançado, tecnicamente moderno, e poderíamos acolher, dentro da necessidade, os transportadores. A presidência da Federação dos Transportadores de Carga de São Paulo é do Sr. Adalberto, da Transportadora Americana, e o China é da Federação dos Autônomos. Eles se reúnem sempre e conversam, porque eles é que transportam. Ali é o patronal e o pessoal do autônomo.

Agradeço a oportunidade; levarei a mensagem ao China e coloco-me à disposição. Acredito, de antemão, que isso vai se resolver em breve e que V. Ex.<sup>a</sup> vai receber uma notícia logo.

O SR. PRESIDENTE (Amir Lando) – Quero agradecer a participação do engenheiro Luiz Antônio Pellegrini Bandine e registrar também a presença do Dr. José Carlos Xavier, Superintendente Municipal de Trânsito de Goiânia.

Agradeço a presença de todos. Está encerrada a reunião.

*(Levanta-se a reunião às 16h05min.)*

**Amir Lando. \_ Gilberto Miranda.**

<p><b>MESA</b></p> <p>Presidente</p> <p>Humberto Lucena _ PMDB _ PB</p> <p><b>1° Vice-Presidente</b></p> <p>Chagas Rodrigues _ PSDB _ PI</p> <p><b>2° Vice-Presidente</b></p> <p>Levy Dias _ PTB _ MS</p> <p><b>1° Secretário</b></p> <p>Júlio Campos _ PFL _ MT</p> <p><b>2° Secretário</b></p> <p>Nabor Júnior _ PMDB _ AC</p> <p><b>3° Secretário</b></p> <p>Júnia Marise _ PRN _ MG</p> <p><b>4° Secretário</b></p> <p>Nelson Wedekin _ PDT _ SC</p> <p><b>Suplentes de Secretário</b></p> <p>Lavoisier Maia _ PDT _ RN</p> <p>Lucídio Portella _ PDS _ PI</p> <p>Beni Veras _ PSDB _ CE</p> <p>Carlos Patrocínio _ PFL _ TO</p> <p><b>LIDERANÇA DO GOVERNO</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Pedro Simon</p>	<p><b>LIDERANÇA DO PMDB</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Mauro Benevides</p> <p><b>Vice-Líderes</b></p> <p>Cid Sabóia de Carvalho</p> <p>Garibaldi Alves Filho</p> <p>José Fogaça Ronaldo</p> <p>Aragão Mansueto de Lavor</p> <p><b>LIDERANÇA DO PSDB</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Mário Covas</p> <p><b>Vice-Líder</b></p> <p>Jutahy Magalhães</p> <p><b>LIDERANÇA DO PFL</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Marco Maciel</p> <p><b>Vice-Líderes</b></p> <p>Odacir Soares</p> <p><b>LIDERANÇA DO PSB</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>José Paulo Bisol</p> <p><b>LIDERANÇA DO PTB</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Jonas Pinheiro</p>	<p><b>Vice-Líder</b></p> <p>Valmir Campelo</p> <p><b>LIDERANÇA DO PDT</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Magno Bacelar</p> <p><b>LIDERANÇA DO PRN</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Ney Maranhão</p> <p><b>Vice-Líder</b></p> <p>Áureo Mello</p> <p><b>LIDERANÇA DO PP</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Irapuan Costa Júnior</p> <p><b>LIDERANÇA DO PPR</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Epitácio Cafeteira</p> <p><b>Vice-Líderes</b></p> <p>Affonso Camargo</p> <p>Esperidião Amin</p> <p>Moisés Abrão</p> <p><b>LIDERANÇA DO PT</b></p> <p><b>Líder</b></p> <p>Eduardo Suplicy</p>
--	--	--

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA \_ CCJ

(23 Titulares e 23 Suplentes)

Presidente: Iram Saraiva

Vice-Presidente: Magno Bacelar

### Titulares

### Suplentes

#### PMDB

Amir Lando RO-3111/12  
Cid S. de Carvalho CE-3058/59  
José Fogaça RS-3077/78  
Iram Saraiva GO-3134/35  
Nelson Carneiro RJ-3209/10  
Antônio Mariz PB-4345/46  
Pedro Simon RS-3230/31  
Wilson Martins MS-3114/15

César Dias RR-3064/65  
Mansueto de Lavor PE-3183/84  
Garibaldi A. Filho RN-4382/92  
Gilberto Miranda AM-3104/05  
Marcio Lacerda MT-3029/30  
Alufio Bezerra AC-3158/59  
Divaldo Suruagy AL-3185/86  
Alfredo Campos MG-3237/38

#### PFL

Josaphat Marinho BA-3173/74  
Francisco Rollemberg SE-3032/33  
Carlos Patrocínio TO-4058/68  
Odacir Soares RO-3218/19  
Elcio Alvares ES-3131/32

Hydekel Freitas RJ-3082/83  
Marco Maciel PE-3197/98  
Henrique Almeida SP-3191/92  
Lourival Baptista SE-3027/28  
João Rocha TO-4071/72

#### PSDB

Eva Blay SP-3119/20  
Jutahy Magalhães BA-3171/72  
Mário Covas SP-3177/78

Almir Gabriel PA-3145/46  
Teotônio Vilela Filho AL-4093/94  
Vago

#### PTB

Luiz Alberto PR-4059/60  
Carlos De'Carli AM-3079/80

Afonso Camargo PR-3062/63  
Lourenberg N. Rocha MT-3035/36

#### PDT

Magno Bacelar MA-3073/74

Lavoisier Maia RN-3239/40

#### PRN

Aureo Mello AM-3091/92

Ney Maranhão PE-3101/02

#### PDC

Epitácio Cafeteira MA-4073/74

Gerson Camata ES-3203/04

#### PDS

Esperidião Amin SC-4206/07

Jarbas Passarinho PA-3022/24

#### PP

Pedro Teixeira DF-3127/28

João França RR-3067/68

**Secretária:** Vera Lúcia Lacerda Nunes \_ Ramais 3972 e 3987

**Reuniões:** Quartas-feiras, às 10 horas

**Local:** Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa  
Anexo das Comissões \_ Ramal 4315

## COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS \_ CAS

(29 Titulares e 29 Suplentes)

Presidente: Beni Veras

Vice-Presidente: Lourival Baptista

### Titulares

### Suplentes

#### PMDB

Amir Lando RO-3111/12  
Antônio Mariz PB-4345/46  
César Dias RR-3064/65  
Cid Sabóia de Carvalho CE-3058/60  
Divaldo Suruagy AL-3180/85  
Juvêncio Dias MA-3050/4393  
Ronaldo Aragão RR-4052/53  
Garibaldi A. Filho RN-4382/92

Alufio Bezerra AC-3158/59  
João Calmon ES-3154/55  
Onofre Quinan GO-3148/49  
Pedro Simon RS-3230/32  
José Fogaça RS-3077/78  
Roman Tito MG-3038/39  
Nelson Carneiro RJ-3209/10  
Iram Saraiva GO-3133/34

Márcio Lacerda  
Vago

MT-3029

Vago  
Vago

#### PFL

Lourival Baptista SE-3027/28  
João Rocha TO-4071/72  
Odacir Soares RO-3218/19  
Marco Maciel PE-3197/99  
Carlos Patrocínio TO-4058/68  
Francisco Rollemberg SE-3032/33

Dario Pereira RN-3098/99  
Alvaro Pacheco PI-3085/87  
Bello Parga MA-3069/70  
Hydekel Freitas RJ-3082/83  
Elcio Alvares ES-3131/32  
Guilherme Palmeira AL-3245/46

#### PSDB

Almir Gabriel PA-3145/46  
Beni Veras CE-3242/43  
Jutahy Magalhães BA-3171/72

Dirceu Carneiro SC-3179/80  
Eva Blay SP-3117/18  
Teotônio V. Filho AL-4093/94

#### PTB

Mariucco Pinto RR-4062/63  
Afonso Camargo PR-3062/63  
Jonas Pinheiro AP-3206/07

Valmir Campelo DF-3188/89  
Luiz Alberto Oliviera PR-4059/60  
Carlos De'Carli AM-3079/81

#### PDT

Lavoisier Maia RN-3240/41

Nelson Wedekin SC-3151/53

#### PRN

Saldanha Derzi MS-4215/16  
Aureo Mello AM-3091/92

Ney Maranhão PE-3101/02  
Albano Franco SE-4055/56

#### PDC

Epitácio Cafeteira MA-4073/74

Moisés Abrão TO-3136/37

#### PDS

Lucídio Portella PI-3055/57

Jarbas Passarinho PA-3022/23

#### PSB / PT

Eduardo Suplicy SP-3213/15

José Paulo Bisol RS-3224/25

#### PP

Pedro Teixeira DF-3127/28

Meira Filho DF-3221/22

**Secretário:** Luiz Cláudio/Vera Lúcia  
**Telefones:** Secretaria: 3515/16/4354/3341  
**Sala de reuniões:** 3652  
**Reuniões:** Quartas-feiras, às 14 horas.  
**Sala nº 09 \_ Ala Alexandre Costa**

## COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS \_ CAE

(27 Titulares e 27 Suplentes)

Presidente: João Rocha

Vice-Presidente: Gilberto Miranda

### Titulares

### Suplentes

#### PMDB

Ronan Tito MG-3038/39/40  
Garibaldi A. Filho RN-4382/92  
Ruy Bacelar BA-3161/62  
Ronaldo Aragão RR-4052/53  
César Dias RO-3064/65/66  
Mansueto de Lavor PE-3182/83/84  
Alufio Bezerra AC-3158/59  
Gilberto Miranda AM-3104/05  
Onofre Quinan GO-3148/50

Mauro Benevides CE-3194/95  
José Fogaça RS-3077/78  
Flaviano Melo AC-3493/94  
Cid S. de Carvalho CE-3058/59  
Juvêncio Dias PA-3050/4393  
Pedro Simon RS-3230/32  
Divaldo Suruagy AL-3185/86  
João Calmon ES-3154/56  
Wilson Martins MS-3114/15

#### PFL

Carlos Patrocínio TO-4058/68  
Raimundo Lira PB-320/02  
Henrique Almeida AP-3191/92/93  
Dario Pereira RN-3098/99  
João Rocha MA-4071/72

Odacir Soares RO-3218/19  
Bello Parga MA-3069/70  
Alvaro Pacheco PI-3085/87  
Elcio Alvares ES-3131/32  
Josaphat Marinho BA-3173/75

**PSDB**

Beni Veras	CE-3242/43/44	Almir Gabriel	PA-3145/47
José Richa	PR-3163/64	Dirceu Carneiro	SC-3179/80
Mário Covas	SP-3177/78	Vago	

**PTB**

Affonso Camargo	PR-3062/63	Lourenberg N. Rocha	MT-3035/36
Valmir Campelo	DF-3188/89/4061	Luiz A. Oliveira	PR-4059/60
Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Marluce Pinto	RR-4062/63

**PDT**

Magno Bacelar	MA-3074/75	Lavoisier Maia	RN-3239/40
---------------	------------	----------------	------------

**PRN**

Albano Franco	SE-4055/56	Saldanha Derzi	MS-4215/18
Ney Maranhão	PE-3101/02	Aureo Mello	AM-3091/92

**PDC**

Moisés Abrão	GO-3136/37/3522	Gerson Camata	ES-3203/04
--------------	-----------------	---------------	------------

**PDS**

Esperidião Amin	SC-4206/07	Jarbas Passarinho	PA-3022/24
-----------------	------------	-------------------	------------

**PP**

Meira Filho	DF-3222/05	Irapuan C. Júnior	GO-3089/90
-------------	------------	-------------------	------------

**PT/PSB**

Eduardo Suplicy	3213/15/16	José Paulo Bisol	3224/25
-----------------	------------	------------------	---------

**Secretário:** Dirceu Vieira M. Filho  
**Ramais:** 311-3515/3516/4354/3341  
**Reuniões:** Terças-feiras, às 10 horas  
**Local:** Sala das Comissões; Ala Senador Alexandre Costa \_ Ramal 4344

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES  
E DEFESA NACIONAL \_ CRE**

(19 Titulares e 19 Suplentes)  
**Presidente:** Alfredo Campos  
**Vice-Presidente:** Hydekél Freitas

**Titulares**

**Suplentes**

**PMDB**

Ronan Tito	MG-3039/40	Mauro Benevides	CE-3052/53
Alfredo Campos	MG-3237/38	Flaviano Melo	AC-3493/94
Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Garibaldi A. Filho	RN-4382/92
Divaldo Suruagy	AL-3185/86	Mansueto de Lavor	PE-3182/83
João Calmon	ES-3154/55	Gilberto Miranda	AM-3104/05
Ruy Bacelar	BA-3160/61	Cesar Dias	RR-3064/65

**PFL**

Guilherme Palmeira	AL-3245/46	Francisco Rollemberg	SE-3032/34
Hydekél Freitas	RS-3064/65	Josaphat Marinho	BA-3173/74
Lourival Baptista	SE-3027/28	Raimundo Lira	PB-3200/3201
Álvaro Pacheco	PI-3085/86	Marco Maciel	PE-3197/98

**PSDB**

Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Jutahy Magalhães	BA-3171/72
José Richa	PR-3163/64	Eva Blay	SP-3119/20

**PTB**

Luiz A. Oliveira	PR-4058/59	Valmir Campelo	DF-3188/89
Marluce Pinto	RR-4062/63	Jonas Pinheiro	AP-3206/07

**PDT**

Darcy Ribeiro	RJ-4230/31	Magno Bacelar	MA-3074/75
---------------	------------	---------------	------------

**PRN**

Albano Franco	SE-4055/56	Saldanha Derzi	MS-3255/4215
---------------	------------	----------------	--------------

**PDC**

Gerson Camata	ES-3203/04	Epitácio Cafeteira	MA-4073/74
---------------	------------	--------------------	------------

**PP**

Irapuan Costa Júnior	3088/3089	Pedro Teixeira	3127/3128
----------------------	-----------	----------------	-----------

**PDS**

Jarbas Passarinho	PA-3022/23	Lucídio Portella	PI-3055/56
-------------------	------------	------------------	------------

**Secretário:** Paulo Roberto Almeida Campos

**Ramais:** 3496 e 3497

**Reuniões:** Quintas-feiras, às 10 horas

**Local:** Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa \_ Anexo das Comissões \_ Ramal 3546

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE  
INFRA-ESTRUTURA \_ CI**

(23 Titulares e 23 Suplentes)

**Presidente:** Dario Pereira

**Vice-Presidente:** Teotônio Vilela Filho

**Titulares**

**Suplentes**

**PMDB**

Flaviano Melo	AC-3493/94	Amir Lando	RO-3110/11
Mauro Benevides	CE-3194/95	Ruy Bacelar	BA-3161/62
Aluizio Bezerra	AC-3158/59	Ronaldo Aragão	RR-4052/53
Onofre Quinan	GO-3148/49	Ronan Tito	MG-3039/40
Gilberto Miranda	AM-3104/05	Juvêncio Dias	PA-3050/53
Alfredo Campos	MG-3237/38	Antonio Mariz	PB-4345/46
Marcio Lacerda	MT-3029/30	Wilson Martins	MS-4345/46
Vago		Vago	

**PFL**

Dario Pereira	RN/3098/99	Raimundo Lira	PB-3201/02
Henrique Almeida	AP-3191/92	João Rocha	TO-4071/72
Elcio Alvares	ES-3131/32	Carlos Patrocínio	TO-4068/69
Bello Parga	MA-3069/72	Guilherme Palmeira	AL-3245/46
Hydekél Freitas	RJ-3082/83	Vago	

**PSDB**

Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Beni Veras	CE-3242/43
Teotônio V. Filho	AL-4093/94	Jutahy Magalhães	BA-3171/72
José Richa	PR-3163/64	Vago	

**PTB**

Lourenberg N. R.	MT-3035/36	Affonso Camargo	PR-3062/63
Marluce Pinto	RR-4062/63	Vago	

**PDT**

Lavoisier Maia	RN-3239/40	Magno Bacelar	BA-3074/75
----------------	------------	---------------	------------

**PRN**

Saldanha Derzi	MT-4215/18	Albano Franco	SE-4055/56
----------------	------------	---------------	------------

**PDC**

Gerson Camata	ES-3203/04	Moisés Abrão	TO-3136/37
---------------	------------	--------------	------------

**PDS**

Lucídio Portella	PI-3055/56	Esperidião Amin	SC-4206/07
------------------	------------	-----------------	------------

**PP**

João França	RR-3067/68	Meira Filho	DF-3221/22
-------------	------------	-------------	------------

**Secretário:** Celson Parente \_ Ramais 3515 e 3516

**Reuniões:** Terças-feiras, às 14 horas

**Local:** Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa \_ Anexo das Comissões \_ Ramal 3286

**COMISSÃO DE EDUCAÇÃO \_ CE**

(27 Titulares e 27 Suplentes)  
Presidente: Valmir Campelo  
Vice-Presidente: Juvêncio Dias

**Titulares****Suplentes****PMDB**

João Calmon	ES-3154/55	Cid Sabóia de Carvalho	CE-3058/59
Flaviano Melo	AC-3493/94	Antônio Mariz	PB-4345/46
Mauro Benevides	CE-3052/53	Onofre Quinan	GO-3148/49
Wilson Martins	MS-3114/15	Marcio Lacerda	RJ-3029/30
Juvêncio Dias	PA-3050/4393	Ronaldo Aragão	RO-4052/53
Mansueto de Lavor	PE-3182/83	Amir Lando	RO-3110/11
José Fogaça	RS-3077/78	Ruy Bacelar	BA-3160/61
Pedro Simon	RS-3230/31	Alfredo Campos	MG-3237/38
Iram Saraiva	GO-3134/35	Nelson Carneiro	RJ-3209/10

**PFL**

Josaphat Marinho	BA-3173/74	Dario Pereira	RN-3098/99
Marco Maciel	PE-3197/98	Odacir Soares	RO-3218/19
Álvaro Pacheco	PI-3085/86	Francisco Rollemberg	SE-3032/33
Raimundo Lira	PB-3201/02	Carlos Patrocínio	TO-4058/68
Bello Parga	MA-3069/72	Henrique Almeida	AP-3191/92

**PSDB**

Almir Gabriel	PA-3145/46	Beni Veras	CE-3242/43
Eva Blay	SP-3119/20	Mário Covas	SP-3177/78
Teotônio V. Filho	AL-4093/94	José Richa	PR-3163/64

**PTB**

Valmir Campelo	DF-3188/89	Luiz A. Oliveira	PR-4058/59
Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Marluce Pinto	RR-4062/63
Lourenberg N. R.	MT-3035/36	Carlos De' Carli	AM-3079/80

**PDT**

Darcy Ribeiro	RJ-4229/30	Magno Bacelar	MA-3074/75
---------------	------------	---------------	------------

**PRN**

Aureo Mello	AM-3091/92	Albano Franco	SE-4055/56
Ney Maranhão	PE-3101/02	Saldanha Derzi	MS-4215/18

**PDC**

Moisés Abrão	TO-3136/37	Epitácio Cafeteira	MA-4073/74
--------------	------------	--------------------	------------

**PDS**

Jarbas Passarinho	PA-3022/23	Esperidião Amin	SC-4206/07
-------------------	------------	-----------------	------------

**PP**

Meira Filho	DF-3221/22	João França	RR-3067/68
-------------	------------	-------------	------------

**PT/PSB**

Eduardo Suplicy	SP-3213/15	José Paulo Bisol	RS-3224/25
-----------------	------------	------------------	------------

**Secretária:** Mônica Aguiar Inocente

**Ramais:** 3496/3497

**Reuniões:** Quintas-feiras, às 14 horas

**Local:** Sala nº 15, Ala Senador Alexandre Costa \_ Ramal 3121