



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXXI — Nº 72

TERÇA-FEIRA, 22 DE JUNHO DE 1976

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, José de Magalhães Pinto, Presidente, nos termos do art. 52, inciso 30, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 38, DE 1976

Reestrutura o Grupo-Direção e Assessoramento Superiores do Senado Federal, e dá outras providências.

Art. 1º Os cargos em comissão integrantes do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores do Senado Federal e os cargos efetivos a ele vinculados na forma do art. 4º, § 1º, da Lei nº 5.900, de 1973, são reestruturados e classificados nos termos da Tabela Anexa, conforme o disposto no art. 2º da Lei nº 6.323, de 14 de abril de 1976.

Parágrafo único. O reajustamento dos vencimentos e o pagamento da Representação mensal dos cargos a que se refere este artigo vigorarão a partir de 1º de março de 1976.

Art. 2º Os ocupantes dos cargos de que trata esta Resolução farão jus, além do vencimento e da representação, à gratificação adicional por tempo de serviço e ao salário-família, vedada, a partir da vigência desta Resolução, a percepção de quaisquer outras vantagens pelo exercício do cargo, especialmente as previstas no art. 2º e demais disposições pertinentes à matéria da Lei nº 5.843, de 6 de dezembro de 1972, bem como as reguladas nos arts. 383 e 386, da Resolução nº 58, de 1972.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de junho de 1976. — Senador José de Magalhães Pinto, Presidente.

ANEXO (art. 1º da Res. nº 38, de 1976)

TABELA DE REESTRUTURAÇÃO DOS CARGOS EFETIVOS E EM COMISSÃO, VINCULADOS AO GRUPO - DIREÇÃO E ASSESSORAMENTO SUPERIORES, NOS TERMOS DAS LEIS NºS 5.900, DE 1973 e 6.323, DE 1976

CÓDIGO: SF - DAS - 100

C A T E G O R I A S

NÚMERO DE CARGOS	DIREÇÃO SUPERIOR	CÓDIGO SF-DAS-101	Nº DE CARGOS	ASSESSORAMENTO SUPERIOR	CÓDIGO SF-DAS-102
1	GABINETE DO PRESIDENTE				
	Chefe do Gabinete do Presidente	SF-DAS-101-4			
1	SECRETARIA-GERAL DA MESA				
	Secretário-Geral da Mesa	SF-DAS-101-6	1	CONSULTOR JURÍDICO	
1	Diretor da Subsecretaria de Coordenação Legislativa	SF-DAS-101-4		Consultor Jurídico	SF-DAS-102-4
1	Diretor da Subsecretaria de Expediente	SF-DAS-101-3			
	ASSESSORIA				
1	Diretor da Assessoria	SF-DAS-101-5	17	Assessor Legislativo (efetivo, extinto quando vagar)	SF-DAS-102-3
1	Diretor da Subsecretaria Técnica e Jurídica	SF-DAS-101-4	20	Assessor Legislativo (em comissão)	SF-DAS-102-3
1	Diretor da Subsecretaria de Orçamento	SF-DAS-101-4	1	Assistente do Secretário-Geral da Mesa (extinto quando vagar)	SF-DAS-102-3
	SECRETARIA DE DIVULGAÇÃO E DE RELAÇÕES PÚBLICAS				
1	Diretor da Secretaria de Divulgação e de Relações Públicas	SF-DAS-101-5			
1	Diretor da Subsecretaria de Divulgação	SF-DAS-101-3			
1	Diretor da Subsecretaria de Relações Públicas	SF-DAS-101-3			

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

EVANDRO MENDES VIANNA

Diretor-Geral do Senado Federal

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

ARNALDO GOMES

Diretor Executivo

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00

Ano Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 200,00

Ano Cr\$ 400,00

PAULO AURÉLIO QUINTELLA

Diretor Administrativo

ALCIDES JOSÉ KRONENBERGER

Diretor Industrial

(O preço do exemplar atrasado será acrescido de Cr\$ 0,30)

Tiragem: 3 500 exemplares

fl. 2

NÚMERO DE CARGOS	DIREÇÃO SUPERIOR	CÓDIGO SF-DAS-101	NÚMERO DE CARGOS	ASSESSORAMENTO SUPERIOR	CÓDIGO SF-DAS-102
	DIRETORIA-GERAL				
1	Diretor-Geral (a ser provido em Comissão, quando vagar).....	SF-DAS-101-6	1	Auditor	SF-DAS-102-3
1	Vice-Diretor-Geral Legislativo (extinto quando vagar)	SF-DAS-101-5			
2	Vice-Diretor-Geral Administrativo (extinto quando vagar)	SF-DAS-101-5			
11	Diretores (efetivos, extintos quando vagar)	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Edições Técnicas	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Serviços Gerais	SF-DAS-101-3			
1	Diretor da Subsecretaria de Assistência Médica e Social	SF-DAS-101-3			
1	Diretor da Subsecretaria Técnica de Operações e Manutenção Eletrônica	SF-DAS-101-3			
	SECRETARIA ADMINISTRATIVA				
1	Diretor da Secretaria Administrativa..	SF-DAS-101-5			
1	Diretor da Subsecretaria Financeira...	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Pessoal...	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Patrimônio	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Arquivo...	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Anais.....	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Serviços Especiais	SF-DAS-101-4			
	SECRETARIA LEGISLATIVA				
1	Diretor da Secretaria Legislativa.....	SF-DAS-101-5			
1	Diretor da Subsecretaria de Comissões.	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Taquigrafia.....	SF-DAS-101-4			
1	Diretor da Subsecretaria de Ata	SF-DAS-101-4			

NÚMERO DE CARGOS	DIREÇÃO SUPERIOR	CÓDIGO SF-DAS-101
	SECRETARIA DE INFORMAÇÃO	
1	Diretor da Secretaria de Informação	SF-DAS-101-5
1	Diretor da Subsecretaria de Biblioteca	SF-DAS-101-3
1	Diretor da Subsecretaria de Análise	SF-DAS-101-4
	REPRESENTAÇÃO DO SENADO FEDERAL NA GUANABARA	
1	Diretor da Representação	SE-DAS-101-4

SUMÁRIO

1 — ATA DA 100ª SESSÃO, EM 21 DE JUNHO DE 1976

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

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

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

Projeto de Lei da Câmara nº 48/76 (nº 2.228-B/76, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que cria o Centro de Educação Tecnológica da Bahia, e dá outras providências.

Projeto de Decreto Legislativo nº 18/76 (nº 53-B/76, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto da Convenção sobre Trânsito viário, firmado entre a República Federativa do Brasil e outros países, em Viena, a 8 de novembro de 1968.

1.2.2 — *Pareceres*

— *Referentes às seguintes matérias:*

Projeto de Lei da Câmara nº 23/76 (nº 1.437-C/73, na origem), que transfere para as segundas-feiras os feriados que ocorrerem em meio de semana, e dá outras providências.

Projeto de Lei do Senado nº 132/76, que outorga a regalia de prisão especial aos professores do ensino primário e do ensino médio.

Projeto de Lei do Senado nº 56/76, que cria o Plano de Educação Musical Popular, e dá outras providências.

Projeto de Lei do Senado nº 54/76, que acrescenta parágrafo ao artigo 5º da Lei nº 5.890, de 8 de junho de 1973.

1.2.3 — *Comunicações da Presidência*

— Prazo para oferecimento de emendas ao Projeto de Lei da Câmara nº 48/76, lido anteriormente.

— Arquivamento do Projeto de Lei da Câmara nº 85/75 (nº 201-B/75, na Casa de origem), que altera a Lei nº 1.081, de 13 de abril de 1950, que “dispõe sobre o uso de carros oficiais, e dá outras providências”, por ter recebido pareceres contrários, quanto ao mérito, das comissões a que foi distribuído.

1.2.4 — *Requerimento*

Nº 280/76, do Sr. Senador Mauro Benevides, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do artigo “Uma Vocação para o Nordeste Crescer”, de autoria do jornalista Hermenegildo de Sá Cavalcante, publicado na edição de 10 de junho de 1976 de **O Povo**, de Fortaleza.

1.2.5 — *Discursos do Expediente*

SENADOR LEITE CHAVES — Solicitando ao Governo Federal um maior amparo aos flagelados da seca no Nordeste, tendo em vista notícias publicadas no jornal **O Globo**, sobre a situação de intranquilidade que estaria ocorrendo nos Municípios de Piancó e Itaporanga—PB.

SENADOR VIRGÍLIO TÁVORA — Medidas adotadas pelo Governo Federal, de apoio às populações Nordestinas, vítimas das intempéries do tempo. Posição de S. Ex^a, com relação à real situação dos municípios flagelados e o crescimento do êxodo das populações atingidas, focalizados pelo orador que o antecedeu na tribuna.

1.2.6 — Leitura de projetos

Projeto de Lei do Senado nº 155/76, de autoria do Sr. Senador Marcos Freire, que determina a revisão trimestral do salário mínimo, e dá outras providências.

Projeto de Lei do Senado nº 156/76, de autoria do Sr. Senador Lázaro Barboza, que dá nova redação ao artigo 492 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Requerimento nº 261/76, do Sr. Senador Accioly Filho, solicitando tenham tramitação em conjunto os Projetos de Lei do Senado nºs 96 e 144, de 1976, do Srs. Senadores Ruy Carneiro e Nelson Carneiro, que alteram a redação da alínea b do art. 580 da Consolidação das Leis do Trabalho. **Votação adiada por falta de quorum.**

— Requerimento nº 265/76, do Sr. Senador Otair Becker, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do artigo publicado no *Correio Braziliense*, intitulado "Uma Fórmula Insólita", de autoria do jornalista Edison Lobão. **Votação adiada por falta de quorum.**

— Projeto de Lei do Senado nº 106/76, do Sr. Senador José Esteves, que determina seja contado, para o militar, o tempo prestado em atividade privada, e determina outras providências. (Apreciação preliminar da constitucionalidade.) **Discussão encerrada**, ficando sua votação adiada por falta de quorum.

1.4 — DISCURSOS APÓS A ORDEM DO DIA

SENADOR MARCOS FREIRE — Considerações sobre o Projeto de Lei do Senado nº 155/76, apresentado por S. Ex^a, no Expediente da sessão, que determina a revisão trimestral do salário mínimo, e dá outras providências.

SENADOR OTAIR BECKER — A eletrificação rural como uma das metas prioritárias do Governador do Estado de Santa Catarina e a colaboração necessária do Governo Federal, através da ELETROBRÁS, a fim de permitir a realização daquele programa.

SENADOR MAURO BENEVIDES — Lançamento do "Projeto Sertanejo", a ocorrer no dia 16 de julho próximo, pelo Senhor Presidente da República, como solução mais viável para atender ao Polígono das Secas.

SENADOR VIRGÍLIO TÁVORA — Transmitindo telex do Sr. Antônio Nilson Craveiro Holanda, Presidente do Banco do Nordeste, dirigido ao *Jornal do Brasil*, a respeito de notícia veiculada em sua edição de 17 do corrente, sobre sugestões que

teriam sido apresentadas à Secretaria de Planejamento da Presidência da República, no tocante à reformulação das atribuições operacionais do BNB.

SENADOR EVELÁSIO VIEIRA — Considerações sobre o pronunciamento do Sr. Otair Becker, feito em sessão anterior, de críticas ao pronunciamento de S. Ex^a, proferido na sessão de 6-4-76, quando reclamou do Governo Federal medidas em favor do Estado de Santa Catarina, em face das enchentes que atingiram aquele Estado em 1975.

SENADOR ITAMAR FRANCO — Estágio de estudantes universitários no Senado. Sugestão no sentido de voltarem para a Justiça do Trabalho o processo e julgamento dos dissídios trabalhistas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, tendo em vista a reforma do Poder Judiciário.

SENADOR EVANDRO CARREIRA — Artigo do jornalista Genival Rabelo, publicado no *Jornal da Manhã*, de São Paulo, sob o título "Contradições e Incoerências", a respeito da ação da BEMFAM no que diz respeito à contenção da natalidade no País.

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA — Providências com vista a solucionar o problema do porto e da barra de Aracaju—SE.

SENADOR VASCONCELOS TORRES — Reivindicações do Sindicato dos Empregados em Edifícios em favor dos integrantes da classe. Encontro, a ser realizado nesta semana, entre representantes de diversas categorias profissionais de marítimos, objetivando entendimentos sobre a nova Convenção Coletiva de Trabalho.

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

2 — RETIFICAÇÃO

— Ata da 92ª Sessão, realizada em 10-6-76.

3 — INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS CONGRESSISTAS

— Ata de reunião do Conselho Deliberativo.

— Balancete do Ativo e Passivo em 31 de maio de 1976.

— Demonstração da conta "Receita e Despesa" do mês de maio de 1976.

— Demonstração da conta "Receita e Despesa" — maio/76.

— Balancete acumulado de 1º-4-76 a 31-5-76.

4 — ATAS DE COMISSÕES

5 — MESA DIRETORA

6 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

7 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

ATA DA 100ª SESSÃO, EM 21 DE JUNHO DE 1976

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 8ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS. MAGALHÃES PINTO E WILSON GONÇALVES

Às 14 horas e 30 minutos, acham-se presentes os Srs. Senadores: Adalberto Sena — Evandro Carreira — José Esteves — Cattete Pinheiro — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Helvídio Nunes — Petrônio Portella — Mauro Benevides — Virgílio Távora — Wilson Gonçalves — Marcos Freire — Paulo Guerrá — Luiz Cavalcante — Gilvan Rocha — Lourival Baptista — Heitor Dias — Eurico Rezende — Roberto Saturnino — Vasconcelos Torres — Gustavo Capanema — Itamar Franco — Magalhães Pinto — Lázaro Barboza — Itálvio Coelho — Mendes Canale — Saldanha Derzi — Leite Chaves — Evelásio Vieira — Otair Becker.

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

O Sr. 1º-Secretário vai proceder à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

OFÍCIOS

Do Sr. 1º-Secretário da Câmara dos Deputados, encaminhando à revisão do Senado autógrafos dos seguintes projetos:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 48, DE 1976 (nº 2.228-B/76, na Casa de origem)

De iniciativa do Senhor Presidente da República

Cria o Centro de Educação Tecnológica da Bahia, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica criado o Centro de Educação Tecnológica da Bahia, com sede em Salvador, Estado da Bahia, com a finalidade de desenvolver, inclusive com a cooperação de universidades e instituições interessadas, cursos de formação de tecnólogos, em nível superior, para fazer face às peculiaridades do mercado de trabalho da região.

Art. 2º O Centro de Educação Tecnológica da Bahia será uma autarquia de regime especial, de conformidade com o Art. 4º da Lei nº 5.540, de 28 de novembro de 1968, vinculada ao Ministério da Educação e Cultura, detentora de autonomia patrimonial, administrativa, financeira, didática e disciplinar.

Art. 3º Ao Centro de Educação Tecnológica da Bahia caberá:

I — ministrar cursos em caráter intensivo e terminal conducentes à formação de tecnólogos;

II — formar pessoal docente destinado ao ensino nos cursos de formação de tecnólogos;

III — desenvolver outras atividades necessárias ao cumprimento e aperfeiçoamento de seus objetivos.

Parágrafo único. O Centro de Educação Tecnológica da Bahia poderá instalar cursos independentemente da apreciação prévia do Conselho Federal de Educação, que posteriormente os reconhecerá para todos os efeitos, podendo, ainda, suprimir ou suspender cursos quando o mercado de trabalho manifestar sintomas de saturação.

Art. 4º O patrimônio do Centro de Educação Tecnológica da Bahia será constituído:

I — pelos bens e direitos que lhe forem incorporados em virtude de ato dos poderes públicos ou que o Centro aceitar, oriundos de doações ou legados;

II — pelos bens e direitos que o Centro vier a adquirir;

III — pelos saldos dos exercícios financeiros anteriores.

Art. 5º Os recursos financeiros do Centro de Educação Tecnológica da Bahia serão provenientes de:

I — dotação que lhe for anualmente consignada no Orçamento da União;

II — doações, auxílios e subvenções que lhe venham a ser feitos ou concedidos pela União, Estados e Municípios ou por quaisquer entidades públicas ou privadas;

III — remuneração de serviços prestados a entidades públicas ou particulares, mediante convênio ou contratos específicos;

IV — taxas, emolumentos e anuidades que forem fixadas pelo Conselho Diretor, com observância da legislação específica sobre a matéria;

V — resultado das operações de crédito e juros bancários;

VI — receitas eventuais.

Art. 6º A expansão e a manutenção do Centro de Educação Tecnológica da Bahia serão asseguradas basicamente por recursos consignados anualmente pela União à conta do Orçamento do Ministério da Educação e Cultura.

Art. 7º A Administração Superior do Centro de Educação Tecnológica da Bahia, será exercida por um Conselho Diretor, composto de 6 (seis) membros e respectivos suplentes, todos nomeados pelo Presidente da República, sendo 2 (dois) representantes do Ministério da Educação e Cultura, 1 (um) representante da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, 1 (um) representante do Ministério da Indústria e do Comércio, 1 (um) representante do Governo do Estado da Bahia e 1 (um) representante da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.

Parágrafo único. O Diretor Geral do Centro, nomeado pelo Presidente da República, por indicação do Ministro da Educação e Cultura, será o Presidente do Conselho Diretor.

Art. 8º O Centro de Educação Tecnológica da Bahia terá Tabela Permanente de Pessoal regida pela legislação trabalhista, organizada de acordo com o sistema de classificação de cargos de que trata a Lei nº 5.645, de 10 de dezembro de 1970, devendo, para esse efeito, propor a fixação da respectiva lotação, ouvido o órgão central do Sistema de Pessoal Civil da administração federal.

Parágrafo único. A contratação de pessoal, nos empregos constantes da tabela a que se refere este artigo, será feita mediante concurso público, na forma da legislação em vigor.

Art. 9º O pessoal atualmente contratado pelo convênio firmado entre o Ministério da Educação e Cultura e a Fundação Centro de Educação Técnica da Bahia continuará a prestar serviços ao órgão ora criado, na situação em que se encontra, podendo concorrer à inclusão na Tabela Permanente de Pessoal, de que trata o art. 8º desta lei, observada a sistemática de classificação de cargos vigente.

Art. 10. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, no corrente exercício, crédito especial no valor de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), para atender às despesas de constituição, instalação e imediato funcionamento do Centro.

Art. 11. As atribuições específicas do Centro, sua estrutura administrativa e a competência de seus órgãos serão estabelecidas nos Estatutos, aprovados por decreto do Poder Executivo.

Art. 12. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM Nº 124, DE 1976

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do art. 51 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de

Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Educação e Cultura, o anexo projeto de lei que "cria o Centro de Educação Tecnológica da Bahia, e dá outras providências".

Brasília, em 13 de maio de 1976. — **Ernesto Geisel.**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 235, DE 12 DE ABRIL DE 1976, DO MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

O desenvolvimento tecnológico pelo qual passa o País se reflete poderosamente na Educação, intensificando a procura de uma formação adequada, obrigando as autoridades educacionais a encontrarem soluções que atendam à demanda de recursos humanos em todos os níveis.

Embora tenha sido avultado o esforço despendido pelo Ministério da Educação e Cultura, no último decênio, com vistas à propiciação de um ensino que acompanhe o ritmo de progresso nacional, muitas áreas que correspondem a setores de expressiva importância para o nosso desenvolvimento econômico, industrial e científico estão ainda a descoberto.

A iniciativa do Poder Público se impõe de forma a oferecer soluções capazes de satisfazer às necessidades de recursos humanos nas áreas prioritárias estabelecidas pelo Governo Federal.

No que tange ao ensino superior, uma das soluções recomendadas pela conjuntura atual é a de incentivar os cursos de curta duração, preconizados pelo Projeto nº 15 do Plano Setorial de Educação e Cultura. Iniciados em 1973, e hoje contando 28 cursos em funcionamento junto a universidades federais, a experiência até agora colhida tem apresentado resultados favoráveis. A par de diminuir a pressão sobre os cursos superiores de duração plena, os cursos de curta duração vêm atender às novas demandas de recursos humanos para atividades intermediárias exigidas pelo desenvolvimento do setor produtivo de bens e serviços, assim como, de administração e gerência.

Outro mérito a ser atribuído aos cursos de curta duração encontra-se na possibilidade de sua interiorização, sob a responsabilidade do ensino superior, simultaneamente satisfazendo às necessidades específicas do mercado de trabalho e às aspirações de oportunidades educacionais de centros urbanos mais modestos. Será mesmo de preconizar-se que a expansão futura da rede federal de ensino superior venha a ocorrer sobretudo através dos cursos de curta duração, devido a essas características.

A aceitação desses desafios impõe a adoção de instrumentos ágeis e flexíveis, considerando que a escassez setorial de recursos humanos deverá ser atendida por cursos cujas características nem sempre encontram correspondência em instituições existentes. Em face disso, foi proposta ao Conselho Federal de Educação a criação de centros de formação de tecnólogos, não necessariamente vinculados a universidades e gozando por isso de autonomia em função de seus objetivos. A matéria foi apreciada por aquele Conselho e aprovada em 8 de maio do ano findo, através do Parecer nº 1.589/75.

Entre os setores que revelam particular deficiência de pessoal qualificado estão os da petroquímica e comunicações, o que motivou a iniciativa deste Ministério, ora submetida à consideração de Vossa Excelência, de criação do Centro de Educação Tecnológica da Bahia.

Essa proposta não apenas oferece solução de flexibilidade indiscutível, como está coerente com a orientação governamental, concentrada em objetivo da maior relevância, qual seja o de prover o País, a curto prazo, de mão-de-obra qualificada, de acordo com as suas necessidades.

A solução ora apresentada para os cursos de curta duração, caso mereça a aprovação de Vossa Excelência, oferecerá a este Ministério o instrumento adequado para atender ao crescimento e à diversificação da economia e da tecnologia nacionais.

Reitero a Vossa Excelência protestos do mais profundo respeito. — **Ney Braga.**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.540, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1968

Fixa normas de organização e funcionamento do ensino superior e sua articulação com a escola média, e dá outras providências.

Art. 4º As universidades e os estabelecimentos de ensino superior isolados constituir-se-ão, quando oficiais, em autarquias de regime especial ou em fundações de direito público e, quando particulares, sob a forma de fundações ou associações.

Parágrafo único. O regime especial previsto obedecerá às peculiaridades indicadas nesta Lei, inclusive quanto ao pessoal docente de nível superior, ao qual não se aplica o disposto no art. 35 do Decreto-Lei nº 81, de 21 de dezembro de 1966.

LEI Nº 5.645, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1970

Estabelece diretrizes para a classificação de cargos do Serviço Civil da União e das autarquias federais, e dá outras providências.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A classificação de cargos do Serviço Civil da União e das autarquias federais obedecerá às diretrizes estabelecidas na presente lei.

Art. 2º Os cargos serão classificados como de provimento em comissão e de provimento efetivo, enquadrando-se, basicamente, nos seguintes Grupos:

De Provimento em Comissão

I — Direção e Assessoramento Superiores.

De Provimento Efetivo

II — Pesquisa Científica e Tecnológica

III — Diplomacia

IV — Magistério

V — Polícia Federal

VI — Tributação, Arrecadação e Fiscalização

VII — Artesanato

VIII — Serviços Auxiliares

IX — Outras atividades de nível superior

X — Outras atividades de nível médio.

Art. 3º Segundo a correlação e afinidade, a natureza dos trabalhos ou o nível de conhecimentos aplicados, cada Grupo, abrangendo várias atividades, compreenderá:

I — Direção e Assessoramento Superiores: os cargos de direção e assessoramento superiores da administração cujo provimento deva ser regido pelo critério da confiança, segundo for estabelecido em regulamento.

II — Pesquisa Científica e Tecnológica: os cargos com atribuições, exclusivas ou comprovadamente principais, de pesquisa científica, pura ou aplicada, para cujo provimento se exija diploma de curso superior de ensino ou habilitação legal equivalente e não estejam abrangidos pela legislação do Magistério Superior.

III — Diplomacia: os cargos que se destinam a representação diplomática.

IV — Magistério: os cargos com atividades de magistério de todos os níveis de ensino.

V — Polícia Federal: os cargos com atribuições de natureza policial.

VI — Tributação, Arrecadação e Fiscalização: os cargos com atividades de tributação, arrecadação e fiscalização de tributos federais.

VII — Artesanato: os cargos de atividades de natureza permanente, principais ou auxiliares, relacionadas com os serviços de artefice em suas várias modalidades.

VIII — Serviços Auxiliares: os cargos de atividades administrativas em geral, quando de nível superior.

IX — Outras atividades de nível superior: os demais cargos para cujo provimento se exija diploma ou certificado de conclusão de curso de grau médio ou habilitação equivalente.

Parágrafo único. As atividades relacionadas com transporte, conservação, custódia, operação de elevadores, limpeza e outras semelhantes serão, de preferência, objeto de execução indireta, mediante contrato, de acordo com o art. 10, § 7º do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

Art. 4º Outros Grupos, com características próprias, diferenciados dos relacionados no artigo anterior, poderão ser estabelecidos ou desmembrados daqueles, se o justificarem as necessidades da Administração, mediante ato do Poder Executivo.

Art. 5º Cada Grupo terá sua própria escala de nível, a ser aprovada pelo Poder Executivo, atendendo, primordialmente, aos seguintes fatores:

- I — importância da atividade para o desenvolvimento nacional;
- II — complexidade e responsabilidade das atribuições exercidas;

III — qualificações requeridas para o desempenho das atribuições.

Parágrafo único. Não haverá correspondência entre os níveis dos diversos Grupos, para nenhum efeito.

Art. 6º A ascensão e a progressão funcionais obedecerão a critérios seletivos, a serem estabelecidos pelo Poder Executivo, associados a um sistema de treinamento e qualificação destinados a assegurar a permanente atualização e elevação do nível de eficiência do funcionalismo.

Art. 7º O Poder Executivo elaborará e expedirá o novo Plano de Classificação de Cargos, total ou parcialmente, mediante decreto, observadas as disposições desta lei.

Art. 8º A implantação do Plano será feita por órgãos, atendida uma escala de prioridade na qual se levará em conta preponderantemente:

I — a implantação prévia da reforma administrativa, com base no Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967;

II — o estudo quantitativo e qualitativo da lotação dos órgãos, tendo em vista a nova estrutura e atribuições decorrentes da providência mencionada no item anterior; e

III — a existência de recursos orçamentários para fazer face às respectivas despesas.

Art. 9º A transposição ou transformação dos cargos, em decorrência da sistemática prevista nesta lei, processar-se-á gradativamente considerando-se as necessidades e conveniências da Administração e, quando ocupados, segundo critérios seletivos a serem estabelecidos para os cargos integrantes de cada Grupo, inclusive através de treinamento intensivo e obrigatório.

Art. 10. O órgão central do Sistema de Pessoal expedirá as normas e instruções necessárias e coordenará a execução do novo Plano a ser proposta pelos Ministérios, órgãos integrantes da Presidência da República e autarquias, dentro das respectivas jurisdições, para aprovação mediante decreto.

§ 1º O órgão central do Sistema de Pessoal promoverá as medidas necessárias para que o plano seja mantido permanentemente atualizado.

§ 2º Para a correta e uniforme implantação do Plano, o órgão central do Sistema de Pessoal promoverá gradativa e obrigatoriamente o treinamento de todos os servidores que participarem da tarefa, segundo programas a serem estabelecidos com esse objetivo.

Art. 11. Para assegurar a uniformidade de orientação dos trabalhos de elaboração e execução do Plano de Classificação de Car-

República ou autarquia, uma Equipe Técnica de alto nível, sob a presidência do dirigente do órgão de pessoal respectivo, com a incumbência de:

I — determinar quais os Grupos ou respectivos cargos a serem abrangidos pela escala de prioridade a que se refere o artigo 8º desta lei;

II — orientar e supervisionar os levantamentos, bem como realizar os estudos e análises indispensáveis à inclusão dos cargos no novo Plano; e

III — manter com o órgão central do Sistema de Pessoal os contactos necessários para correta elaboração e implantação do Plano.

Parágrafo único. Os membros das Equipes de que trata este artigo serão designados pelos Ministros de Estado, dirigentes de órgãos integrantes da Presidência da República ou de autarquia, devendo a escolha recair em servidores que, pela sua autoridade administrativa e capacidade técnica, estejam em condições de exprimir os objetivos do Ministério, do órgão integrante da Presidência da República ou da autarquia.

Art. 12. O novo Plano de Classificação de Cargos a ser instituído em aberto de acordo com as diretrizes expressas nesta Lei, estabelecerá, para cada Ministério, órgão integrante da Presidência da República ou autarquia, um número de cargos inferior, em relação a cada grupo, aos atualmente existentes.

Parágrafo único. A não-observância da norma contida neste artigo somente será permitida:

a) mediante redução equivalente em outro grupo, de modo a não haver aumento de despesas; ou

b) em casos excepcionais, devidamente justificados perante o órgão central do Sistema de Pessoal, se inviável a providência indicada na alínea anterior.

Art. 13. Observado o disposto na Seção VIII da Constituição e em particular, no seu artigo 97, as formas de provimento de cargos, no Plano de Classificação decorrente desta Lei, serão estabelecidas e disciplinadas mediante normas regulamentares específicas, não se lhes aplicando as disposições, a respeito, contidas no Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União.

Art. 14. O atual Plano de Classificação de Cargos do Serviço Civil do Poder Executivo, a que se refere a Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960 e legislação posterior, é considerado extinto, observadas as disposições desta Lei.

Parágrafo único. À medida que for sendo implantado o novo Plano, os cargos remanescentes de cada categoria, classificados conforme o sistema de que trata este artigo, passarão a integrar Quadros Suplementares e, sem prejuízo das promoções e acesso que couberem, serão suprimidos quando vagarem.

Art. 15. Para efeito do disposto no art. 108, § 1º, da Constituição; as diretrizes estabelecidas nesta Lei, inclusive o disposto no art. 14 e seu parágrafo único, se aplicarão à classificação dos cargos do Poder Legislativo, do Poder Judiciário, dos Tribunais de Contas da União e do Distrito Federal, bem como à classificação dos cargos dos Territórios e do Distrito Federal.

Art. 16. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 10 de dezembro de 1970; 149º da Independência e 82º da República. — EMÍLIO G. MÊDICI — Alfredo Buzaid — Adalberto de Barros Nunes — Orlando Geisel — Mário Gibson Barboza — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — L. F. Cirne Lima — Jarbas G. Passarinho — Júlio Barata — Márcio de Souza e Mello — F. Rocha Lagoa — Marcus Vinícius Pratini de Moraes — Antônio Dias Leite Júnior — João Paulo dos Reis Velloso — José Costa Calvanti — Hygino C. Corsetti.

(As Comissões de Educação e Cultura, de Serviço Público

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 18, DE 1976
(nº 53-B/76, na Câmara dos Deputados)

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

MENSAGEM Nº 81, DE 1976

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Em conformidade com o disposto no Artigo 44, Inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção sobre Trânsito Viário, firmado entre a República Federativa do Brasil e outros países, em Viena, a 8 de novembro de 1968.

Brasília, em 13 de abril de 1976. — **Ernesto Geisel.**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº DTC/DAI/098/679 (00),
DE 7 DE ABRIL DE 1976, DO MINISTÉRIO
DAS RELAÇÕES EXTERIORES

À Sua Excelência o Senhor
Ernesto Geisel,
Presidente da República

Senhor Presidente,

Tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que, por ocasião da Conferência das Nações Unidas, realizada em Viena, de outubro a novembro de 1968, o Brasil assinou a Convenção sobre Trânsito Viário, de 8 de novembro daquele ano.

2. A referida Convenção foi elaborada com o objetivo de facilitar o trânsito viário internacional e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito.

3. Em Aviso que me dirigiu, em 10 de novembro último, o Senhor Ministro de Estado da Justiça informou-me de que o Conselho Nacional de Trânsito, acolhendo sugestões da Organização dos Estados Americanos, considerou conveniente que o instrumento de ratificação contivesse as seguintes reservas:

Artigo 20, § 2º, alíneas a e b

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

Artigo 23, § 2º, alínea a

Justificativa — Não é aceitável a última parte da alínea do presente parágrafo que diz: "não obstante, estará autorizado a pará-lo ou estacioná-lo no outro lado quando, devido à presença de trilhos, não seja possível fazer no lado correspondente ao da circulação"; a parada e o estacionamento dos veículos devem ser sempre no lado correspondente ao da circulação, por razões de segurança.

Artigo 40

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

Anexo 5, § 5º, alínea c

Justificativa — Não se considera necessário o freio de segurança para todos os veículos automotores. A sua exigência seria aceitável somente para os veículos automotores de tração.

Anexo 5, § 28

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

Anexo 5, § 39

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

Anexo 5, § 41

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

4. Além das reservas acima mencionadas, o Conselho Nacional de Trânsito ponderou ser, ainda, necessário:

a) o estabelecimento de reserva parcial ao artigo 41, § 1º, alíneas a, b e c, para esclarecer que não será permitido dirigir, no Brasil, aos condutores habilitados em países cuja mão de direção seja pela esquerda, antes que aqui sejam submetidos a um exame de prática de direção;

b) seja feita declaração expressa de que não será reconhecida, no Brasil, a habilitação para dirigir concedida a menores de 18 anos de idade, tendo em vista o disposto no Capítulo IV, artigo 41, § 8º, letra b;

c) faça-se, ainda, declaração expressa de que não será reconhecida, no Brasil, a habilitação para dirigir os veículos ou conjuntos de veículos das categorias C, D, e E, constantes dos Anexos 6 e 7, cujo portador não tenha completado 21 anos de idade, matéria de que trata o artigo 41, § 2º alínea c;

d) que, ao ser depositado o documento de ratificação pelo Governo brasileiro, seja esclarecido que o signo distintivo do Brasil continuará sendo o conjunto das letras BR, conforme o disposto nos artigos 37, 45, § 4º, e Anexo 3;

e) que, para os efeitos da Convenção sobre Circulação Viária, no território nacional, os ciclomotores são assemelhados às motocicletas, tendo em vista o disposto no artigo 54, § 2º

5. À luz do acima exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de mensagem presidencial para que, caso Vossa Excelência esteja de acordo, seja o texto da Convenção sobre Circulação Viária encaminhado, para ratificação, à consideração do Congresso Nacional.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos de meu mais profundo respeito. — **Azeredo da Silveira.**

CONVENÇÃO SOBRE TRÂNSITO VIÁRIO

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

CAPÍTULO I

Generalidades

ARTIGO I

Definições

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

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

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

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

(ii) não se acha registrado nesse estado; e

(iii) foi temporariamente importado para esse Estado; ficando, todavia, livre toda a Parte Contratante para negar-se a considerar

como em **circulação internacional** todo o veículo que tenha permanecido em seu território durante mais de um ano sem interrupção relevante, e cuja duração pode ser fixada por essa Parte Contratante.

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

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

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

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

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

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

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

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

j) por **auto-estrada** (via de trânsito rápido) entende-se uma via especialmente concebida e construída para a circulação de veículos automotores e que não tem acesso às propriedades adjacentes, e que:

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

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

(iii) está especialmente sinalizada como auto-estrada;

k) considera-se que um veículo está:

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

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

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

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

m) por **ciclomotor** entende-se todo o veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda de 50 km (30 milhas) por hora; podendo, não obstante, toda Parte Contratante, em sua legislação nacional, não considerar como ciclomotores os veículos que não tiverem as características dos ciclos no que diz respeito às suas possibi-

lidades de emprego, especialmente a característica de poderem ser movidos a pedais, ou cuja velocidade máxima, por fabricação, ou cujo peso ou que algumas características do motor excedam de certos limites. Nada na presente definição poderá ser interpretado no sentido de impedir as Partes Contratantes de assimilar totalmente os ciclomotores aos ciclos para aplicação de preceitos de sua legislação nacional sobre trânsito viário;

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

o) por **veículo motorizado** entende-se, com exceção dos ciclomotores no território das Partes Contratantes que não os hajam assimilados às motocicletas e com exceção dos veículos que se desloquem sobre trilhos, todo o veículo a motor de propulsão e que circule em uma via por seus próprios meios;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 2

Anexos da Convenção

Os anexos da presente Convenção, a saber:

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

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

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

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

Anexo 5: condições técnicas relativas aos automotores e reboques;

Anexo 6: permissão nacional para dirigir, e

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

ARTIGO 3

Obrigações das Partes Contratantes

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

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

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

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

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

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

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

4. As medidas que tenham adotado, ou venham a adotar, as Partes Contratantes, seja unilateralmente, seja em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, para admitir em seu território, em circulação internacional os automotores e os reboques que não reúnam

todas as condições estabelecidas no Capítulo III da presente Convenção, e para reconhecer, com exceção dos casos previstos no Capítulo IV, a validade em seu território, das licenças para dirigir, expedidas por outra Parte Contratante, serão consideradas como em conformidade com o objetivo da presente Convenção.

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

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

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

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

ARTIGO 4

Sinalização

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

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

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

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

d) que se proíba:

(i) figure em um sinal, em seu suporte ou em qualquer outro dispositivo que sirva para regular o trânsito, qualquer coisa não relacionada com o objetivo do sinal ou dispositivo; não obstante, quando as Partes Contratantes ou suas subdivisões autorizarem a uma associação sem fins lucrativos a colocar sinais de indicação,

poderão permitir que o emblema da dita associação figure no sinal ou seu suporte sob a condição de que não dificulte a compreensão do dito sinal;

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

CAPÍTULO II

Regras Aplicáveis ao Trânsito Viário

ARTIGO 5

Valor da Sinalização

1. Os usuários da via deverão, mesmo no caso de que as prescrições de que se trata pareçam em contradição com outras regras de trânsito, obedecer às prescrições, indicadas pelos sinais viários, semáforos ou marcas viárias.

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

ARTIGO 6

Ordens dadas pelos agentes encarregados de regular o trânsito

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 7

Regras Gerais

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

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

ARTIGO 8

Condutores

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

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

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

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

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

ARTIGO 9

Rebanhos

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

ARTIGO 10

Posição sobre a pista de rolamento

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 11

Ultrapassagem e circulação em filas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 2 do presente artigo e de outras restrições que as Partes Contratantes ou suas subdivisões estabelecerem em matéria de ultrapassagem em interseções e passagens de nível, nenhum condutor de veículo poderá ul-

trapassar a um veículo que não seja um bicicleta, um ciclomotor de duas rodas, ou uma motocicleta de duas rodas sem "side-car";

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 12

Passagem ao lado do trânsito de sentido oposto

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

2. Em vias de montanhas e vias de grande declive que tenham características análogas, nas quais seja impossível ou difícil passar ao lado de outro veículo, o condutor do veículo que desce deverá afas-

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

ARTIGO 13

Velocidade e distância entre veículos

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 14

Normas gerais para manobras

1. Todo condutor que queira executar uma manobra, tal como sair de uma fila de veículos estacionados ou entrar nela, deslocar-se para a direita ou para a esquerda, da pista, girar à esquerda da pista,

girar à esquerda ou à direita para tomar outra via ou para entrar numa propriedade confinante, não começará a executar essa manobra antes de haver-se certificado de que pode fazê-lo sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar-se com ele, tendo em conta sua posição, sua direção e sua velocidade.

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

3. Antes de girar ou efetuar uma manobra, que implique num deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara, e com devida antecipação, por meio de indicador ou indicadores de direção de seu veículo ou, no caso de defeito, quando possível, fazendo um sinal apropriado com o braço. O sinal do indicador ou indicadores de direção deverá continuar sendo feito durante todo o tempo que durar a manobra e deverá cessar ao término da mesma.

ARTIGO 15

Normas especiais relativas aos veículos dos serviços regulares de transportes coletivos

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

ARTIGO 16

Mudança de direção

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

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

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

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

ARTIGO 17

Redução da marcha

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

2. Todo condutor que quiser diminuir consideravelmente a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes indevidos para outros condutores a não ser que essa diminuição de velocidade seja motivada por um perigo iminente. Além do mais, a menos que haja certificado que não o segue nenhum veículo ou que o veículo que o segue se encontra bastante distanciado, deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecipação, fazendo com o braço um sinal apropriado; todavia esta disposição não se aplicará se a indicação de diminuição de velocidade for feita acendendo os faróis de freio de seu veículo, definida no parágrafo 31 do anexo 5 da presente Convenção.

ARTIGO 18

Intersecções e obrigações de dar preferência

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 19

Passagem de Nível

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

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

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

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

d) nenhum usuário da via deverá prolongar-se indevidamente na travessia de uma passagem de nível; em caso de imobilização for-

çosa de um veículo, seu condutor deverá esforçar-se para retirá-lo da via férrea e, se não o conseguir, deverá adotar imediatamente todas as medidas a seu alcance para que os maquinistas dos veículos que circulem sobre trilhos sejam advertidos da existência do perigo com suficiente antecipação.

ARTIGO 20

Regras Aplicáveis aos Pedestres

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 21

Comportamento dos Condutores com Respeito aos Pedestres

1. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 1 do artigo 7, do parágrafo 9 do artigo 11, e do parágrafo 1º do artigo 13 da presente Convenção, quando existir na pista uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:

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

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

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

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

ARTIGO 22

Ilhotas na Estrada

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

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

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

ARTIGO 23

Parada e Estacionamento

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

2. a) Os animais e veículos parados ou estacionados na pista deverão estar situados o mais próximo possível dos bordos da mesma. Um condutor não deverá parar seu veículo nem estacioná-lo numa pista, senão no lado correspondente ao da circulação; não obstante, estará autorizado a pará-lo ou estacioná-lo no outro lado quando,

devido à presença de trilhos, não for possível fazê-lo no lado correspondente ao da circulação. Além do mais, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Fica proibido todo estacionamento de veículos na pista:

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

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

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

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

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

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

5. Recomenda-se para as legislações nacionais estabeleçam que todo veículo motorizado, excetuados os ciclomotores de duas rodas e as motocicletas de duas rodas sem *side-car*, assim como todo reboque, acoplado ou não, que se encontrar imobilizado na pista, fora de povoações, seja assinalado à distância por meio de dispositivo

apropriado colocado no lugar mais indicado para advertir com suficiente antecedência aos demais condutores que se aproximam:

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

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

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

ARTIGO 24

Abertura das portas

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

ARTIGO 25

Auto-estradas e vias similares

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

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

b) fica proibido aos condutores:

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

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

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

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

b) se existe faixa de aceleração, utilizá-la e incorporar-se ao trânsito da auto-estrada respeitando as disposições dos parágrafos 1 e 3 do artigo 14 da presente Convenção.

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

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

ARTIGO 26

Regras especiais aplicáveis aos cortejos e aos inválidos

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

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

ARTIGO 27

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

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

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

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

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

ARTIGO 28

Emprego de sinais acústicos e óticos

1. Só se poderá fazer uso de sinais acústicos:

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

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

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

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

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

ARTIGO 29

Veículos sobre trilhos

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

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

ARTIGO 30 Carga de veículos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 31 Comportamento em caso de acidente

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 32

Iluminação: regras gerais

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

2. De noite,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) veículos de tração animal e carros de mão;

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

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

ARTIGO 33

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 34

Exceções

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

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

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

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

CAPÍTULO III

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

ARTIGO 35

Matrícula

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 36

Número de matrícula

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

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

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

ARTIGO 37

Signo distintivo do Estado de matrícula

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

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

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

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

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

ARTIGO 38

Marcas de identificação

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

ARTIGO 39

Disposições técnicas

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

ARTIGO 40

Disposição transitória

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

CAPÍTULO IV

Condutores de veículos automotores

ARTIGO 41

Validade das habilitações para dirigir

1. As Partes Contratantes reconhecerão:

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

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

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

2. Não obstante o estabelecido no parágrafo anterior:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 42

Suspensão da validade dos documentos de habilitação para dirigir

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 43

Disposição transitória

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

CAPÍTULO V

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

ARTIGO 44

1. Os ciclos sem motor em circulação internacional deverão:

a) possuir um freio eficaz;

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

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

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

a) ter dois freios independentes;

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

Disposições Finais

ARTIGO 45

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

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

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

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

ARTIGO 46

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

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

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

ARTIGO 47

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

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

ARTIGO 48

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

ARTIGO 49

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 50

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

ARTIGO 51

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

ARTIGO 52

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

ARTIGO 53

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

ARTIGO 54

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 55

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

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

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

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

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

e) as denúncias conforme o previsto no artigo 50;

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

ARTIGO 56

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

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

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

(Segue a lista dos Estados Signatários.)

ANEXO I

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

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

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

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

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

b) os dispositivos antiderrapantes montados nas rodas;

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

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

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

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

a) motocicletas com reboque;

b) conjuntos constituídos de um automotor e vários reboques;

c) veículos articulados destinados ao transporte de pessoas.

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

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

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

7. As Partes Contratantes poderão exigir para a admissão em circulação internacional, por certas vias difíceis ou certas regiões de relevo difícil de seu território, de veículos automotores cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras) que esses veículos automotores cumpram as prescrições da legislação nacional para a circulação nessas vias ou regiões aos veículos de mesmo peso máximo autorizado que ela matricule.

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

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

ANEXO 2

NÚMERO DE MATRÍCULA DOS AUTOMOTORES E DOS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL

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

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

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

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

ANEXO 3

SIGNO DISTINTIVO DOS AUTOMOTORES E DOS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO 4

MARCAS DE IDENTIFICAÇÃO DOS AUTOMOTORES E SEUS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL

1. As marcas de identificação compreenderão:

a) para os automotores:

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

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

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

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

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

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

ANEXO 5

CONDIÇÕES TÉCNICAS RELATIVAS AOS AUTOMOTORES E AOS REBOQUES

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

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

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

CAPÍTULO I

Freios

4. Para os efeitos do presente artigo:

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

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

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

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

A. Freio dos automotores, com exceção das motocicletas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Freio dos reboques

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Freios dos conjuntos de veículos

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

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

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

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

D. Freios das Motocicletas

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

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

CAPÍTULO II

Luzes e dispositivos refletores

19. Para os efeitos do presente capítulo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

43. Para a aplicação dos dispositivos do presente anexo:

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

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

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

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

CAPÍTULO III Outras disposições

Mecanismo de direção

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

Espelho retrovisor

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

Sinais acústicos

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

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

Limpador de pára-brisa

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

Lavador do pára-brisa

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

Pára-brisas e vidros

51. Em todo automotor e reboque:

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

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

Dispositivos de marcha-à-ré

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

Silenciador

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

Pneumáticos

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

Velocímetro

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

Dispositivos de sinalização a bordo dos veículos automotores

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

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

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

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

Dispositivo contra roubo

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

Dispositivo de engate dos reboques ligeiros

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

Disposições gerais

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

Exceções

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V

Disposições Transitórias

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

APENDICE

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

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

Para comprovar as características colorimétricas destes filtros deve-se empregar uma fonte de luz branca com uma temperatura de 2854° K (correspondente ao iluminador A da Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

ANEXO 6

HABILITAÇÃO NACIONAL PARA DIRIGIR

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

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

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

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

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

Para comprovar as características colorimétricas destes filtros deve-se empregar uma fonte de luz branca com uma temperatura de 2854° K (correspondente ao iluminador A da Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

- (1) Nestes casos foram adotados limites diferentes dos recomendados pela CIE porque a voltagem de alimentação nos terminais das lâmpadas de que vão providas as luzes varia consideravelmente.
- (2) Aplica-se à cor dos sinais de automotores chamadas normalmente antes de "laranja" ou "amarelo-laranja". Corresponde a uma parte específica da zona do "amarelo" do triângulo de cores da CIE.
- (3) Aplicável somente às "luzes de cruzamento" e "luzes de estrada". No caso particular de luzes de neblina, considera-se satisfatória a seletividade da cor quando o valor de pureza seja equivalente pelo menos a 0,820 e o limite com o branco, $Y \geq -x \cdot 0,968$, sendo então $Y \geq -x \cdot 0,940$ e $Y = 0,440$.

MODELO Nº 1		MODELO Nº 2		MODELO Nº 3	
1. Sobrenome		Categoria de veículos para os quais é válida a habitação		Válida até	
2. Nome		A. Motoristas		Expedida em	
3. Data e lugar de nascimento		B. Veículos motorizados que não se destinam a transportar passageiros nem a transportar carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	
4. Endereço		C. Veículos motorizados usados para o transporte de passageiros e carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	
Análise de portador: Fotografia 35 x 45 mm (11,34 x 17,71 pol.)		D. Veículos motorizados usados para o transporte de passageiros e carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	
5. Expedida por		E. Veículos motorizados usados para o transporte de passageiros e carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	
6. Idade		F. Veículos motorizados usados para o transporte de passageiros e carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	
7. Válida até		G. Veículos motorizados usados para o transporte de passageiros e carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	
8. Assinatura, etc.		H. Veículos motorizados usados para o transporte de passageiros e carga, com exceção dos veículos de 150 kg (330 libras) e 125 cm ³ de cilindrada, para uso exclusivo de competição.		Expedida em	

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO 7

HABILITAÇÃO INTERNACIONAL PARA DIRIGIR

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

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

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

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

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

PÁGINA MODELO Nº 1 (anverso da 1.ª folha da capa)

Circulação internacional de automotores	
HABILITAÇÃO INTERNACIONAL PARA DIRIGIR	
Nº	
Convenção sobre a circulação viária de 8 de novembro de 1968.	
Válida até	2/
Expedida por	
Local	
Data	
Número da habitação nacional para dirigir	

- 1) Nome do Estado da expedição e signo distintivo deste Estado conforme o definido no anexo 3.
- 2) Até três anos depois da primeira data de expedição ou até a data de expiração da validade da carteira nacional de habilitação para dirigir, se essa data for anterior à precedente.
- 3) Assinatura da autoridade ou associação que expedir o documento.
- 4) Selo ou timbre da autoridade ou associação que expedir o documento.

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

A presente carteira de habilitação não é válida para circular pelo território de 1/

É válida nos territórios de todas as demais Partes Contratantes. As categorias de veículos para os quais é válida vão indicadas no final de carteira.

2/

A presente carteira de habilitação não afeta em nada a obrigação do seu titular de ater-se, em todo Estado onde circular, às leis e regulamentos relativos ao estabelecimento ou ao exercício de uma profissão. Em particular, a carteira de habilitação deixa de ser válida em um Estado, caso seu titular estabelecer nele sua residência normal.

- 1) Escrever-se-á aqui o nome do Estado Parte Contratante onde o titular normalmente reside.
- 2) Espaço reservado para inscrição facultativa da lista dos Estados que são Partes Contratantes.

INSCRIÇÕES FACULTATIVAS AO CONDUTOR	
1. Nome	1
2. Endereço atual	2
3. Lugar de nascimento	3
4. Data de nascimento	4
5. Residência	5

CATEGORIA DE VEÍCULOS PARA OS QUAIS A CARTEIRA DE HABILITAÇÃO É VÁLIDA	
1. Motocicletas	A
2. Veículos automotores, não compreendidos na categoria A, cujos pesos totais autorizados não excedam de 3.500 kg (7.722 libras) e cuja altura de eixo, com carga, não exceda de 4,00 m	B
3. Veículos automotores destinados ao transporte de passageiros, cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.722 libras)	C
4. Veículos automotores destinados ao transporte de cargas e que tenham mais de três eixos, ou que tenham mais de três eixos e cuja altura de eixo, com carga, não exceda de 4,00 m	D
5. Veículos automotores destinados ao transporte de passageiros e que tenham mais de três eixos, ou que tenham mais de três eixos e cuja altura de eixo, com carga, não exceda de 4,00 m	E

CATEGORIA DE VEÍCULOS PARA OS QUAIS A CARTEIRA DE HABILITAÇÃO É VÁLIDA	
1. Motocicletas	A
2. Veículos automotores, não compreendidos na categoria A, cujos pesos totais autorizados não excedam de 3.500 kg (7.722 libras) e cuja altura de eixo, com carga, não exceda de 4,00 m	B
3. Veículos automotores destinados ao transporte de passageiros, cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.722 libras)	C
4. Veículos automotores destinados ao transporte de cargas e que tenham mais de três eixos, ou que tenham mais de três eixos e cuja altura de eixo, com carga, não exceda de 4,00 m	D
5. Veículos automotores destinados ao transporte de passageiros e que tenham mais de três eixos, ou que tenham mais de três eixos e cuja altura de eixo, com carga, não exceda de 4,00 m	E

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

3 — Artigo 40

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

4 — Anexo 5, § 5.º, alínea c

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

5 — Anexo 5, § 28

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

6 — Anexo 5, § 39

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

7 — Anexo 5, § 41

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

8 — Anexo 5, § 42

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

As Comissões de Relações Exteriores e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

PARECERES

PARECER N.º 460, DE 1976

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 23, de 1976 (n.º 1.437-C, de 1973, na origem), que "Transfere para as segundas-feiras os feriados que ocorrerem em meios da semana, e dá outras providências".

Relator: Senador Helvidio Nunes

Através do Projeto de Lei n.º 23, de 1976 (Projeto de Lei n.º 1.437-C, de 1973, na Câmara dos Deputados), os Deputados J. G. de Araújo Jorge e João Menezes, com justificações semelhantes, pretendem antecipar para os dias iniciais as comemorações dos feriados que ocorrerem em meio da semana.

Na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados, única para a qual foi distribuída, eleita mais recomentável a iniciativa do então representante da Guanabara, a proposição, através de parecer do Deputado Mário Mondim, que lhe ofereceu três emendas no concorrente à técnica legislativa, foi unanimemente aprovada.

2. No Senado Federal cabe a esta Comissão, também isoladamente, examinar-lhe a constitucionalidade, técnica legislativa e conveniência.

A iniciativa parlamentar é indiscutível, vez que a Lei Maior não estabelece, na espécie, competência privativa.

É certo, porém, que o Decreto-Lei n.º 86, de 27 de dezembro de 1966, editado com fundamento no Ato Institucional n.º 4, de 7 de dezembro de 1966, atribuiu à Lei n.º 605, de 5 de janeiro de 1949, a seguinte redação:

"Art. 11. São feriados civis os declarados em lei federal.

São feriados religiosos os dias de guarda declarados em lei municipal, de acordo com a tradição local e em número não superior a quatro, neste incluída a Sexta-feira da Paixão."

Ora, o projeto de lei em exame não cria feriados civis, embora não lhe seja defeso a iniciativa, muito menos interfere nos religiosos,

RELAÇÃO DAS RESERVAS PROPOSTAS PELO CONTRAN A CONVENÇÃO SOBRE CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ANEXO

1 — Artigo 20, § 2.º, alíneas a e b

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

2 — Artigo 23, § 2.º, alínea a

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

mas apenas antecipa as comemorações dos que se verificarem em meio da semana. Em consequência, não fere ou prejudica o ordenamento jurídico.

De outra parte, os senões identificados no que respeita a técnica legislativa já foram corrigidos, além do que não lhe enxergo novos.

3. Resta, pois, examinar-lhe o mérito.

Da justificação do Deputado J.G. de Araújo Jorge, que cita Gelre-Infirma, recolho:

"... um feriado em meio da semana causa sensíveis prejuízos à produção, quando a tinta das impressoras tem de ser removida, os fornos precisam ser depojados da massa pastosa que se transformará em copos, cristais ou espelhos..."

E da justificação do Deputado João Menezes retiro:

"... a não - interrupção das atividades do trabalho em meio da semana viria trazer um grande crescimento em produtividade, além de evitar o encarecimento da mão-de-obra, que sempre acompanha a descontinuidade operacional.

De outro lado, seriam beneficiários do feriado nas sextas-feiras também os empregados, os empregadores, os estudantes, os chefes de famílias, os professores, enfim, todas as classes sociais."

Assim, quanto ao mérito, entendo deva alcançar normal tramitação o Projeto de Lei nº 23, de 1976.

É o parecer.

Sala das Comissões, 16 de junho de 1976. — Accioly Filho, Presidente — Helvídio Nunes, Relator — Paulo Brossard — Leite Chaves — José Lindoso — Heltor Dias — Itálvio Coelho — Henrique de La Rocque.

PARECER Nº 461, DE 1976

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 132, de 1976, que "outorga a regalia de prisão especial aos professores do ensino primário e do ensino médio".

Relator: Senador Otto Lehmann

I — De iniciativa do ilustre Senador Vasconcelos Torres, o presente projeto objetiva outorgar a regalia da prisão especial aos professores do ensino médio e primário na forma do disposto no art. 295 do Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-Lei nº 3.689, de 1941.

Referido preceito estabelece que "serão recolhidos a quartéis ou a prisão especial, à disposição da autoridade competente, quando sujeitos a prisão antes de condenação definitiva:

I — os ministros de Estado;

II — os governadores ou interventores de Estado, ou Territórios, o prefeito do Distrito Federal, seus respectivos secretários e chefes de polícia;

III — os membros do Parlamento Nacional, do Conselho de Economia Nacional e das Assembléias Legislativas dos Estados;

IV — os cidadãos inscritos no "Livro de Mérito";

V — os oficiais das Forças Armadas e do Corpo de Bombeiros;

VI — os magistrados;

VII — os diplomados por qualquer das faculdades superiores da República;

VIII — os ministros de confissão religiosa;

IX — os ministros do Tribunal de Contas;

X — os cidadãos que já tiverem exercido efetivamente a função de jurado, salvo quando excluídos da lista por motivo de incapacidade para o exercício daquela função.

A proposição, certo, pretende ampliar o elenco discriminado no retrotranscrito dispositivo legal, a fim de que também os professores dos ensinos médio e primário sejam nele incluídos.

Alega o ilustre autor do projeto que a providência se justifica não só porque as prisões não possuem condições de higiene e con-

forto, senão, também, à vista da promiscuidade existente nas delegacias policiais, casas de detenção e cadeias públicas.

II — A prisão especial é, em princípio, instituto que fere o princípio da isonomia. Com efeito, a se cumprir o mandamento constitucional segundo o qual "todos são iguais perante a lei", seria impossível criar-se distinções no que diz respeito a regime prisional em razão do posicionamento social do detido.

No entanto, a ojeriza que todos nós, desde Carrara, temos pela imposição de prisão antes de condenação definitiva, que representa — segundo o mestre da Escola Clássica — verdadeiro cumprimento antecipado de uma pena que pode até vir a não ser imposta, faz com que nossas consciências aceitem facilmente o privilégio da prisão especial concedido a pessoas de destaque dentro da comunidade, que tenham de permanecer encarceradas durante o processo.

De outro lado, não se pode ignorar as precárias condições em que se encontram nossos estabelecimentos penais. Ideal seria que nossos presídios tivessem acomodações compatíveis e que pudessem tranquilamente abrigar qualquer pessoa, independentemente do exame de suas condições pessoais.

Mas, infelizmente, esta não é a realidade e — malgrado os grandes esforços que o Governo Federal vem desenvolvendo neste setor — parece-nos estar longe ainda o dia em que teremos um sistema penitenciário em excelentes condições de funcionamento.

III — Diante desta triste realidade, surgiu a solução paliativa de se recolherem a quartéis ou alas especiais determinadas pessoas, cujo encarceramento comum, antes da condenação, afrontaria não somente a elas, mas à própria comunidade.

O rol de beneficiários, que deveria se limitar ao menor número possível de pessoas, foi aos poucos se alastrando, até englobar um número tal de favorecidos que não torna absurda a imaginação de que a tendência é a prisão dita especial vir a se tornar regra geral, sendo sua exceção a prisão comum.

Assim é que na lista já longa contida no art. 295 do Código de Processo Penal foram incluídas novas categorias. A Lei nº 2.860, de 31 de agosto de 1956, estendeu o benefício aos dirigentes de entidades sindicais e para os empregados no exercício de representação profissional "ou no campo da administração sindical" (sic). Pela Lei nº 4.760, de 23 de agosto de 1965, posteriormente modificada pela Lei nº 5.126, de 29 de setembro de 1966, foi incluído no citado art. 295 o inciso XI que abrange "os delegados de polícia e os guardas-civis dos Estados e Territórios, ativos ou inativos". A Lei nº 5.606, de 9 de setembro de 1970, outorgou a "regalia" (sic) também aos oficiais da Marinha Mercante.

O Projeto de Código de Processo Penal que ora se encontra em tramitação na Câmara dos Deputados (Projeto nº 633/75 do Executivo, publicado como "Suplemento A", do *Diário do Congresso Nacional*, do dia 13 de junho de 1975) em seu art. 199 — que versa tal matéria — amplia ainda mais o elenco de pessoas que se podem valer do benefício. Em seu inciso V, além dos oficiais das Forças Armadas, inclui também os oficiais das Polícias Militares. O item XI, que incorpora o mandamento da Lei nº 5.606/70, abriga também "os pilotos de aeronaves mercantes nacionais". O item XII beneficia indistintamente "os funcionários da polícia e os funcionários ou serventuários da justiça". O inciso XIII repete a Lei nº 2.860/56. Finalmente, o inciso XIV alarga ainda mais o privilégio para nele incluir também os jornalistas profissionais.

IV — Do exposto verifica-se que nossa orientação legislativa pende para uma ampliação cada vez maior do benefício da prisão especial, inspirada obviamente pelos fatores apontados aqui de início.

Ressalvando embora nosso entendimento em princípio contrário ao instituto, que se afigura até mesmo antidemocrático, somos forçados a nos curvar ante a corrente majoritária, mesmo porque ela vem lastreada em ponderáveis fundamentos.

Diante desta tendência — que a esta altura seria impossível deter — não vemos como excluir do favor legal a laboriosa e sofrida classe das professoras primárias. Estas heroínas que são as grandes

responsáveis pela educação de base no Brasil, trabalhando muitas vezes só pelo ideal, são de longe merecedoras de qualquer liberalidade que a Lei venha a instituir.

A aprovação deste Projeto, pela qual ora nos manifestamos, é uma maneira de o Poder Legislativo prestar homenagem a esta legião de batalhadoras, à qual o País tanto deve.

V — Cabe aqui apenas um lembrete: na hipótese de vir realmente a ser aprovado o presente projeto, deve-se proceder — por questão de unidade legislativa — a alteração no texto do citado art. 199 do Projeto nº 633/75 da Câmara dos Deputados.

Diante do exposto, e como não existem óbices quanto aos aspectos da juridicidade e constitucionalidade, somos, enfim, pelo acolhimento do Projeto de Lei do Senado nº 132, de 1976.

Sala das Comissões, em 16 de junho de 1976. — **Accloly Filho**, Presidente — **Otto Lehmann**, Relator — **Paulo Brossard** — **Leite Chaves** — **José Chaves** — **José Lindoso** — **Helvídio Nunes** — **Italvídio Coelho** — **José Sarney** — **Henrique de La Rocque** — **Heitor Dias**.

PARECER Nº 462, DE 1976

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 56, de 1976, que "cria o Plano de Educação Musical Popular, e dá outras providências".

Relator do vencido: Senador Helvídio Nunes

Por intermédio do Projeto de Lei nº 56, de 1976, cogita o nobre Senador Paulo Guerra de autorizar o Poder Executivo a instituir, "na jurisdição do Ministério da Educação e Cultura, o Plano de Educação Musical Popular, destinado a incentivar a criação de Bandas de Música em todo o País.

2. Nesta Comissão, primeira para a qual foi distribuída, a proposição, através de lúcido parecer do Senador Dirceu Cardoso, logrou parecer favorável, que assim conclui:

"As proposições autorizativas, a nosso ver, não devem, geralmente, ser estimuladas, pois não fortalecem o Congresso, podendo em certos casos, ao contrário, até comprometer a sua autoridade.

A rejeição de tais projetos, contudo, ocorre pela decisão política da sua inconveniência ou inoportunidade.

No caso em pauta, porém, vamos opinar pela constitucionalidade, juridicidade e aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 56, de 1976, dada a conveniência de que as idéias nele contidas sensibilizem o Poder Executivo."

3. Acontece que a maioria desta Comissão, sem embargo dos elevados propósitos perseguidos pelo ilustre representante pernambucano, proclamou a injuridicidade da proposição.

Designado, cumpre-me relatar o vencido.

Em verdade, trata-se de projeto de lei autorizativo, isto é, desprovido de elemento essencial à lei — a coação. Vale como lembrança, como sugestão, no máximo como reivindicação. Equivale a conceder aquilo que o Poder Executivo já está, implicitamente, autorizado a promover ou realizar.

Na espécie, ainda convém explicitar que a Carta Magna vigente, ao traçar a competência da União (art. 8º), consignou:

"XV — estabelecer e executar planos nacionais de educação..."

E no art. 180 inscreveu:

"O amparo à cultura é dever do Estado."

4. É claro que o projeto de lei em exame não fere a Constituição. Mas também é certo e recerto, que confere ao Executivo atribuições que já lhe pertencem, implícita e explicitamente.

Daí por que a Comissão de Constituição e Justiça, por maioria de votos, afirma a injuridicidade do Projeto de Lei nº 56, de 1976.

Sala das Comissões, em 16 de junho de 1976. — **Accloly Filho**, Presidente — **Helvídio Nunes**, Relator — **Italvídio Coelho** — **Dirceu Cardoso**, vencido de acordo com o voto em separado — **Henrique de La Rocque** — **Heitor Dias** — **Leite Chaves**, vencido — **Paulo Brossard** — **José Lindoso** — **Otto Lehmann**, vencido.

VOTO EM SEPARADO DO SR. SENADOR DIRCEU CARDOSO:

Pelo Projeto de Lei do Senado nº 56, de 1976, de autoria do eminente Senador Paulo Guerra, autoriza-se o Poder Executivo a instituir, na jurisdição do Ministério da Educação e Cultura, o Plano de Educação Musical Popular, destinado a promover e incentivar a criação de Bandas de Músicas em todo o País.

Ainda pela proposição, delega-se aos Estados e Municípios, por intermédio das suas respectivas Secretarias de Educação e Cultura, a execução do referido Plano, além de estabelecer outras providências criativas que, em última análise, visam a incentivar a expansão e consolidação das corporações musicais no interior do País.

A matéria foi também distribuída à Comissão de Educação e Cultura, cabendo-lhe o exame do mérito.

O Projeto, altamente valorizado pelo brilhantismo da sua Justificação, inclui-se entre os numerosos outros que põem em destaque, a cada dia, as rigorosas limitações impostas ao Poder Legislativo. Acreditamos que nenhum parlamentar recusaria a idéia de um Plano de Educação Musical Popular, mormente quando é da preceituação da nossa Carta Magna que "o amparo à cultura é dever do Estado" (artigo 180). Todas as razões do interesse público, pois, convergem em benefício da proposição. Outros dispositivos constitucionais renovam e reiteram a responsabilidade da União pela educação dos seus cidadãos, exigindo-lhe inclusive a prestação de "assistência técnica e financeira aos Estados e ao Distrito Federal para desenvolvimento dos seus sistemas de ensino" (artigo 177, § 1º, da Constituição).

A iniciativa parlamentar nesse sentido, entretanto, está proibida por outros artigos da Constituição, ora porque implica em aumento da despesa pública, ora porque invade a competência privativa do Presidente da República de dispor "sobre a estruturação, atribuições e funcionamento dos órgãos da administração federal" (artigo 81, V, da Constituição).

O Projeto, para se viabilizar tecnicamente, é então autorizativo, uma simples sugestão que, mesmo aprovada pelas duas Casas do Congresso, será ou não aceita pelo Governo Federal.

As proposições autorizativas, a nosso ver, não devem, geralmente, ser estimuladas, pois não fortalecem o Congresso, podendo em certos casos ao contrário, até comprometer a sua autoridade.

A rejeição de tais Projetos, contudo, ocorre pela decisão política da sua inconveniência ou inoportunidade.

No caso em pauta, porém, vamos opinar pela constitucionalidade, juridicidade e aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 56, de 1976, dada a conveniência de que as idéias nele contidas sensibilizem o Poder Executivo.

Sala das Comissões, 10 de junho de 1976 — **Dirceu Cardoso**.

PARECER Nº 463, DE 1976

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 54 de 1976, que "acrescenta parágrafo ao artigo 5º da Lei nº 5.890, de 8 de junho de 1973".

Relator: Senador Henrique de La Rocque

Subscrito pelo eminente Senador Orestes Quêrcia, o projeto submetido à consideração desta Comissão visa a acrescentar parágrafo ao art. 5º da Lei nº 5.890, de 8 de junho de 1973, que altera a Legislação da Previdência Social, e dá outras providências.

Corporificado em apenas dois artigos, o projeto, no artigo 1º, pretende acrescentar dispositivo ao artigo 5º da mencionada Lei, dispositivo este, que seria o parágrafo sétimo.

Verificamos, entretanto, que o artigo 5º, ao qual se quer acrescentar o parágrafo sétimo, tem apenas três incisos e versa assunto em desconformidade com o acréscimo que se pretende. Isto é, além de não caber ordinalmente o parágrafo sétimo, sua redação, se cabimento houvesse, estaria inteiramente em desconexão com o *caput*.

Verificamos ainda, que a legislação citada no projeto diz respeito, equivocadamente, à Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960, olvidando as alterações da Lei nº 5.890, de 8 de junho de 1973, de que especificamente trata a proposição.

Pelo exposto, na esfera de competência regimental desta Comissão, tendo em vista a infringência do projeto à Técnica legislativa, e a impossibilidade de sua adequação à sistemática jurídica, opinamos pela sua rejeição, por injurídico.

Sala das Comissões, 16 de junho de 1976. — **Accioly Filho**, Presidente — **Henrique de La Rocque**, Relator — **Paulo Brossard** — **José Lindoso** — **Heitor Dias** — **Leite Chaves** — **Itálvio Coelho** — **Helvídio Nunes**.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Do Expediente lido consta o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 1976, que nos termos da alínea b, do inciso II do artigo 141, do Regimento Interno, receberá emendas, perante a primeira comissão a que foi distribuído, pelo prazo de cinco sessões ordinárias.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — A Presidência comunica que, nos termos do art. 278, do Regimento Interno, determinou o arquivamento do Projeto de Lei da Câmara nº 85, de 1975 (nº 201-B/75, na origem), que altera a Lei nº 1.081, de 13 de abril de 1950, que “dispõe sobre o uso de carros oficiais e dá outras providências”, por ter recebido pareceres contrários, quanto ao mérito, das comissões a que foi distribuído.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 280, DE 1976

Exmo. Sr. Presidente do Senado Federal:

O Senador infra-assinado, com fundamento no Art. 233 do Regimento Interno, requer a V. Exª a inserção nos Anais da Casa do artigo “Uma vocação para o Nordeste crescer”, de autoria do Jornalista Hermenegildo de Sá Cavalcante, publicado na edição de 10 de junho de 1976 de **O POVO**, de Fortaleza.

Sala das Sessões, 21 de junho de 1976. — **Mauro Benevides**.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — O requerimento lido, na forma regimental, será submetido ao exame da Comissão Diretora. (Pausa.)

Há oradores inscritos.

Tem a palavra o nobre Senador Leite Chaves.

O SR. LEITE CHAVES PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Sr. Presidente, peço a palavra, como Líder.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Virgílio Távora, como Líder.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (ARENA — CE. Como Líder pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Vamos ser brevíssimos nesta intervenção.

Enquanto o eminente Senador pelo Paraná discutia problemas nordestinos, tivemos a iniciativa de nos comunicar com o Senhor Mi-

nistro do Interior. As informações oficiais que o Governo dá por nosso intermédio à Casa são: primeiro S. Exª o Ministro do Interior imediatamente comunicou-se com autoridades competentes, tais como o Governador do Estado e o Superintendente da SUDENE. Um e outro informaram a S. Exª que — Carece de qualquer fundamento a notícia de que tanto em Itaporanga como Piancó não esteja sendo dado o amparo necessário às pessoas atingidas pelo flagelo e que para lá se deslocam: estão sendo alistadas. Esta é a informação que damos em caráter oficial, transmitida há minutos atrás pelo Ministro responsável pela pasta do Interior, no caso, o Ministro Rangel Reis.

De duas uma: ou essas autoridades informaram mal ao Sr. Ministro, ou há excesso de zelo, naturalmente, por parte do representante do Paraná, no quadro que pinta; segundo, estranhamos bastante que S. Exª, acostumado conosco há tanto tempo, pudesse nos atribuir atitude outra nesta Casa que não fosse a de defender aquilo que julgamos ser a verdade. Exemplos temos em nossa vida pública. O eminente Senador Mauro Benevides, aqui presente, testemunha deve ser de causas que adotamos, muitas vezes, contra a opinião de grande parte de população mal informada; foi o caso da energização completa de nosso Estado, a chamada Campanha de Eletrificação do Ceará, em que enfrentamos de um lado os técnicos da CHESF e do outro, a má fé na disseminação daquilo que era apresentada verdade em todo o Vale do Cariri. Mas, não foi a incompreensão, não foi o temor de uma resposta negativa nas urnas que nos fez mudar de opinião. Se hoje o Estado tem energia de Paulo Afonso, — honramos nós — foi justamente pela coragem que tivemos de não temer resultados adversos das urnas. Terceiro assunto: S. Exª, aqui propugna, justamente, pela saída de seus conterrâneos ou ex-conterrâneos, digamos, do Nordeste para regiões em que a vida é mais fácil, citou o Centro-Oeste.

Sr. Presidente, que boa providência tomaram os nossos antepassados quando criaram nesta Casa, seus Anais! Recorde-se este Plenário, recorde-se o Plenário da Câmara, que as vozes mais autorizadas do Partido a que pertence o Senador Leite Chaves, se levantaram com um ardor insuspeitado, quando o Governo, no Plano de Integração Nacional, votado naquela Casa e nesta, levantou a teoria dos vasos comunicantes quanto às emigrações populacionais, levada a efeito, justamente, com argumentos paralelos, senão semelhantes, àqueles de S. Exª.

Eram estas as informações e os respigos que queríamos dar à fala do ilustre Representante pelo Paraná, deixando bem claro que é ponto de honra do Presidente Geisel estivemos não aqui em Plenário, mas fomos ao teatro das operações e pudemos dar o nosso testemunho a respeito de que não haja a menor tergiversação, a menor falha no amparo aos flagelados da seca de 1976. Mas, aqueles habitantes da Bahia, do oeste de Pernambuco, do sudeste do Piauí, do Ceará e agora, encaminhando-se o flagelo para o oeste da Paraíba, esteja V. Exª certo de que os primeiros testemunham e os segundos testemunharão tal decisão. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Sobre a mesa, projetos de lei que serão lidos pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidos os seguintes

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, DE 1976

Determina a revisão trimestral do salário mínimo, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os níveis do salário mínimo serão revistos trimestralmente, com base nos índices de elevação do custo de vida, apurados em cada região.

§ 1º Para fins de aplicação desta lei, considera-se o ano dividido em 4 (quatro) trimestres, a partir de cada 1º de janeiro.

§ 2º Os novos níveis de salário mínimo, deverão ser dados à publicidade no decorrer do último mês de cada trimestre para vigora-

rem no seguinte, e abrangerão a elevação ocorrida nos 2 (dois) primeiros meses que o constituem e o terceiro mês do trimestre anterior.

Art. 2º Fica assegurada aos trabalhadores a percepção dos acréscimos a que tenham direito, face ao sistema de revisão trimestral do salário mínimo, mesmo na hipótese de ocorrer demora na aprovação e publicação dos novos níveis salariais.

Parágrafo único. A primeira revisão deverá ser aplicada no imediato trimestre civil que se seguir àquele em que começar a vigor a presente Lei.

Art. 3º Até que venha a dispor do mecanismo indispensável ao levantamento direto dos índices de elevação dos custos de vida, o Ministério do Trabalho poderá valer-se das apurações efetuadas por organismo de pesquisa estatística, oficial ou particular.

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o artigo 116 da Consolidação das Leis do Trabalho e demais disposições em contrário.

Justificação

A 26 de abril deste ano, pronunciamos discurso da tribuna do Senado, versando sobre a injustiça que representa o reajustamento anual do salário mínimo, como vem ocorrendo no Brasil dos últimos tempos. Dizíamos, então, que o reajuste desse salário,

... ao invés de anual, deveria ser feito, a exemplo das "minidesvalorizações" do cruzeiro em relação à taxa cambial, através de "mini-reajustes" sucessivos ao longo do ano, obedecendo intervalos mínimos de períodos de tempo (mensal, bimestral ou trimestral), a serem determinados pelo Governo em função da alta registrada no custo de vida.

É que, atualmente, após o reajustamento anual decretado pelo Presidente da República, o poder de compra, supostamente recomposto no dia 1º de maio, começa a declinar mês a mês, até que, um ano depois, o salário mínimo venha a ser reajustado, novamente. E esses reajustes anuais serão tão mais injustos quanto maior for a alta do custo de vida.

Defendendo um sistema de "mini-reajustamentos trimestrais" do salário mínimo, o Economista Rubens Vaz da Costa diz que tal medida reduziria "para os trabalhadores de todos os Estados o 'furto' — a expressão é de S. Exª — que a inflação faz mensalmente nos seus salários (Folha de São Paulo, 14-3-76.)

Com toda sua autoridade, o ex-Superintendente da SUDENE, ex-Presidente do Banco do Nordeste (BNB) e do Banco Nacional da Habitação (BNH) indaga:

"Por que fazer sofrer mais intensamente o impacto inflacionário o setor menos capaz de defender sua posição na sociedade? Se o salário mínimo representa uma intervenção do Estado, fundada na justiça social, por que não levá-la um passo adiante na proteção dos menos protegidos, introduzindo o sistema de "mini-reajustamentos" do salário mínimo cada três meses, por exemplo?

Mais adiante, ele comprova o "furto" de que são vítimas os trabalhadores, ao expor:

"em abril de 1973, o valor real do salário mínimo mensal em São Paulo caíra a Cr\$ 48,13. Foi reajustado para Cr\$ 55,41, começando aí, nova escada de onze degraus para baixo na diminuição do poder de compra ao salário mínimo. Em abril de 1974, seu valor era Cr\$ 45,28. Foi reajustado, em maio, para Cr\$ 53,69, valor inferior, portanto, ao decretado 12 meses antes. Começou nova descida do valor salarial para situar-se em Cr\$ 43,18, em abril de 1975. O reajuste dado pelo Presidente Geisel elevou o mínimo para Cr\$ 59,93, em maio de 75, valor real superior em 11,6% ao fixado no

anterior. Mas começou nova descida do valor salarial, na proporção inversa da inflação. Em setembro do ano passado (último mês para que há dados oficiais publicados) baixara a Cr\$ 54,20. Em dezembro seria da ordem de Cr\$ 51,00. Dada a considerável elevação dos preços em São Paulo no começo deste ano, é possível que em abril tenha o valor real do salário mínimo nesta Capital retroagido ao nível de abril do ano passado."

Dentro de poucos dias, Senhor Presidente e Senhores Senadores, novos valores de salário mínimo serão decretados. E, como diz ainda Rubens Vaz Costa,

"Novo valor do salário mínimo será decretado, para recompor seu poder de compra e adicionar algo como participação na elevação da produtividade.

Novamente embarcará o valor real do salário mínimo na escada-rolante da diminuição do seu poder de compra, em consequência da alta dos preços. O trabalhador de salário mínimo recebe aumento uma vez por ano — em maio — mas sofre reduções nos onze meses subsequentes. Não seria mais justo e equitativo que os reajustes fossem frequentes, para que a escada da descida do valor real do salário mínimo tivesse menos degraus?"

E acrescentávamos, naquela oportunidade:

"O reajustamento do salário obedece a uma fórmula matemática, que vem apenas em detrimento da manutenção e, mais ainda, da elevação do poder aquisitivo do assalariado. Antes de mais nada, estabelece-se o que chamam salário real médio, correspondente a um período de tempo anterior. Com isto, burla-se, através da média, o poder aquisitivo último do trabalhador, que, assim, volta sempre a um nível inferior de remuneração. Em verdade, esta média aritmética implica numa redução do poder aquisitivo do trabalhador. Em segundo lugar, baseiam-se também num índice de residuo inflacionário, que, comprovadamente, tem sido subestimado ao longo do tempo. Bastaria lembrar que tanto a taxa de produtividade como esses índices inflacionários foram subestimados grandemente pelas autoridades do setor econômico-financeiro. Em 1966, por exemplo, o residuo inflacionário foi fixado em 10%, enquanto a inflação foi na base de 40%. Nunca mais se compensou essa defasagem existente. Da mesma forma, esta taxa de produtividade baseia-se, sobretudo, numa estimativa. Ainda na CPI dos Salários, o próprio Ministro Henrique Simonsen, de uma certa forma, mostrava a indefinição legal em arbitrar esta taxa de produtividade. Portanto, grande parte disto poderia ser abandonado. Toda vez que, dentro de períodos reduzidos, constatar-se o índice do aumento do custo de vida, da inflação, reajustar-se-iam os salários, fosse de mês a mês, ou de dois em dois meses, no máximo de três em três meses, como o Governo faz em relação às taxas cambiais."

Lembre-se que tão grande tem sido o desnível entre o custo de vida e a remuneração mínima que esta, inicialmente prevista para valer por um período de três anos (art. 116 da CLT), passou a ser revista anualmente e, ainda assim, sem corresponder aos anseios do operariado, que a todo instante vê-se reduzir o poder aquisitivo dos salários.

Nem mesmo o artifício usado pelo Governo para convencer os trabalhadores da excelência dos padrões salariais — taxa de reajustamento acima da elevação confessada do preço das utilidades — tem conseguido disfarçar o inexorável empobrecimento da grande massa de obreiros paga na base do mínimo legal.

É que a inflação continua. E compromete, cada vez mais, a política salarial do Governo, que proclama desejar aos trabalhadores ganhos reais, garantindo-lhes reajustes de salários superiores ao aumento do custo de vida.

Segundo dados da Fundação Getúlio Vargas, divulgados no dia 14 próximo passado, o índice de custo de vida na cidade do Rio de Janeiro atingiu um total acumulado de 42,9%, de maio de 1975 a maio de 1976, uma das taxas mais altas dos últimos anos. Só nesses 5 (cinco) meses do ano, teríamos um acúmulo de 21,1%, contra uma taxa de 11,1% no mesmo período do ano anterior.

Todos os indicadores de preços apresentam, segundo a Fundação Getúlio Vargas, pressões de alta intensidade superior às verificadas em 1975. Em maio último, a inflação, medida pelo conceito de disponibilidade interna do Índice Geral de Preços, subiu 3,4%, bastante acima dos 2,1% alcançados em igual mês, há um ano atrás (*Jornal de Brasília*, de 15-6-76).

O fato é que, face à inflação, a revisão anual dos níveis de salário mínimo deixou de corresponder às necessidades primárias dos trabalhadores, impondo-se, assim, o encurtamento do prazo para o aludido reexame.

Com o presente projeto estamos tentando, exatamente, minimizar os problemas financeiros da classe trabalhadora, mediante a obrigatória revisão dos níveis do salário mínimo a cada três meses.

Dito reexame poderia ser efetuado, atualmente, pela Secretaria de Emprego e Salário do Ministério do Trabalho, de acordo com índices de elevação do custo de vida em cada região. Caso o órgão supramencionado não disponha de meios para o imediato cumprimento da tarefa, o Ministério do Trabalho, pelo artigo 3º da proposição, poderá valer-se das apurações procedidas por entidade de pesquisa estatísticas, oficial ou particular.

Assegura-se, ainda, aos trabalhadores a percepção dos acréscimos, tanto da revisão inicial como dos posteriores reajustamentos trimestrais (art. 2º), independentemente de publicação tempestiva dos novos níveis de salário mínimo. Esta providência visa a desencorajar a procrastinação do reexame, pois garante aos trabalhadores o recebimento dos atrasados, caso venha a ocorrer demora na aprovação dos índices ou de quaisquer outras medidas oficiais, relativas ao assunto.

Essa nossa iniciativa encontrará, sem dúvida, o apoio da classe trabalhadora.

O Sr. Walter Barelli, Diretor-Técnico do Departamento Interstadual de Estatística e Estudos Sócio Econômicos — DIEESE — já destacou a conveniência de reajustes salariais mais frequentes, lembrando que essa é uma prática de diversos países no Mercado Comum Europeu, que têm interesse em manter o poder de compra dos consumidores. O princípio de minicorreções de salários é apoiada, também, pelo Professor Adroaldo Moura da Silva, do Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo, considerando, inclusive, que esse sistema seria, tecnicamente, mais adequado. É que diminuiria, de um lado, o impacto negativo da inflação sobre a renda do trabalhador, permitindo aos empresários, de outro lado, absorver esses aumentos de forma menos traumatizante (*Diário de Pernambuco*, 16-5-76).

Cumpra ressaltar, afinal, que a tese por nós defendida da tribuna parlamentar, em 26-4-76, e agora corporificada no presente projeto de lei, encontra aceitação na própria área empresarial, conforme se constata do noticiário da Imprensa.

Assim, a direção executiva da Associação Comercial de Porto Alegre submeteu à consideração do Conselho Deliberativo da entidade, que reúne representantes dos diversos setores empresariais, proposta de reajuste trimestral do mínimo, cuja homologação é julgada pacífica (*"Jornal de Brasília"*, de 8-6-76, 1º caderno, pag. 10).

O Diretor do Departamento de Estudos Legislativos da ACPA, esclarece que o documento será enviado ao Presidente da República e seus Ministros, transformando-se num tema reivindicatório da sociedade. Por fim, declara o Sr. Alessio Ughini:

"Com o reajustamento trimestral não se incentivar o fluxo inflacionário, como pretendem alguns, mas, pelo contrário, amenizará o ritmo violento da inflação nos pri-

meiros meses de cada empresário, prevendo o aumento dos seus compromissos com o quadro de pessoal, revê seus preços de custo."

Ao destacar a sugestão dos empresários rio-grandenses, afirma o "*Jornal de Brasília*":

"Assim como no câmbio monetário a adoção das mini-desvalorizações ajudou a conter a queda do cruzeiro, os reajustes parcelados do salário mínimo diluirão o impacto psicológico de um único aumento anual, para conter o custo de vida que em questão de meses diminui o poder aquisitivo dos salários da grande maioria dos trabalhadores brasileiros", para concluir que:

"Com uma inflação de três, quatro, até seis por cento por mês, o salário mínimo logo fica desatualizado, tornando imprescindível um novo aumento e os entraves burocráticos não devem ser considerados, pois os empresários mudam constantemente suas folhas de pagamento, realizando descontos de cada empregado ou acréscimo de horas extras trabalhadas. Podem, portanto, somar um novo aumento em cada trimestre."

Verifica-se, portanto, que o problema da erosão salarial não está sendo debatido apenas pelos trabalhadores. Tão graves são as suas consequências, que parte do empresariado chega a propor a revisão dos tradicionais critérios de reajustamento, como forma de vencer as dificuldades que se avolumam.

Trata-se, até, de questão de equidade. A correção monetária compensa trimestralmente os ganhos de capital. A revisão trimestral do mínimo salarial viria, agora, dar um ganho maior àqueles que trabalham.

Tendo em vista, pois, o clima inteiramente propício ao reexame dos prazos de reajustamento do salário mínimo — já encurtados, na prática, pelo total abandono da regra geral do artigo 116 da CLT — esperamos ver aprovado o presente projeto, que concretiza a aludida reformulação.

Sala das Sessões, 21 de junho de 1976. — **Marcos Freire.**

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Consolidação das Leis do Trabalho

ART. 116. O decreto fixando o salário mínimo, decorridos 60 dias de sua publicação no *Diário Oficial*, obrigará a todos que utilizem o trabalho de outrem mediante remuneração. (Ver Prejulgado nº 2/63-TST).

§ 1º O salário mínimo, uma vez fixado, vigorará pelo prazo de três anos, podendo ser modificado ou confirmado por novo período de três anos, e assim seguidamente, por decisão da respectiva Comissão de Salário Mínimo, aprovada pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social.

§ 2º Excepcionalmente, poderá o salário mínimo ser modificado, antes de decorridos três anos de sua vigência, sempre que a respectiva Comissão de Salário Mínimo, pelo voto de 3/4 (três quartos) de seus componentes, reconhecer que fatores de ordem econômica tenham alterado de maneira profunda a situação econômica e financeira da região, zona ou subzona interessada.

(As Comissões de Constituição e Justiça de Legislação Social, de Economia e de Finanças.)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 156, DE 1976

Dá nova redação ao artigo 492 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 492 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 492. O empregado que contar mais de 2 (dois) anos de serviço na mesma empresa não poderá ser despedido senão por motivo de falta grave ou circunstância de força maior, devidamente comprovada.

Parágrafo único. Considera-se como de serviço todo o tempo em que o empregado esteja à disposição do empregador, bem como aquele de efetivo exercício de cargo de direção ou representação sindical.”

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

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

Justificação

A estabilidade, no direito brasileiro, tem recebido tratamento excessivamente rigoroso, mais dirigido aos interesses do empregador do que orientado em benefício do empregado, para cuja garantia foi instituído.

Um dos aspectos mais gritantes, revelador desse rigorismo, é o tempo de serviço necessário para que o empregado venha a adquiri-la, ou seja, dez anos na mesma empresa.

A média de tempo fixado pelas legislações dos países que adotam a estabilidade é de dois anos, chegando, em muitos deles, simplesmente a seis meses, como no caso da Alemanha.

Mesmo entre nós, já ocorreram tentativas de redução do prazo para aquisição da estabilidade, sendo uma delas até constante do Decreto nº 24.615, de 9 de julho de 1934, que criou o já extinto Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários. De fato, o artigo 15 desse diploma situava o tempo destinado à apuração da estabilidade em 2 (dois) anos. Lamentavelmente, com o advento da Consolidação das Leis do Trabalho, tal prazo foi ampliado para 10 (dez) anos, em flagrante prejuízo dos direitos do empregado.

Esse tempo tão dilatado revela uma sensível injustiça para com o trabalhador. E essa injustiça ainda mais se acentua, se considerarmos a estabilidade do funcionário público, estabelecida em 2 (dois) anos de exercício (artigo 100 da Constituição).

Há uma reprovável disparidade entre esses dois prazos, defeito que esta proposição intenta afastar da nossa legislação trabalhista.

Sala das Sessões, 21 de junho de 1976. — **Lázaro Barboza.**

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 5.452, de 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

CAPÍTULO VII Da Estabilidade

Art. 492. O empregado que contar mais de dez anos de serviço na mesma empresa não poderá ser despedido senão por motivo de falta grave ou circunstância de força maior, devidamente comprovada.

Parágrafo único. Considera-se como de serviço todo o tempo em que o empregado esteja à disposição do empregador.

(Às Comissões de Constituição e Justiça, de Legislação Social e de Finanças.)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Os projetos lidos serão publicados e encaminhados às comissões competentes.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Está terminado o tempo destinado ao Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Presentes, na Casa, 30 Srs. Senadores. Não há **quorum** para deliberação. Em consequência, as matérias constantes dos itens 1 e 2 da pauta terão a votação adiada para a próxima sessão.

São as seguintes as matérias constantes dos itens 1 e 2:

Item 1:

Votação, em turno único, do Requerimento nº 261, de 1976, do Senhor Senador Accioly Filho, solicitando tenham tramitação em conjunto os Projetos de Lei do Senado nºs 96 e 144, de 1976, dos Senhores Senadores Ruy Carneiro e Nelson Carneiro, que alteram a Redação da alínea b do art. 580 da Consolidação das Leis do Trabalho.

Item 2:

Votação, em turno único, do Requerimento nº 265, de 1976, do Senhor Senador Otair Becker, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do artigo publicado no **Correio Braziliense**, intitulado **Uma Fórmula Insólita**, de autoria do jornalista Edison Lobão.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — **Item 3:**

Discussão, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 296 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 106, de 1976, do Senhor Senador José Esteves, que determina seja contado, para o Militar, o tempo prestado em atividade privada, e determina outras providências, tendo

PARECER, sob nº 382, de 1976, da Comissão:

— **de Constituição e Justiça**, pela inconstitucionalidade.

Em discussão o projeto quanto à constitucionalidade.

Não havendo quem quera discuti-lo, encerro a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

A votação da matéria é adiada, por falta de **quorum**.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos para esta oportunidade.

Concedo a palavra ao nobre Senador Marcos Freire.

O SR. MARCOS FREIRE PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Dirceu Cardoso. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Otair Becker.

O SR. OTAIR BECKER (ARENA — SC. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Uma das metas prioritárias do Governo Antônio Carlos Konder Reis é a eletrificação rural, de grande significação para o desenvolvimento e o bem-estar do meu Estado. E dessa importância tem consciência o povo catarinense, que aguarda, ansioso, o cumprimento do programa estabelecido para o período do atual Governo.

Pela Lei Estadual de nº 4.824, de 16 de abril de 1975, foi criada a ERUSC — Eletrificação Rural de Santa Catarina —, com a finalidade de contribuir decisivamente para equacionamento e solução do problema, visando a eliminação de um dos pontos de estrangulamento do crescimento catarinense.

Santa Catarina dispõe, ainda, de uma Federação das Cooperativas de Eletrificação Rural — FECOERUSC — que congrega os interesses de todas as cooperativas existentes no Estado, com sede em Florianópolis. Dispomos, também, da Organização das Cooperativas do Estado de Santa Catarina — O CESC, com características de funcionalidade paraestatal.

A FECOERUSC congrega 39 cooperativas com um total de 30.986 associados, abrangendo uma população rural de 154.930 habitantes, com 32.830 consumidores. Dispondo de 202 funcionários, a FECOERUSC atende, por conseguinte, 11,09% da população rural do Estado, que é estimada em 1.757.538 habitantes.

A OCESC (pessoa jurídica de direito privado) é entidade oficial maior de apoio e representação política das cooperativas filiadas. Seu quadro associativo é integrado por cerca de 160 cooperativas que, por categoria, podem ser assim distribuídas:

- a) cooperativas de consumo 59
- b) cooperativas de eletrificação rural 39
- c) cooperativa de consumo 23
- d) cooperativa de crédito 1
- e) cooperativas escolares 31
- f) federação de cooperativas 3
- g) cooperativas centrais 14

A ERUSC, sociedade de economia mista por ações, tendo como acionista majoritário o Estado de Santa Catarina, programou, para 75/80, linhas de eletrificação num total de 15.100 quilômetros, para atendimento de 102.000 propriedades rurais. Visando melhor elucidação, menciono o quadro elaborado pela empresa:

- 1) Anos 1975/76 5.116 propriedades
- 2) Anos 1976/77 23.038 propriedades
- 3) Anos 1977/78 23.654 propriedades
- 4) Anos 1979/80 22.424 propriedades
- 5) Anos 1980/81 9.204 propriedades

Para que essas propriedades possam ser atendidas, necessário a construção, em cada período, respectivamente, de 1.700 km; 5.915 km; 2.488 km; 3.000 km e 2.000 km de linhas de transmissão.

Dentro do Programa GEER/BID, no período de dezembro 74/fevereiro 76, foram aplicados no Estado Cr\$ 50.572.000,00, o que permitiu a construção de 1.519 km. de linhas, beneficiando 4.363 propriedades, em 18 municípios.

Para o corrente ano está previsto um dispêndio de Cr\$ 259.632.480, sendo que 80% são cobertos integralmente pelo Estado e os restantes 20% pelos consumidores.

Constata-se, assim, a necessidade de recursos de grande porte, que estão acima das possibilidades financeiras do Estado de Santa Catarina.

Sr. Presidente, esses rápidos dados têm como finalidade mostrar dois pontos que reputo fundamentais:

1. a excepcional importância atribuída pelo povo catarinense à eletrificação rural, conforme, aliás, se dá, creio, em todo o País;
2. a existência em Santa Catarina de uma estrutura que, conjugando esforços particulares e governamentais, permitem a concretização do ambicioso programa de eletrificação rural adotado pelo atual Governo.

Para a realização de metas tão importantes, indispensável se torna, a nosso ver, que o Governo se empenhe, real e racionalmente, na sua concretização, não admitindo dispersão de esforços e recursos e muito menos permitindo que se instale no setor uma rotina perniciososa.

Mas, é fundamental que o Governo venha a dispor de amplos recursos financeiros para a execução de meta tão significativa para o futuro catarinense. Tem o Governo Konder Reis contado com o apoio do GEER/BID e, sobretudo, do Ministério da Agricultura, através do INCRA. E é de justiça destacar a atenção que Santa Catarina tem merecido por parte tanto do Ministro Alysso Paulinelli como, especialmente, do Dr. Lourvenço Vieira da Silva, presidente do INCRA.

No entanto, impõe-se a repetição, tais recursos são insuficientes e as metas estabelecidas não poderão ser cumpridas com base apenas neles.

Sr. Presidente, eletrificação rural constitui problema de magna importância para todo o Brasil, razão, sem dúvida, de todos os governos oriundos da Revolução de 64 a terem apontado como prioritária. O Governo do eminente Presidente Geisel deu-lhe realce excepcional no II Plano Nacional de Desenvolvimento, com o qual bem se enquadra o programa estabelecido pelo Governo de Santa Catarina, sensível a uma das mais ardentes reivindicações da população.

Infelizmente, porém, os recursos disponíveis para o setor têm sido sobremodo pequenos. A esse fato se acrescem divergências que surgem entre os vários órgãos do Governo Federal incumbidos do problema, conforme ainda há poucos dias víamos em amplo noticiário da imprensa, relativo a desencontros de pontos de vista entre os Ministérios da Agricultura e das Minas e Energia.

O Sr. Itálio Coelho (ARENA — MT) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. OTAIR BECKER (ARENA — SC) — Pois não, com muito prazer.

O Sr. Itálio Coelho (ARENA — MT) — Estou ouvindo o discurso de V. Ex^a com toda a atenção. O assunto de eletrificação rural desperta o maior interesse, visto ser condição fundamental para o desenvolvimento agrário brasileiro. Existe a dificuldade porque, de uma forma ou de outra, é uma solução onerosa, propriedades por propriedades e ainda, pequena propriedade por pequena propriedade, porque o pequeno proprietário tem pouca disponibilidade. V. Ex^a sabe que existe um sistema de financiamento a juros subsidiados de 7% para a instalação hidrelétrica, a nível de fazenda, que funciona razoavelmente bem, pelo menos não tenho conhecimento, até hoje, de que tenha faltado alguma vez, a algum proprietário que apresente plano viável, recursos para esse tipo de financiamento; impreterivelmente, é feito esse financiamento, sobretudo pelo Banco do Brasil. Há também, um trabalho pertinaz na formação de cooperativas, com a finalidade da eletrificação rural, e aí vem a divergência a que V. Ex^a se refere, porque a cooperativa fica sempre sujeita, na falta de recursos, à concessão de financiamento, a problemas de administração, mas o programa vai sendo executado, parte através da eletrificação rural, por meios oficiais e amparo oficial, e outro através do crédito-financeiro. Era esse o esclarecimento.

O SR. OTAIR BECKER (ARENA — SC) — Agradeço a participação de V. Ex^a, e quero dizer-lhe que o meu pronunciamento visa conscientizar setores do Governo Federal para financiar o Estado de Santa Catarina, que assume no programa de eletrificação rural do Estado 80% da responsabilidade, ficando 20% para os usuários. Muito obrigado a V. Ex^a pela sua participação.

O Sr. Itálio Coelho (ARENA — MT) — Eu é que agradeço.

O SR. OTAIR BECKER (ARENA — SC) — Sr. Presidente, a ELETROBRÁS é, hoje, uma das maiores, mais poderosas e bem organizadas empresas do País; dispõe de amplo crédito, interno e externo, bem como de tecnologia da melhor qualidade. A sua criação foi uma das mais sábias decisões do Poder Legislativo, na década de 60, graças à qual o setor de energia elétrica se tornou verdadeiramente privilegiado em nosso País.

Inadmissível, assim, que a ELETROBRÁS não tenha ainda se engajado, em termos amplos e definitivos, no problema da eletrificação rural, apesar do realce a ele dado por sucessivos governos.

O Ministério da Agricultura tem, naturalmente, interesse prioritário no assunto, tanto este lhe diz respeito. Mas, jamais lograremos realizar programas de eletrificação rural adequados à realidade nacional, às nossas necessidades, sem recursos os mais amplos, financeiros como técnicos. E a ELETROBRÁS não pode ficar alheia ao problema, ou contentar-se com papel secundário, como até aqui se dava. Pelo contrário, achamos que a ELETROBRÁS deve tomar

a frente nessa luta, tão difícil, onerosa, mas fundamental para o interesse nacional.

Sr. Presidente, é assim com grande satisfação que vimos acompanhando as mudanças que vão surgindo nitidamente na ELETROBRÁS, sob a presidência do ex-governador Antônio Carlos Magalhães. Político de talento e experimentado, revelou-se notável administrador na Prefeitura de Salvador e, em seguida, no Governo do Estado da Bahia.

Não conhecemos pessoalmente o Sr. Antônio Carlos Magalhães, mas bem sabemos de sua atuação como representante da Bahia na Câmara dos Deputados, durante longos anos e, especialmente, de sua ação como Prefeito e Governador.

Essa a razão pela qual acompanhamos com interesse sua ação na presidência da ELETROBRÁS. E muitas são as transformações que vão surgindo, a começar pela Empresa abrir-se ao público, como que abandonando uma Torre de Marfim em que se manteve anos seguidos, sob administrações "técnicas" que a distanciaram do povo, a cujo serviço deve estar sem o que sequer teria razão de ser!

Certo é que a ELETROBRÁS vem apresentando mudanças que considero da maior importância e que — estou convencido — decorrem da ação do político e administrador experimentado que é o ex-governador da Bahia, uma das mais acertadas escolhas do atual Governo!

E vemos a Empresa, na mais alvissareira mudança, assumir nova fisionomia, adquirindo consciência de seu imenso papel para o desenvolvimento econômico e social — este último tão menosprezado pelos "técnicos" que tantos males nos vêm fazendo de anos para cá!

Vimos, recentemente, o Sr. Antônio Carlos Magalhães participar da assinatura de convênio que permitirá ao Distrito Federal dar notável impulso a seu programa de eletrificação rural. Foi um acontecimento que grande alegria nos trouxe, pois revelador de que a ELETROBRÁS ingressava em nova fase!

Temos notícias de que órgãos e setores da ELETROBRÁS até que praticamente esquecidos, pois colocados em segundo plano, começam a ser ativados, numa transformação que creio será das mais promissoras ao Brasil.

E, no último dia 18, a imprensa publicava notícia de que "a intensificação do programa de eletrificação rural — que atinge apenas a 5% das propriedades rurais brasileiras cadastradas no INCRA — foi defendida pelo presidente da ELETROBRÁS, Sr. Antônio Carlos Magalhães, informando que, este ano, a Empresa concederá Cr\$ 800 milhões em financiamentos para a ampliação desse serviço".

Acrescenta a notícia que "durante a solenidade de encerramento do 4º Curso Especial de Distribuição de Energia Elétrica, realizado na Universidade Mackenzie, sob a coordenação da ELETROBRÁS, o Sr. Antônio Carlos Magalhães assegurou que, dentro de cinco anos, o programa de eletrificação rural cobrirá mais de 50% das propriedades agrícolas".

E enfatizou o ex-governador baiano: "É hora de somar esforços e vamos juntar os nossos com os do Ministério da Agricultura para atingir os melhores objetivos, visando a implantação definitiva da eletrificação rural no País."

Sr. Presidente, não invectivamos contra o Ministério da Agricultura ou o INCRA — cujo apoio ao meu Estado já acentuamos e sempre reconheceremos. Parece-nos, no entanto, indubitável que a eletrificação rural jamais será algo de fato sério neste País enquanto nela não estiver definitivamente engajada a ELETROBRÁS. A missão desta não é dar energia elétrica apenas aos grandes centros, cuja importância econômica entendemos nada superar à significação econômica e social da eletrificação rural! Seria surrealista quereremos alcançar metas tão ambiciosas sem a participação ativa e fundamental de uma empresa tão poderosa, que dispõe de recursos técnicos, humanos, econômicos e financeiros os mais amplos e que não pode, de forma alguma, dissociar-se de assunto de tão grande relevância como o da eletrificação rural!

O Estado de Santa Catarina, conforme já expus, de tudo dispõe para cumprir programa dos mais ambiciosos em matéria de eletrificação rural. Faltam-lhe recursos financeiros e estes poderão ser carreados através da ELETROBRÁS. A conjugação notável de esforços e interesses de particulares e Governo não bastará para que o plano elaborado venha a ser cumprido, sobretudo em bases econômico-financeiras compensadoras. Imprescindível a colaboração copiosa do Governo Federal. E esta há de vir através da ELETROBRÁS, cujo comprometimento definitivo com a eletrificação é necessário, urgente e implicará, sem sombra de dúvida, na solução veloz de questão de tão grande importância, relacionada inclusive com a necessidade de amparo ao meio rural, para desestimular o fluxo migratório que está a criar tão terríveis e alarmantes problemas nos grandes centros do País!

Eis porque, Sr. Presidente, congratulo-me com o Presidente da ELETROBRÁS, Antônio Carlos Magalhães, formulando votos para que, com o apoio integral do Presidente da República e do Ministro das Minas e Energia, possa concretizar suas aspirações de administrador, político e, acima de tudo, patriota!

A gestão Antônio Carlos Magalhães prenuncia-se a mais positiva possível, na repetição do que se deu em Salvador e na Bahia, quando Prefeito e Governador!

A presidência da ELETROBRÁS, não é, não deve ser cargo técnico, como tanto se tornou moda. Acertada a decisão do Presidente Geisel ao entregá-la a um político de renome e experiência e já provado como administrador dos mais arejados!

Que tenha, Sr. Presidente, o máximo de êxito. Caso tenha o apoio necessário, a transformação que promete no setor da eletrificação rural se tornará uma das mais esplêndidas e importantes realidades de nosso País. E, assim sendo, o meu Estado muito se beneficiará, não apenas por uma questão de justiça e equidade, mas sobretudo por dispor de planos e de toda uma infra-estrutura que permitem a realização do programa adotado pelo atual Governo, assegurado que lhe seja o apoio do Governo Federal e, especialmente, da ELETROBRÁS, que há de estar na vanguarda da batalha de eletrificação rural deste País! (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Evandro Carreira. (Pausa.)

S. Ex.^a não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Em divulgação ampla, através dos veículos de comunicação, foi anunciada a decisão governamental de oficializar, a partir de 16 de julho, o "Projeto Sertanejo", apontado como a solução mais viável para atender ao Polígono das Secas.

Desde janeiro, quando se reuniu, em Fortaleza, o Conselho Deliberativo da SUDENE, era já ressaltada a disposição daquela agência desenvolvimentista de enfrentar a estiagem, caso a mesma viesse a caracterizar-se, atingindo, parcial ou totalmente, a região nordestina.

O próprio Superintendente, engenheiro José Lins de Albuquerque, em circunstanciado relatório então dado a conhecer, admitia que, naquele momento, a crise ecológica abrangia apenas as zonas de Irecê, na Bahia, e Ouricuri, em Pernambuco.

Por outro lado, para deixar patente o propósito de atuar de forma eficiente e precisa, referiu-se à planificação de emergência, elaborada pela equipe técnica do Órgão, cuja execução ocorreria tão logo se apresentasse, com características definidas e irreversíveis, a secular intempérie.

Pretendia a SUDENE empregar outros métodos de trabalho, mais compatíveis com a nova realidade e a experiência obtida em episódios anteriores.

Com isso, inclinar-se-iam as entidades responsáveis pela operação a ser desencadeada — DNOCS, SUDENE, BNB — por processos mais humanos e rentáveis, que não as superadas Frentes

de Serviços, cuja utilização tem sido condenada, sem discrepâncias, com base nos resultados alcançados em calamidades passadas.

Reunindo aglomerados humanos, integrados por rurícolas afastados do seu *habitat* e sem lhes ser prestada a assistência reclamada por concentrações daquela natureza, as "frentes" limitavam-se a abrir estradas vicinais, muitas das quais ficariam abandonadas e sem qualquer serventia, tão logo a regularidade das chuvas, no período seguinte, passasse naturalmente a atrair os operários para os encargos agropastoris a que estavam tradicionalmente habituados.

Um consenso, então, cristalizou-se quanto à ineficácia das Frentes de Serviço, aceitas pelos agricultores nordestinos como a única modalidade de assegurar a sobrevivência de suas respectivas famílias.

Mesmo assim, diversas frentes foram e estão sendo abertas no Nordeste, pois a outra solução — a do "Projeto Sertanejo" — ainda dependia como depende de estudos aprofundados e de aprovação definitiva por parte do Ministério do Interior e, em última instância, do Senhor Presidente da República.

A periodicidade do flagelo, uma vez mais, encontrava os órgãos governamentais sem condições de uma ação imediata, dentro de novos padrões mais consentâneos com a necessidade de melhor assistir a milhares de nordestinos.

Apesar de todos os seus aspectos negativos, as frentes continuam a ser reivindicadas na presente conjuntura por governadores, prefeitos, parlamentares e líderes comunitários, desejosos de evitar o êxodo de homens válidos, tão prejudicial às tarefas do campo.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Com imenso prazer, nobre líder Senador Virgílio Távora

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Em uma prova de apreço ao Congresso, mostrando que nada tem em sua administração a esconder, o eminente Presidente da República por nosso intermédio, mês atrás, fez anunciar, praticamente, todo o Projeto Sertanejo. Não o fazia ainda em termos oficiais por dúvidas que existiam nas zonas a serem, inicialmente, consideradas como básicas para o projeto, como V. Ex^a sabe, é uma tentativa audaciosíssima mas, a nosso ver, válida de se procurar resolver o problema nas zonas que não se prestam à irrigação. V. Ex^a ocasião terá de cotejar aquilo que no dia 16 próximo será aprovado do que se contém nos Anais desta Casa, como, repetimos, uma prova de deferência que o Governo, por seu Poder Executivo, teve ao Legislativo, quando indagado sobre o teor deste documento.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Muito grato a V. Ex^a, nobre Senador Virgílio Távora que, nesta Casa, tem trazido informações valiosas, inclusive as relacionadas com assistência ao Nordeste e, especificamente, informações sobre esse Projeto Sertanejo que, segundo disse no início do meu discurso, vem sendo apontado como uma solução mais viável para o combate à estiagem no Nordeste.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Pelo menos com o apoio de parte da liderança nordestina.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Certo, nobre Senador, porque como V. Ex^a viu, no curso deste modesto pronunciamento e em outros debates travados, nesta Casa, a abertura de frente de serviço é uma solução que, pelas experiências anteriores, não atende nem aos interesses do Nordeste, nem aos interesses pessoais da massa de flagelados. É exatamente o que estou pretendendo...

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Nisso, estamos de pleníssimo acordo.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — ... defender, embora reconhecendo que diante do dilema, do drama realmente crucial, com que se defronta o Nordeste, os líderes da região são levados a reivindicar esse mesmo tipo de atendimento.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Mesmo porque o projeto é uma tentativa, não é Senador?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Certo.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Nós não escondemos aqui que era uma tentativa, um ensaio, o Projeto Sertanejo. Foi bem enfatizado que era um ensaio, uma tentativa apoiada pela opinião, a nosso ver, senão unânime mas, pelo menos, de grande parte das lideranças empresariais e políticas da região tão castigada pela seca.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Inclusive, nobre Senador Virgílio Távora, em fevereiro, quando ainda havia aquela expectativa em torno da estiagem no Nordeste, esperanças se renovavam a cada instante, diante da possibilidade de os índices pluviométricos voltarem a atingir níveis mais razoáveis, mantive entendimentos com o Superintendente da SUDENE, engenheiro José Lins de Albuquerque, e senti, realmente, da parte de S. Ex^a, aquele constrangimento natural, de um conhecedor dos problemas da região que é, de vir autorizar a abertura de frente de serviços. Era a própria autoridade, o dirigente máximo da SUDENE, que realmente confessava que a frente de serviços utilizada em episódios anteriores, e, agora reeditada, infelizmente não atende aos interesses da Região Nordeste.

Continuando, Sr. Presidente.

E muitas das tais frentes foram instituídas na área do Polígono, para a construção de estradas a cargo, especialmente, do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.

Em Iguatu, por exemplo, recebi, pessoalmente, no último dia 13, solicitação veemente no sentido de postular a inclusão da rodovia Iguatu—Quixelô—Solonópole, cujo traçado foi efetuado em 1974 pelo Consórcio Rodoviário do Estado, na programação de emergência, tendo em vista a sua extraordinária significação econômica, pois serviria para escoamento do algodão produzido naquele longo trecho do território cearense.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Eminente Senador, permite mais uma outra interrupção?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Com todo prazer, nobre Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Notícia boa para V. Ex^a! Na semana passada, o Ministro Rangel Reis, o Diretor-Geral do DNOCS e o Vice-Líder da Maioria, que aqui, no momento, fala, reuniram-se e discutiram sobre a necessidade de determinadas providências que se tornavam urgentes. Naquele instante, ouvimos de S. Ex^a a determinação do socorro a Solonópole, não apenas com açudes, sugeridos pelas autoridades estaduais, mas em atendimento daquela reivindicação, tanto minha quanto de V. Ex^a, que é, justamente, esta rodovia que, de Solonópole, demanda Orós e Iguatu.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Exato!

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — CE) — Já foi dado conhecimento a esse respeito, à gestora municipal, aliás, do Partido de V. Ex^a

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — CE) — Realmente, nobre Senador, quando estive em Iguatu, e até mesmo no Distrito de Quixelô, líderes comunitários, com os quais conversei a respeito do problema da estiagem, defendiam a construção desta estrada, dentro do traçado elaborado por técnicos do Consórcio Rodoviário do Estado. Então, seria aproveitado um trabalho inicial, e, definitivamente, se construiria esta via de acesso, ligando Iguatu a Solonópole, passando pelo Distrito de Quixelô.

E continuo, Sr. Presidente:

O distrito iguatense de Quixelô, densamente povoado, é considerado como um dos maiores celeiros da cotonicultura regional, sendo, ainda, produtor de feijão e milho, em escala apreciável.

Dispondo os dois Municípios — Solonópole e Iguatu — daquela via para transportar a sua produção, não há dúvida de que, aquinhoados como merecidamente pretendem, ficariam em melhores condições de contribuir para o desenvolvimento do Ceará.

Mencione-se a circunstância de que, acossados pela carência de chuvas, muitos agricultores de Quixelô deslocaram-se no dia 5 passado para a sede municipal, à procura de auxílio por parte das autoridades locais — fato amplamente comentado, inclusive por mim, em discurso proferido, nesta Casa, na sessão ordinária do dia 6 do corrente, e lembrado ao início da sessão de hoje, em aparte concedido ao nobre Senador Leite Chaves.

Senhor Presidente:

Há uma expectativa entre os Estados circunscritos no Polígono das Secas quanto ao lançamento do **Projeto Sertanejo**, a ocorrer, no dia 16 de julho vindouro, pelo Presidente Ernesto Geisel.

Confia-se em que, doravante, quando se repetir o fenômeno cíclico da estiagem, já estará o Nordeste aparelhado para enfrentá-lo, sem que seja preciso apelar para as soluções meramente emergenciais, como até aqui tem ocorrido.

Segundo fontes da Pasta do Interior, o objetivo primordial do

Projeto Sertanejo

“é fortalecer pequenos e médios estabelecimentos agrícolas, a partir de uma combinação de agricultura seca (algodão) com agricultura irrigada de ciclo curto (feijão, mandioca e milho, entre outros produtos) obtida pela acumulação de água em açudes e perfuração de poços.”

De acordo com o que tem sido noticiado, a execução do **Sertanejo** ocorrerá entre 1976 e 1979, devendo até dezembro verificar-se a implantação dos primeiros núcleos no Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba, Piauí e Bahia.

Destaque-se que, na conformidade das linhas mestras do Projeto, cada núcleo abrangerá uma área de 2.800 quilômetros, irradiando assistência às propriedades localizadas num raio de 30 a 40 quilômetros.

Caberá ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, a cuja frente se encontra o Dr. Osvaldo Pontes — engenheiro competente e dinâmico — a incumbência de executar a nova planificação, fazendo-o em colaboração com a própria SUDENE e os governos estaduais.

Reunindo profissionais experimentados e com largo tirocínio, o DNOCS tem amplas possibilidades de cumprir as metas delineadas no **Projeto Sertanejo**, bastando, para tanto, que lhe sejam alocados recursos suficientes por parte do Governo Federal.

Já era tempo, Sr. Presidente, de se por em execução na região do Polígono um programa de trabalho, tecnicamente estruturado e capaz de consubstanciar soluções duradouras para a questão da Seca.

É certo que, anteriormente, outras fórmulas foram tentadas, como a da construção de grandes reservatórios e conseqüente armarzenamento de substanciais volumes de água.

Desde a velha IFOCS ao DNOCS de hoje, desde o BNB à SUDENE, muita coisa foi feita em favor da minha região.

De Epitácio Pessoa a Getúlio Vargas, de Juscelino Kubitschek a Ernesto Geisel, iniciativas de largo alcance foram adotadas, dentro das condições existentes em cada época.

Agora, porém, na era do planejamento, quando a moderna tecnologia atinge um estágio de acentuado aprimoramento, é de esperar que a assistência ao Nordeste assuma conotações mais positivas e sirva para situar o espectro das secas num quadro de “realismo cíclico”, enfrentado com instrumento que reduzam ao mínimo os seus danosos efeitos.

Os jornais de ontem, aliás, trazem, em suas colunas, informações detalhadas sobre o que vem ocorrendo em toda a região diretamente afetada pela ausência de pluviosidade.

Há, inclusive, a desoladora constatação de que, em 185 municípios, as lavouras acham-se irremediavelmente perdidas. Com prejuízos parciais somam-se 491 e apenas 213 comunas mostram-se em condições de normalidade.

Enquanto isso, relacionam-se 220 frentes de trabalho, nas quais obtiveram alistamento quase cem mil operários.

O jornalista Geraldo Teixeira, em reportagem escrita na cidade de Irecê, na Bahia, e transcrita no **Jornal do Brasil**, edição de 20 de junho, acentua, em meio à narração dos lamentáveis fatos que observou:

“As condições de trabalho são quase desumanas. Não há sequer um abrigo onde, nas duas horas de descanso depois do meio-dia, os homens possam se proteger do sol forte e da temperatura que entre 10 e 15 horas chega muitas vezes aos 40 graus. Na verdade, o único serviço prestado aos empregados é o envio diário de um tonel de água, insuficiente para atender a todos. Quem não quiser correr o risco de ficar sem ela, tem de trazer de casa.”

Eis, Srs. Senadores, o Nordeste brasileiro nos dias atuais, mergulhado nas mesmas e angustiantes dificuldades que tanto marcaram no passado a sua gente, pela aflição e o sofrimento.

Em 1977, um século terá decorrido da grande hecatombe ecológica que ceifou, sobretudo pela inanição, a vida de milhares de irmãos nossos, nos sertões adustos daquela causticada faixa do território brasileiro.

Que não mais se reeditem todas estas páginas lastimáveis — deprimentes para uma potência emergente, que deseja naturalmente muito bem projetar-se diante dos demais Países cultos e civilizados.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. Muito obrigado. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (ARENA — CE. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, para conhecimento da Casa lemos, por solicitação do signatário, uma das pessoas a quem tanto hoje deve o Nordeste, o eminente Economista Antônio Nilson Holanda, teor de telex passado por S. Ex^a sobre notícia publicada no **Jornal do Brasil** a respeito do Banco do Nordeste do Brasil

“Do Banco do Nordeste do Brasil S/A
N NR TLX 1084 — Fortaleza 18 jun 76

Exmo. Sr.

Senador Virgílio Távora

Senado Federal Brasília (DF)

GAPRE. 76/466 — Tenho a satisfação de retransmitir Vossência texto telex que nesta data estou dirigindo **Jornal do Brasil** sobre notícia ontem publicada relativa BNB.

“GAPRE. 76/465 — O **Jornal do Brasil** de ontem publicou notícia sobre sugestões que teriam sido apresentadas a Secretaria de Planejamento da Presidência da República por um grupo de trabalho constituído com o objetivo de propor a desestatização da economia.

Entre essas sugestões inclui-se a de “reformular as atribuições operacionais do Banco do Nordeste” de modo a que a instituição “passe a funcionar como Banco de Desenvolvimento com a reformulação”. Diz o JB: “Esse Banco Federal extinguiria as suas Agências e transferiria suas aplicações tipicamente bancárias comerciais para as entidades do sistema bancário privado”.

Sobre o assunto, gostaria de prestar os seguintes esclarecimentos:

a) O Banco do Nordeste é — como sempre foi — um Banco de Desenvolvimento, atuando predominantemente como Banco Rural e Industrial PTVG as operações de longo prazo para financiamentos de Projetos Agrícolas, Industriais e de Infra-estrutura correspondem a mais de 60 por cento das aplicações totais do Banco. A Diretriz da atual Administração do Banco é aumentar ainda mais essa proporção, o que depende tão-somente da Disponibilidade de Recursos Especiais a serem mobilizados do Governo Federal PTVG

b) O BNB exerce também, de forma subsidiária, a Função de Banco Comercial, reforçando a Assistência Financeira que é prestada ao Empresariado Regional pelos demais Bancos que operam no Nordeste PTVG

c) Caracteriza-se assim o BNB como um Banco de Desenvolvimento de tipo misto, modelo que, a nosso ver, é mais adequado e eficiente para um Banco Regional do que o modelo de Banco de Desenvolvimento puro, somente apropriado para Bancos de caráter nacional ou localizados em áreas mais desenvolvidas PTVG

d) A função de Banco Comercial, embora suplementar, é extremamente importante:

1. Para o próprio Banco, dando-lhe maior flexibilidade operacional, permitindo-lhe operar com economias de escala e assegurando-lhe o equilíbrio financeiro que estaria comprometido se o Banco operasse exclusivamente nas áreas de crédito subsidiado (particularmente crédito rural) PTVG

2. Para o empresariado regional, que conta com uma fonte suplementar de crédito de curto prazo numa região em que a Assistência Creditícia dos Bancos Privados é particularmente escassa (os Bancos privados suprem apenas 20 por cento da oferta de crédito global do Nordeste) e em grande parte orientada por diretrizes e interesses extra-regionais sabido que a maioria dos Bancos privados têm suas sedes na Região Centro-Sul.

Com todo o respeito que nos merecem os membros do grupo de trabalho referido, somos forçados a reconhecer que as suas sugestões — no concernente ao BNB — são simplistas e, na realidade, revelam desconhecimento das reais características deste Banco e da Região em que atuamos. Além disso, são sugestões de caráter puramente negativo que, infelizmente, não contribuem para dar ao debate sobre estatização o nível de coerência e racionalidade e sentido construtivo que todos nós desejamos seja alcançado.

Agradecemos, desde já, a atenção que for dada a estes comentários."

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os meus protestos de estima e consideração.

Antonio Nilson Craveiro Holanda
Presidente Banconordeste"

Sr. Presidente, V. Ex^a, o Senador Mauro Benevides, os Senadores do Nordeste, que representam uma região tão sofrida, sabem perfeitamente o que tem representado aquela instituição bancária como banco comercial nos momentos de crise por que passou a área.

Retirar-lhe essa função, é um desserviço e nisso certos estão MDB e ARENA, pela unanimidade de seus representantes nordestinos que estão de acordo: O Banco do Nordeste foi uma conquista da região em 1953; respondeu-lhe bem aos esforços então empregados pelos seus representantes, dando-lhes suporte para o seu desenvolvimento, de um lado, e para manutenção de suas atividades comerciais e industriais, através de empréstimos a curto prazo, tão valiosos, num passado que não vai longe e num presente em que se

afirma, de maneira absolutamente categórica, a sua importância e a valia desse seu apoio.

Era o que tínhamos a dizer. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Senador Evelásio Vieira.

O SR. EVELÁSIO VIEIRA PRONUNCIA DISCURSO QUE, ENTREGUE À REVISÃO DO ORADOR, SERÁ PUBLICADO POSTERIORMENTE:

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Senador Itamar Franco.

O SR. ITAMAR FRANCO (MDB — MG — Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Antes de iniciar o pronunciamento que deverei fazer nesta tarde, mais uma vez, respeitosamente, vejo-me na contingência de cobrar da Mesa Diretora do Senado Federal a solução do problema do estágio dos universitários, apresentado no ano passado nesta Casa e até hoje, por incrível que pareça, não sei qual a dificuldade encontrada para aprovação deste nosso pedido. Razão por que, com todo o respeito e acatamento que merece o preclaro Presidente, peço a interferência de V. Ex^a para solucionar de vez o problema do estágio dos universitários no Senado Federal.

Era a primeira observação que eu faria.

Agora, Sr. Presidente, passo ao meu pronunciamento:

A uniformidade é um dos pressupostos da simplificação de qualquer sistema, só convindo desfazer-se quando a especialização de um ramo de uma ordenação exige tratamento próprio, no sentido de maior rentabilidade, racionalização ou de mais lógica adequação aos objetivos colimados.

Tratando-se da organização competencial do Poder Judiciário, sendo a Justiça do Trabalho, em virtude de norma constitucional, competente para Conciliar e Julgar os Dissídios Individuais e Coletivos entre Empregados e Empregadores e, mediante Lei, outras controvérsias oriundas de relação de trabalho (art. 142, § 1º, da Constituição Federal), foi, no entanto, excepcionalmente deslocada para a Justiça Federal, comum, a competência para o processo e julgamento dos "litígios decorrentes das relações de trabalho dos servidores com a União, inclusive as autarquias e as empresas públicas federais" (art. 110 da Constituição, também com a redação dada pela Emenda Constitucional de 1º de outubro de 1969).

Acompanhando com intensa dedicação o equacionamento dos problemas do Direito Social brasileiro, nunca sentimos razoabilidade na inovação com que a supracitada Emenda Constitucional retirou da competência da Justiça do Trabalho o processo e o julgamento das relações jurídico-trabalhistas de interesse imediato da União e de suas autarquias e empresas públicas.

Consta ser a Justiça do Trabalho mais propícia ou sensível aos interesses dos empregados, obviamente em detrimento dos patrões.

Não é válida essa concepção para quem, mais atento à realidade dos fatos, se compenetra de que é o Direito do Trabalho caracteristicamente paternalístico, com fundamento indiscutível na desigualdade social, sobretudo econômica, naturalmente existente entre empregados e empregadores, aqueles hipossuficiente.

Com efeito esse fortalecimento dos trabalhadores por meio das normas legais é a própria aplicação, em um campo específico, do princípio constitucional da igualdade de todos perante a Lei.

A lei trabalhista é tranqüilamente favorável ao empregado, não o sendo propriamente o aplicador, senão na medida em que esteja refletindo o espírito protecionista em face das circunstâncias várias do caso concreto.

Ultimamente, dentre as sugestões apresentadas para a programada Reforma do Poder Judiciário, constam o retorno das causas trabalhistas da União e suas autarquias e empresas públicas para a órbita da competência da Justiça do Trabalho, bem como a su-

pressão da paritariedade dessa Justiça Especializada, ou seja, de sua composição colegiada.

Trata-se de dois pontos que estariam sendo recusados, nisso dissentindo do entendimento do Supremo Tribunal Federal.

Mantendo os juizes classistas, particularmente como favoráveis, isto é, os representantes dos empregados e dos empregadores na composição dos diversos órgãos da Justiça do Trabalho, o Governo tende a deixar fora da Justiça especializada as causas trabalhistas da União, inclusive autarquias e empresas públicas, assim confirmando a orientação excepcional adotada em 1969. Particularmente somos favoráveis aos juizes classistas.

Inquestionavelmente, essa mutilação do objeto da Justiça trabalhista não deixa de representar um desprestígio para aquele importantíssimo setor da Jurisdição, certamente calcado na falsa suposição de parcialidade em prol dos obreiros, não apenas pela formação dos Magistrados do Trabalho, como também pela composição paritária, que conta com representantes dos empregados, assim como dos empregadores, em igualdade numérica.

Se o caráter colegiado tem influenciado na manutenção do deslocamento daquelas causas de seu campo jurisdicional próprio ou natural, então se revela a contradição de convir a manutenção dos juizes classistas mas não convir sua participação no julgamento dos feitos de interesse da União, havendo, pois, o intuito de se adotarem dois pesos e duas medidas.

Por ser um imperativo da lógica e da uniformidade, esperamos que, prevalecendo o bom senso, seja acolhida a sugestão do Excelso Pretório, no sentido de voltarem para a Justiça do Trabalho o processo e julgamento dos dissídios trabalhistas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes.

Aqui fica, pois, o nosso apelo para que na reforma do Poder Judiciário, tal sugestão seja acatada. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — A Presidência esclarece sobre a reclamação que V. Exª faz, que realmente não é a primeira vez. Em outra oportunidade em que eu estava eventualmente na Presidência, V. Exª fez idêntica reclamação e tive ensejo de falar com o Relator a respeito do assunto. De fato, o Relator apresentou o parecer da Comissão Diretora, mas ocorreu um equívoco: ao invés de dar parecer sobre a última proposição de V. Exª, que trata de providências mais diretas do próprio Senado, deu parecer sobre a primeira solicitação de V. Exª, no sentido de estender aos estagiários da Câmara Federal a oportunidade de também participar dos trabalhos legislativos do Senado. Verificada a ocorrência do engano quanto à proposição que devia merecer o parecer, posso dizer a V. Exª que falei novamente com o Relator e S. Exª prometeu apressar o parecer, no sentido de a proposição vir à apreciação do Plenário.

O SR. ITAMAR FRANCO (MDB — MG) — Mais uma vez, agradeço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Senador Evandro Carreira.

O SR. EVANDRO CARREIRA (MDB — AM. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, sem a Amazônia o Brasil jamais será uma grande potência. Farei desta expressão o exórdio de todos os meus discursos nesta Casa à semelhança daquele exórdio que o orador romano usava, para preparar o povo de Roma contra Cartago.

Sem a Amazônia o Brasil jamais será uma grande potência.

Recentemente, Sr. Presidente e Srs. Senadores, li, no *Jornal da Manhã* de São Paulo, de 30 de maio de 1976, um artigo da lavra do Jornalista Genival Rabelo, "Contradições e Incoerências" que se faz mister trazer ao debate, nesta Casa, porque diz respeito a uma ação sub-reptícia que se está praticando no Brasil e integra a grande conjura, a grande conspiração contra o desenvolvimento brasileiro, é a atuação da celebríssima BEFAM. Uma instituição que tem por incumbência distribuir anticoncepcionais para deter a explosão demográfica no Brasil.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, o Brasil tem dois grandes inimigos — isso é indiscutível. Primeiro, o alienígena inteligente que, a serviço de sua pátria, urde e trama — com muita razão, pois serve à sua Pátria — todos os recursos para evitar uma competição, o aparecimento de um novo competidor no cenário internacional. A sua ação é válida, com respeito ao seu nacionalismo, e muito justa. Agora, o segundo inimigo nosso, somos nós mesmos, ensimesmados na nossa burrice, na nossa caturrice, naquele velho comportamento de, adivinhando a tempestade, enfiar a cabeça na terra como faz o avestruz. Não acordamos diante do perigo, para atitudes salutares de imediato.

Esse Instituto, de inspiração alienígena continua insidiosamente a atuar no Brasil, provocando ou tentando provocar uma parada na nossa explosão demográfica, explosão da qual dependemos para nos afirmar no cenário mundial.

Porque eu continuo a lhes repetir: o Brasil jamais será uma grande potência se perder a Amazônia, ou se perder qualquer parte grande do seu território. Mas a Amazônia, indiscutivelmente, é a mais ameaçada porque é a desocupada, é a não integrada.

Como pretender uma secção do Sudeste, do Sul, do Nordeste, se eles se acham ocupados, se há uma população aborígine, se há brasileiros lá, mantendo o território, garantindo o *uti possidetis*.

Mas na Amazônia desocupada e já se disse, já se proclamou que nenhum país pode almejar sentar à mesa das grandes potências se não tiver mais de sete milhões de quilômetros quadrados e se não alcançar uma população de duzentos milhões de habitantes. Isto já constitui um axioma, um dogma da Geopolítica.

Pois bem, esse instituto, num comportamento cancerígeno, numa atitude de deter, de diminuir, de desacelerar a corrida brasileira à cadeira que tem, que é e será cativa, no cenário das grandes nações, continua a agir, continua a impedir a explosão demográfica brasileira.

Leio o artigo do ilustre jornalista, porque merece tomada de conhecimento por parte desta Casa, como esta Casa merece tomar conhecimento do que faz a Igreja, hoje, que vi no repórter televisivo. A Igreja de São Paulo se reúne com cartazes e faixas exigindo congelamento dos preços, exigindo salários melhores, e ela integra o artigo do ilustre articulista Genival Rabelo, que tem o seguinte cabeçalho:

CONTRADIÇÕES E INCOERÊNCIAS

Genival Rabelo

Tem razão Dom Eugênio de Araújo Sales, Cardeal-Arcebispo do Rio de Janeiro, ao incluir no rol das contradições e incoerências do mundo moderno, a suspeitíssima campanha do planejamento familiar.

"Promove-se a igualdade de direitos para a mulher — observa ele —. Contudo, nos movimentos denominados libertadores, tão ruidosos, não se ouve uma só palavra diante dos processos de limitação de filhos. Apesar de todo o poderio econômico manifestado em custosas propagandas, é patente, hoje, o perigo que os contraceptivos podem acarretar à saúde feminina e da prole."

Em torno desta assertiva, fizemos divagações anteriormente, em discurso nosso, dizendo que a mulher representa um ecossistema. Ela tem um equilíbrio biológico e com o anticoncepcional dado a ela agora, não se pode avaliar os insultos que acarretará, inclusive, no seu gene, no seu cromossoma responsável pelos caracteres hereditários que podem acordar, daqui a duzentos ou trezentos anos, em defeitos físicos.

"Dos homens nada se exige. Paira o silêncio sobre esta injusta discriminação".

Já tive oportunidade de assinalar a esse respeito que a campanha é dirigida pelos países ricos contra os países pobres, cujo crescimento populacional é a única força de pressão de que dispõem para participação no grande bolo da pro-

dução mundial. No particular, o Brasil marcou uma posição coerente, baseada nos seguintes pontos, conforme recorda o Cardeal Arcebispo do Rio de Janeiro: 1) necessidade estratégica da ocupação efetiva de seu território; 2) importância econômica decorrente de um poderoso mercado interno; 3) densidade demográfica como fator de projeção futura do País.

Diante dos nossos espaços vazios, só pode insistir na tese da contenção da prole quem realmente não vê no homem a medida de todas as coisas. Fala-se em qualidade, quando não se pode deixar de ter em vista que esta é uma decorrência das próprias exigências de sobrevivência humana. Costumo assinalar que uma das razões básicas do subdesenvolvimento do Hemisfério Sul é precisamente o fato de toda a sua população não alcançar senão uma décima parte da população mundial. A concentração populacional, como decorrência da revolução industrial, é que responde pela pujança econômica da Europa e dos Estados Unidos, apesar das incongruências geradas pelo capitalismo (ditadura da máquina), com todo o seu cortejo de injustiças sociais. Um dos mais sérios óbices à aceleração do desenvolvimento econômico da União Soviética reside na lentidão da transferência da mão-de-obra camponesa para as atividades secundárias, terciárias e quartenárias dos centros urbanos. Enquanto nos Estados Unidos, apenas 5% da força de trabalho se aplicam à produção agrícola e nos países mais desenvolvidos da Europa esse percentual alcança no máximo 16%, a União Soviética ainda conserva no campo mais de 20% de sua população ativa. É evidente, portanto, a menor mecanização da lavoura soviética em confronto com a norte-americana e europeia, resultando numa menor produtividade da mão-de-obra. Outro fator de atraso é a desproporção entre a vastidão territorial e a população global da União Soviética. São 22 milhões e 400 mil km² para apenas 260 milhões de habitantes, o que representa uma densidade demográfica cerca de 4 vezes inferior à dos Estados Unidos e quase 40 vezes inferior à do Japão ou da Holanda. Se os demógrafos franceses concluem, hoje, que a população ideal para a França (550 mil km²), dentro das condições de progresso que o desenvolvimento tecnológico pôs a serviço do homem, seria da ordem de 260 milhões de habitantes, não há exagero em dizer-se que os nossos 120 milhões de almas venceriam mais facilmente os obstáculos do subdesenvolvimento, se se concentrassem num Estado como o da Bahia (550 mil km²).

Nessa ordem de raciocínio, entende-se facilmente o desequilíbrio entre o estágio de desenvolvimento de São Paulo e de Minas Gerais, para não falar do Amazonas, de Mato Grosso ou do Pará...

Portanto, admitir-se que uma BEMFAM mantenha, com recursos vindos do estrangeiro, a pernicioso campanha de contenção da natalidade, num País como o nosso, de 8,5 milhões de km², alcança as raízes do inacreditável.

Outra incoerência citada pelo Cardeal-Arcebispo do Rio de Janeiro é a campanha de desestatização da economia brasileira. Que se pretende, em verdade? Que o Estado volte à cômoda posição de observador, deixando-se bloquear pelo poder econômico, exclusivamente a serviço do lucro de uns poucos, sem qualquer consideração para com as necessidades e até mesmo exigências do bem-estar social? Se é isso, esboça-se, fora de dúvida, a ameaça de um retrocesso inadmissível, inclusive porque contrariando a irreversível marcha da história. Quem estaria alimentando a impatriótica campanha? Aventa-se a hipótese de que teria sido manobra para levantar uma cortina de fumaça em torno da discussão do papel das multinacionais no processo desenvolvimentista brasileiro. Não creio que uma campanha do vulto da que se está promovendo em torno da desestatização tivesse apenas origem

nessa hábil intenção de tornar esquecido o aspecto alienante da soberania nacional representado pela invasão do capital estrangeiro na economia brasileira. Ela de tal forma beneficiará o próprio avanço do referido capital, pela eliminação do único concorrente capaz — o capital estatal — que é muito mais provável que caiba, nos bastidores, a maior parcela de responsabilidade pela sua promoção ao maior beneficiário em perspectiva: precisamente o capital estrangeiro. Nossos homens da livre empresa — eternas panelas de barro em choque com as panelas de ferro, que são as multinacionais — se estariam deixando iludir, infantilmente, embarcando numa canoa sem caminho, se, de fato, se pretende falar com seriedade em termos das exigências do desenvolvimento e soberania nacionais.

Um exemplo: o Banco do Brasil responde por 72% do volume global do crédito agrícola neste País. O Banco da Lavoura de Minas Gerais, nascido para servir aos tropeiros das Alterosas, virou tão cidadão, que mudou de nome". Na desestatização pretendida, quem socorrerá os agricultores?"

Sr. Presidente, estamos ventilando este tema porque ele é de suma gravidade. O Brasil precisa de uma população mais numerosa; os nossos 110 milhões de habitantes constituem um núcleo rarefeito para explodir o desenvolvimento desses 8,5 milhões de quilômetros quadrados.

Depoimentos de demógrafos, de economistas, de estudiosos, concluem que a França, com seus 550 mil quilômetros quadrados, precisa de uma população de 260 milhões de habitantes. Ora, o Brasil, com uma superfície de 8.500 milhões de quilômetros quadrados, com 110 milhões de habitantes, está preocupado em conter a explosão demográfica, distribuindo anticoncepcionais.

Sr. Presidente, que as autoridades despertem e se alertem em torno da celeberrima BEMFAM.

Muito obrigado. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lourival Baptista.

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

Não será exagero afirmar-se que o desenvolvimento de Sergipe está bastante dependente da abertura do Porto de Aracaju. É sabido, porque uma velha questão, que o porto da capital sergipana está há anos desativado, com sua barra sofrendo intenso assoreamento, obstruindo o seu canal de acesso.

Trata-se, Sr. Presidente, de questão de suma importância para a economia do Estado, sobre a qual o Governador José Rollemberg Leite dirigiu-se, por ofício, ao Presidente Ernesto Geisel, em fevereiro deste ano, solicitando providência para solucionar o problema do Porto e da Barra de Aracaju.

A ausência de uma infra-estrutura portuária adequada implica na perda de oportunidade para a instalação de unidades industriais de grande porte, o que é sumamente nocivo para o nosso Estado e para o esforço de desenvolvimento que lá se desenvolve. Por outro lado, o veloz assoreamento da Barra de Aracaju não está mais permitindo a entrada regular de navios. Por isso, o suprimento de trigo, antes feito por via marítima, está-se fazendo através da Bahia e Alagoas, por rodovia, elevando o preço do produto. A PETROBRÁS, ACHESF e outras empresas logo estarão sendo vítimas dessa situação, agravando-se de muito os prejuízos decorrentes das condições do porto de Aracaju.

Sr. Presidente, estou certo de que Sergipe contará com todo o apoio da PETROBRÁS, sob a esclarecida direção do Engenheiro Arno Oscar Markus, para a solução desse problema.

Aplaudo, assim, a iniciativa do Governador José Rollemberg Leite, por entregar ao Presidente Ernesto Geisel ofício através do qual expõe a grave situação do porto de Aracaju e se empenha junto ao Chefe do Governo para a adoção de urgentes e adequadas medi-

das. Estou certo, Sr. Presidente, de que o dramático apelo do Governador será ouvido e atendido pelo eminente Presidente da República, bem como pelo Ministro Dirceu Nogueira.

Documento da maior importância, solicito que faça parte deste pronunciamento, manifestando a minha esperança de que o Governo Federal dê ao assunto solução urgente. (Muito bem!)

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

Ofício entregue pelo Governador José Rolemberg Leite ao Presidente Ernesto Geisel, na audiência que lhe foi concedida, no Palácio do Planalto, em 24 de fevereiro de 1976.

Aracaju, 21 de fevereiro de 1976.

"Excelentíssimo Senhor Presidente da República, General Ernesto Geisel.

As perspectivas de desenvolvimento de uma economia estão diretamente relacionadas às disponibilidades de recursos nelas existentes e o conjunto de infra-estrutura básica que tem a oferecer. Neste sentido, a existência de instalações portuárias coloca-se em posição de destaque como fator locacional para a instalação de unidades industriais de grande porte, as quais utilizam essa infra-estrutura como principal suporte para o escoamento de seus produtos.

Levando-se em conta este fato, a economia sergipana, dispondo de grandes reservas minerais ainda inexploradas, vem sendo prejudicada desde muito tempo pela ausência de infra-estrutura portuária, induzindo a que vários empreendimentos de grande porte deixem de se instalar nesta Unidade Federal. Mais recentemente, a situação tem-se agravado em decorrência do rápido assoreamento da Barra de Aracaju, que não permite a entrada regular de navios até mesmo de pequeno calado, dificultando assim o fluxo de mercadorias por via marítima e onerando os preços desses produtos em função da elevação dos custos do seu transporte.

Esta situação tem prejudicado até mesmo os serviços de apoio das pequenas embarcações que operam junto às plataformas da PETROBRÁS, notadamente pelas dificuldades de entrada e saída da barra. Essa empresa estatal vem identificando na ausência de infra-estrutura portuária e no difícil acesso pela Barra de Aracaju, pontos de estrangulamento à expansão de suas operações em Sergipe, incorrendo, inclusive, na elevação dos seus custos de produção.

Também o suprimento do trigo no Estado, que era efetuado por via marítima, pelos problemas acima apontados, vem-se processando através dos portos da Bahia e Maceió, com sua complementação por via rodoviária, proporcionando a elevação dos seus custos operacionais. Tal fato poderá incorrer no fechamento do Moinho de Sergipe ou, quando menos, a sua transferência para outro Estado, como já cogita a empresa que o explora, prejudicando ainda mais a economia sergipana.

Recentemente, está se instalando neste Estado, no município de Santo Amaro das Brotas, às margens do Rio Sergipe, uma unidade industrial para montagem de plataformas marítimas para a PETROBRÁS, que variam de 1.000 a 10.000 toneladas cada uma, bem como duas novas unidades produtoras de cimento, com capacidade de mil toneladas/dia estão sendo projetadas para Sergipe, sendo grande parte dessa produção destinada à exportação. Essas indústrias irão necessitar do livre acesso pela Barra de Aracaju, sem o que ficariam inviabilizados os seus projetos.

Assim sendo, a inexistência de um porto aparelhado e a desobstrução do canal da barra representam sérios estrangulamentos à demarcação de um processo de modificação da estrutura econômica do Estado de Sergipe, a qual ainda se mantém estagnada em função desses obstáculos. Vale também mencionar que a própria Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF), enfrentou e ainda enfrenta grandes dificuldades para o transporte de materiais e equipamentos utilizados na ampliação da usina de Paulo Afonso,

por não dispor do Porto de Aracaju. Dentro de alguns anos, será iniciada a construção da Usina de Xingó, uma das maiores do País, cujo canteiro de obras provavelmente ficará localizado na margem direita do Rio São Francisco, em território sergipano. Aracaju, distante apenas 200 quilômetros da área, seria o porto ideal para servir de apoio a essas obras, com considerável redução dos custos, além de possibilitar uma mais rápida movimentação dos materiais e equipamentos.

Inúmeros grupos industriais têm procurado o Governo, demonstrando interesse em instalar no Estado indústrias de grande porte, como as de vidro, cal e carbono de cálcio, papel, fertilizantes, produtos clorados, equipamentos pesados, todos dependendo de exportação tanto para o mercado regional ou nacional e até mesmo para o mercado externo e, portanto, carentes de infra-estrutura portuária. A todos eles vem o governo do Estado prometendo acionar gestões junto aos organismos federais, no sentido de solucionar o velho e secular problema do porto de Aracaju, que tem se constituído em um verdadeiro desafio às administrações passadas.

Além dessas indústrias, podem ser mencionadas as plantas de amônia, cujos projetos já foram aprovados por Vossa Excelência e a futura exploração de sais minerais e conseqüente implantação da usina que processará o potássio, além de outros produtos químicos que terão de ser transportados, por via marítima, para os grandes centros consumidores.

Por essas razões, torna-se imprescindível que, no início de operação desses empreendimentos, já disponha o Estado de um adequado porto, suficientemente dimensionado em termos de localização e instalação, para atender ao fluxo de carga e descarga previsto, superior a três milhões de toneladas/ano.

Em assim sendo, face à importância que o assunto representa e preocupado em encontrar solução para esse problema é que o Governo de Sergipe dirige-se a Vossa Excelência, com a devida vênia, a fim de solicitar seja autorizado ao Ministério dos Transportes solucionar com brevidade o problema do porto de Aracaju, evitando-se assim maiores prejuízos à economia estadual.

Estudos técnicos indicam que, sendo Sergipe o centro mais diversificado do Nordeste em termos de disponibilidade de matérias-primas, poderá constituir-se no principal núcleo da indústria químico-petroquímica de base de todo eixo Salvador-Recife. Em decorrência deste fato, mister se faz que sejam aproveitadas estas vantagens comparativas de que o Estado dispõe, cujos resultados finais se refletirão no conjunto da economia nacional, promovendo a integração da grande Região Nordeste ao desenvolvimento do País. Este é o fundamento, Sr. Presidente, pelo qual o Governo do Estado vem à presença de Vossa Excelência pleiteando uma solução para o problema do Porto e da Barra de Aracaju, cujo estrangulamento, além dos prejuízos que vem causando à economia estadual, mantendo-a quase estagnada, poderão vir a comprometer, também, a própria economia do País, especialmente agora quando, por força das distorções externas, o incremento das exportações de produtos industrializados e a redução das importações tornam-se fundamentais ao equilíbrio da sua balança comercial.

Receba, Senhor Presidente, o agradecimento e a manifestação de apreço do Governo e do povo sergipanos, que aguardam, confiantes, a sábia decisão de Vossa Excelência. José Rollemberg Leite, Governador do Estado".

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Concedo a palavra ao nobre Senador Vasconcelos Torres.

O SR. VASCONCELOS TORRES (ARENA — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Dois assuntos de interesse sindical me trazem à tribuna, no dia de hoje: o primeiro é relativo à categoria profissional dos porteiros de edifícios, que deflagraram através do órgão dirigente da classe, Sindicato dos Empregados em Edifícios, sob a presidência do Senhor José Feliciano de Aquino, campanha salarial a ser negociada com os empregadores, aprovando o plano de reivindicações.

Solidarizando-me com o órgão classista, Sr. Presidente, faço veemente apelo aos sindicatos para que paguem os salários dos empregados pelo menos com o reajuste do salário mínimo regional, tendo em vista que a conciliação do dissídio coletivo referente a 1975, pela morosidade do julgamento, não foi feita, fato que vem agravando a vida de milhares de porteiros de edifícios residenciais, em decorrência do crescente custo de vida, que têm seus salários congelados desde julho do ano passado — ocasião do reajustamento indicado pelo Governo e que ainda não foi liberado pelos patrões, o que justifica o justo plano de reivindicações elaborado pelo Sindicato em benefício dos integrantes da classe.

O segundo, Sr. Presidente, é para emprestar meu decisivo apoio ao encontro que será realizado nesta semana entre os representantes de diversas categorias profissionais de marítimos, liderados pela Federação classista e a Direção da Companhia Nacional de Alcalis, objetivando entendimento sobre a nova Convenção Coletiva de Trabalho.

Todos os assuntos desenvolvidos a respeito serão do conhecimento dos marítimos que terão assembléia geral a ser convocada pelos sindicatos da área, abarcados pela Convenção.

Além do reajustamento da soldada-base prevista em 37%, de acordo com os índices fixados pelo Governo para o mês de fevereiro, os marítimos estão confiantes em que os empresários abram mão do adicional por tempo de serviço sob a forma de quinquênio e a gratificação reivindicada para os draguistas, e promovam a recomposição das demais vantagens tratadas em convenções anteriores.

Por outro lado, o líder sindicalista Sr. José Levi e Silva, Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores de Transportes Marítimos e Fluviais, vem de informar que foi assinada a Convenção Coletiva de Trabalho com a Cia. Siderúrgica Nacional, o que garante aos marítimos a percepção de 37% de reajustamentos, bem como os atrasados.

Espera-se agora que dentro de poucos dias seja igualmente renovada a convenção com o Serviço de Transportes da Baía de Guanabara.

Estou certo de que não haverá nenhum retardamento da parte empresarial, a fim de que os marítimos possam receber o que lhes é legalmente devido.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Nada mais havendo que tratar, vou encerrar a sessão, designando para a próxima a seguinte

ORDEM DO DIA

— 1 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 261, de 1976, do Sr. Senador Accioly Filho, solicitando tenham tramitação em conjunto os Projetos de Lei do Senado nºs 96 e 144, de 1976, dos Srs. Senadores Ruy Carneiro e Nelson Carneiro, que alteram a redação da alínea b do Artigo nº 580 da Consolidação das Leis do Trabalho.

— 2 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 265, de 1976, do Sr. Senador Otair Becker, solicitando a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do artigo publicado no *Correio Braziliense*, intitulado "Uma fórmula insólita", de autoria do jornalista Edson Lobão.

— 3 —

Votação, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 137, de 1976, do Sr. Senador José Lindoso, que dispõe sobre a indicação de candidatos a cargos eletivos nos municípios onde os Partidos políticos não constituíram Diretórios Municipais, e dá outras providências, tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 433, de 1976, da Comissão de Constituição e Justiça.

— 4 —

Votação, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 24, de 1972, do Sr. Senador Nelson Carneiro, que regulamenta disposição constante do art. 153, § 12, da Emenda Constitucional nº 1, e dá outras providências, tendo

PARECER ORAL, da Comissão de Constituição e Justiça, contrário, dependendo de parecer sobre a Emenda nº 1, de Plenário.

— 5 —

Votação, em primeiro turno (apreciação preliminar da constitucionalidade, nos termos do art. 296 do Regimento Interno), do Projeto de Lei do Senado nº 106, de 1976, do Sr. Senador José Esteves, que determina seja contado, para o militar, o tempo de serviço prestado em atividade privada, e determina outras providências, tendo

PARECER, sob nº 382, de 1976, da Comissão:

— de **Constituição e Justiça**, pela inconstitucionalidade.

— 6 —

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 1976 (nº 1.714-C/73, na Casa de origem), que torna obrigatória a utilização do "relatório padrão de acidentes de trânsito", a ser preenchido após cada ocorrência de trânsito, e determina outras providências, tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 327, de 1976, da Comissão:

— de **Transportes, Comunicações e Obras Públicas**.

— 7 —

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei Câmara nº 45, de 1976 (nº 1.797-B/76, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que revoga a Lei nº 1.956, de 26 de agosto de 1953, tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 449, de 1976, da Comissão de Segurança Nacional.

— 8 —

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 8, de 1976, do Sr. Senador Franco Montoro, que assegura direitos dos empregados no caso de falência ou concordata da empresa, tendo

PARECERES FAVORÁVEIS, sob nº 322 e 323, de 1976, das Comissões:

— de **Constituição e Justiça**; e

— de **Legislação Social**.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Gonçalves) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 25 minutos.)

ATA DA 92ª SESSÃO, REALIZADA EM 10-6-76

(Publicada no DCN — Seção II — de 11-6-76)

RETIFICAÇÃO

Na página 3.581, 1ª coluna, no texto da EMENDA Nº 1-CCJ, ao Projeto de Lei no Senado nº 104/76, que "dá nova redação ao art. 26, da Lei nº 5.682, de 21-7-71 (Lei Orgânica dos Partidos),

Onde se lê:

É a seguinte a emenda aprovada:

EMENDA Nº 1-CCJ

Dê-se ao inciso III do art. 26, da Lei nº 5.682, de 21-7-1971, proposto pelo art. 1º do projeto, a seguinte redação:

"III — Aos cônjuges e a parentes consangüíneos ou afins, entre si, até o 3º grau, pertencerem ao mesmo Diretório, salvo se qualquer deles exercer mandato legislativo."

O rigor da inelegibilidade, até ao 3º grau, cortou, por exemplo, recentemente, a carreira parlamentar de ilustre homem público, ini-

ciada muito antes de seu sobrinho a fim de ser escolhido para governar um dos Estados da Federação. Não vale incidir no mesmo exagero.

É o meu voto, salvo melhor juízo, pela constitucionalidade, juridicidade e favorável quanto ao mérito, com a emenda acima.

Leia-se:

É a seguinte a emenda aprovada:

EMENDA Nº 1-CCJ

Dê-se ao inciso III do art. 26 da Lei nº 5.682, de 21-7-1971, proposto pelo art. 1º do projeto, a seguinte redação:

“III — Aos cônjuges e a parentes consanguíneos ou afins, entre si, até o 3º grau, pertencerem ao mesmo Diretório, salvo se qualquer deles exercer mandato legislativo.

INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS CONGRESSISTAS

ATA DA DUOCENTÉSIMA-DÉCIMA PRIMEIRA REUNIÃO ORDINÁRIA, REALIZADA EM 19 DE MAIO DE 1976

Às dezessete horas do dia dezenove de maio de mil novecentos e setenta e seis, presentes os Senhores Senadores Heitor Dias e

Henrique de La Rocque e os Senhores Deputados Raul Bernardo, José Bonifácio Neto e Raymundo Diniz, sob a presidência do Senhor Deputado José Passos Porto, reuniu-se o Conselho Deliberativo do Instituto de Previdência dos Congressistas, a fim de tratar assuntos diversos. Lida e aprovada a Ata da reunião anterior, são relatados, com pareceres favoráveis, os processos de concessão de pensão a: Ampara de Araújo; de restabelecimento de pensão, nos termos do art. 8º da Lei nº 6.311/75, de José Rollenberg Leite; de pagamento de contribuições do Sr. Ney Braga. A seguir, o Conselho prossegue na apreciação do projeto que modifica o Regimento Interno do IPC. Encerrada a discussão, o Regimento é aprovado e será mandado à publicação. Prosseguindo, o Senhor Presidente, nos termos da decisão do Conselho Deliberativo de 16 de abril de 1975, defere os seguintes processos: de inscrição como associado do servidor João Bairton Sampaio; de concessão de auxílio-doença a: Clóvis Mello, Sílvio Abreu Júnior e Yone de Abreu. Nada mais havendo a tratar, às dezoito horas e quarenta minutos é encerrada a reunião. E, para constar, eu, Zélia da Silva Oliveira, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Deputado Passos Porto.

INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS CONGRESSISTAS

RELATÓRIO DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE MAIO DE 1976

7.000 - ATIVO		8.000 - PASSIVO	
7.100 - <u>RECURSOS</u>		8.100 - <u>PAGAMENTOS</u>	
7110 - Caixa	75,00	8111 - Creditores Diversos	1.352.403,26
7111 - Bancos e Depósitos	1.251.051,02	8115 - Imposto de Renda Retido na Fonte	51.201,75
7112 - Banco do Brasil S/A	230.051,63	8116 - Títulos a Pagar	101.700,00
7113 - Bancos e Depósitos em Trânsito	9.410,20		1.505.305,01
7114 - Caixa Econômica Federal	4.200,00	8.200 - <u>RECURSOS DE CAPITAL</u>	
	2.020.435,85	8210 - Fundo de Reserva	1.000.000,00
7.200 - <u>PREVIDÊNCIA</u>		8.300 - <u>RECURSOS DE CAPITAL</u>	
7211 - Senhores Diversos	30.033,25	8310 - Resultado Operacional	
7212 - Fundo de Investimento	37.079,60	01 - Serviços Anteriores	14.032.761,07
7213 - Fundo do Banco do Brasil S/A	575.760,00	02 - Exercício Atual	375.034,07
7214 - Depósitos e Depósitos		8320 - Reserva de Capitalização	14.407.795,00
7215 - Outros	9.000,01,33	da Base Imobiliária	14.032.761,07
7216 - Projeções e Projeções	11.637.403,78		23.439.556,07
7.300 - <u>RECURSOS DE CAPITAL</u>		8.400 - <u>RECURSOS DE CAPITAL</u>	
7310 - Equipamentos e Instalações	2.074,00	8410 - Recebido p/Conta de Assistência	675.437,77
7311 - Imóveis, Móveis e Aparelhos	159.077,78	8420 - Recebido p/Conta de Seguros	
7312 - Aparelhos de Voz e Corrente	170,00	01 - De Seguros Diversos	363.425,04
7313 - Bens Imóveis		02 - De Seguros de Incêndio	1.000,00
01 - Valor Realizado	5.170.000,75	8430 - Recebido p/Despesas de Contratos	
02 - Valor Realizado	2.233.000,17	01 - De Veículos	11.000,00
7314 - Móveis e Utensílios	7.170,00		11.000,00
TOTAL DO ATIVO	20.203.753,24	TOTAL DO PASSIVO	20.203.753,24

Heitor Dias
Presidente

Brasília, 21 de maio de 1976.

Raymundo Diniz
Secretário

Raymundo Diniz
Téc. Contabilidade - C.C.F. nº 1.350

Zélia da Silva Oliveira
Secretária

Relatório do Ativo e Passivo em 31 de maio de 1976

Em 31 de maio de 1976

Raymundo Diniz
Diretor de Administração

RESUMO DA CONTABILIDADE DA SECRETARIA

RESUMO DA CONTABILIDADE DA SECRETARIA

DO 1º DE JANEIRO DE 1976

RECEITA

RECEITA

1.000 - RECEITAS DIVERSAS

1.000 - RECEITAS DIVERSAS

1.100 - RECEITAS DIVERSAS

1111 - Contrib. Seg. Obrigatória	383.100,00	
01 - Da Câmara	383.100,00	383.100,00
02 - Do Senado		
1112 - Contrib. Seg. Facultativas	381.500,00	
01 - Da Câmara	381.500,00	381.500,00
02 - Do Senado		
1113 - Contribuições de Pensionistas	381.500,00	
01 - Contribuições p/Seguro	381.500,00	381.500,00
02 - Contribuições p/Previdência		
1114 - Contribuições de Pensionistas	381.500,00	
01 - Contribuições p/Seguro	381.500,00	381.500,00
02 - Contribuições p/Previdência		

1.200 - RECEITAS DIVERSAS

1211 - Juros "Banco do Brasil"	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		
1212 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		
1213 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		

1.300 - RECEITAS DIVERSAS

1311 - Receita de Seguros	16.801,95	
01 - Receita de Seguros	16.801,95	16.801,95
02 - Receita de Seguros		

1.400 - RECEITAS DIVERSAS

1411 - Contribuições da Câmara	600.710,00	
01 - Contribuições da Câmara	600.710,00	600.710,00
02 - Contribuições da Câmara		
1412 - Contribuições do Senado	273.707,00	
01 - Contribuições do Senado	273.707,00	273.707,00
02 - Contribuições do Senado		
1413 - Contribuições de Saldo de		
01 - Contribuições de Saldo de		
02 - Contribuições de Saldo de		

1.500 - RECEITAS DIVERSAS

1511 - Multas e Juros de Mora	2.013,50	
01 - Multas e Juros de Mora	2.013,50	2.013,50
02 - Multas e Juros de Mora		
1512 - Multas e Juros de Mora	2.013,50	
01 - Multas e Juros de Mora	2.013,50	2.013,50
02 - Multas e Juros de Mora		

1.600 - RECEITAS DIVERSAS

1611 - Contribuições e Restituições	20.000,00	
01 - Contribuições e Restituições	20.000,00	20.000,00
02 - Contribuições e Restituições		

TOTAL DA RECEITA

TOTAL DA RECEITA	1.466.200,00	
------------------	--------------	--

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

TOTAL DA DESPESA

TOTAL DA DESPESA	1.466.200,00	
------------------	--------------	--

RESUMO DA CONTABILIDADE DA SECRETARIA

RESUMO DA CONTABILIDADE DA SECRETARIA

RECEITA

RECEITA

1.000 - RECEITAS DIVERSAS

1.000 - RECEITAS DIVERSAS

1.100 - RECEITAS DIVERSAS

1111 - Contrib. Seg. Obrigatória	610.222,00	
01 - Da Câmara	610.222,00	610.222,00
02 - Do Senado		
1112 - Contrib. Seg. Facultativas	521.607,00	
01 - Da Câmara	521.607,00	521.607,00
02 - Do Senado		
1113 - Contribuições de Pensionistas	521.607,00	
01 - Contribuições p/Seguro	521.607,00	521.607,00
02 - Contribuições p/Previdência		
1114 - Contribuições de Pensionistas	521.607,00	
01 - Contribuições p/Seguro	521.607,00	521.607,00
02 - Contribuições p/Previdência		

1.200 - RECEITAS DIVERSAS

1211 - Juros "Banco do Brasil"	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		
1212 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		
1213 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		

1.300 - RECEITAS DIVERSAS

1311 - Receita de Seguros	17.801,11	
01 - Receita de Seguros	17.801,11	17.801,11
02 - Receita de Seguros		

1.400 - RECEITAS DIVERSAS

1411 - Contribuições da Câmara	1.086.807,00	
01 - Contribuições da Câmara	1.086.807,00	1.086.807,00
02 - Contribuições da Câmara		
1412 - Contribuições do Senado	520.013,00	
01 - Contribuições do Senado	520.013,00	520.013,00
02 - Contribuições do Senado		
1413 - Contribuições de Saldo de		
01 - Contribuições de Saldo de		
02 - Contribuições de Saldo de		

1.500 - RECEITAS DIVERSAS

1511 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	
01 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	1.021,70
02 - Multas e Juros de Mora		
1512 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	
01 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	1.021,70
02 - Multas e Juros de Mora		

1.600 - RECEITAS DIVERSAS

1611 - Contribuições e Restituições	20.000,00	
01 - Contribuições e Restituições	20.000,00	20.000,00
02 - Contribuições e Restituições		

TOTAL DA RECEITA

TOTAL DA RECEITA	5.520.277,00	
------------------	--------------	--

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

1.100 - RECEITAS DIVERSAS

1111 - Contrib. Seg. Obrigatória	41.151,00	
01 - Da Câmara	41.151,00	41.151,00
02 - Do Senado		
1112 - Contrib. Seg. Facultativas	2.600.103,00	
01 - Da Câmara	2.600.103,00	2.600.103,00
02 - Do Senado		
1113 - Contribuições de Pensionistas	2.600.103,00	
01 - Contribuições p/Seguro	2.600.103,00	2.600.103,00
02 - Contribuições p/Previdência		
1114 - Contribuições de Pensionistas	2.600.103,00	
01 - Contribuições p/Seguro	2.600.103,00	2.600.103,00
02 - Contribuições p/Previdência		

1.200 - RECEITAS DIVERSAS

1211 - Juros "Banco do Brasil"	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		
1212 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		
1213 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	
01 - Juros de Depósitos Bancários	1.671,16	1.671,16
02 - Juros de Depósitos Bancários		

1.300 - RECEITAS DIVERSAS

1311 - Receita de Seguros	17.801,11	
01 - Receita de Seguros	17.801,11	17.801,11
02 - Receita de Seguros		

1.400 - RECEITAS DIVERSAS

1411 - Contribuições da Câmara	1.086.807,00	
01 - Contribuições da Câmara	1.086.807,00	1.086.807,00
02 - Contribuições da Câmara		
1412 - Contribuições do Senado	520.013,00	
01 - Contribuições do Senado	520.013,00	520.013,00
02 - Contribuições do Senado		
1413 - Contribuições de Saldo de		
01 - Contribuições de Saldo de		
02 - Contribuições de Saldo de		

1.500 - RECEITAS DIVERSAS

1511 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	
01 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	1.021,70
02 - Multas e Juros de Mora		
1512 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	
01 - Multas e Juros de Mora	1.021,70	1.021,70
02 - Multas e Juros de Mora		

1.600 - RECEITAS DIVERSAS

1611 - Contribuições e Restituições	20.000,00	
01 - Contribuições e Restituições	20.000,00	20.000,00
02 - Contribuições e Restituições		

TOTAL DA RECEITA

TOTAL DA RECEITA	5.520.277,00	
------------------	--------------	--

BRASILIA, 21 de Maio de 1976.

SECRETARIO DE CONTABILIDADE

ATAS DAS COMISSÕES

COMISSÃO MISTA

Incumbida de Examinar e dar Parecer sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 12, de 1976, que "Altera o Artigo 29 da Constituição Federal".

2ª Reunião, realizada em 15 de junho de 1976.

Aos quinze dias do mês de junho do ano de mil novecentos e setenta e seis, no Auditório Milton Campos, presentes os Srs. Senadores José Lindoso, Jarbas Passarinho, Renato Franco, Helvídio Nunes, Mattos Leão, Mendes Canale, Otto Lehmann e Dirceu Cardoso e Deputados Josias Leite, Parente Frota, Theobaldo Barbosa, Daso Coimbra, Lomanto Júnior e Marcos Tito, reúne-se a Comissão Mista incumbida de examinar e dar parecer sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 12, de 1976, que "altera o artigo 29 da Constituição Federal".

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores Lourival Baptista, Paulo Brossard e Mauro Benevides e Deputados Henrique Brito, Júlio Viveiros, Marcondes Gadelha, Henrique Cardoso e J.G. de Araújo Jorge.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, que, em seguida, é dada como aprovada.

Dando início aos trabalhos, o Sr. Senador Dirceu Cardoso, Presidente da Comissão, concede a palavra ao Sr. Deputado Josias Leite, relator da matéria, que emite parecer pela rejeição da Proposta de Emenda à Constituição nº 12, de 1976.

Posto em discussão e votação, é o parecer aprovado, votando contrário ao mesmo, o Sr. Deputado Marcos Tito.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião e, para constar, eu, Alfeu de Oliveira, Assistente de Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente demais membros da Comissão, e vai à publicação.

COMISSÃO MISTA

Incumbida de estudo e Parecer sobre o Projeto de Lei nº 06, de 1976, que "dá nova redação ao Artigo 250 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, alterado pelo Artigo 50 da Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966, e ao Artigo 118 da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971".

2ª REUNIÃO, REALIZADA EM 1 DE JUNHO DE 1976.

Ao primeiro dia do mês de junho de mil novecentos e setenta e seis, presentes os Srs. Senadores Jarbas Passarinho, Helvídio Nunes, Virgílio Távora, Heitor Dias, Eurico Rezende, Otto Lehmann, Saldanha Derzi, Franco Montoro e Mauro Benevides e Deputados José Alves, Sinval Boaventura, Blota Junior, Jorge Arbage, Luiz Braz, Antônio Gomes, Getúlio Dias, Genival Tourinho e Frederico Brandão reúne-se no Auditório Milton Campos — Senado Federal, a Comissão Mista incumbida de estudo e parecer sobre o Projeto de Lei nº 06, de 1976, que "dá nova redação ao artigo 250 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, alterado pelo artigo 50 da Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966, e ao artigo 118 da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971".

O Sr. Presidente — Deputado Genival Tourinho, ao constatar a existência de número regimental, declara aberto os trabalhos, após ter sido dispensada a leitura da Ata da reunião anterior. Logo após, declara que a presente reunião foi convocada com a aplicação subsidiária do Regimento Interno do Senado Federal, que declara, em seu art. 94, dentre as atribuições do Presidente da Comissão, aquela de convocar reunião extraordinária, de ofício ou a requerimento de qualquer de suas partes.

Prosseguindo, afirma que a reunião foi convocada pelo seguinte motivo: entende que estamos vivendo "uma grande efervescência política em torno desse problema da chamada "Lei Falcão". E,

como as posições realmente se extremaram, a ARENA achando que a proposição atende aos interesses de divulgação, que é até mesmo, um processo de aprimoramento do processo eleitoral, ao passo que nós do MDB, entendemos exatamente o contrário, veio à sua imaginação, a idéia de convocar pessoas isentas do processo político, que não tenham nada a ver com o processo político eleitoral, para que pudessem vir a esta Casa debater conosco.

Encerrando, o Sr. Presidente submete ao debate, a sua sugestão, de trazer pessoas que dêem opinião sobre o problema, pensadores políticos, essencialmente e pessoas ligadas à sistemática de comunicações.

Na oportunidade, fazem uso da palavra os Srs. Deputados Getúlio Dias, Frederico Brandão e Jorge Arbage e Senadores Eurico Rezende e Jarbas Passarinho (Relator).

Ao término dos debates, a sugestão apresentada é submetida à votação. Em votação, é rejeitada.

Os debates travados na presente reunião foram gravados e as respectivas Notas Taquigráficas são publicadas em anexo, com a devida autorização do Sr. Presidente.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, e, para constar, eu, Marcus Vinícius Goulart Gonzaga, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata, que, lida e aprovada, é assinada pelo Sr. Presidente e vai à publicação.

ANEXO À ATA DA 2ª REUNIÃO (EXTRAORDINÁRIA) REALIZADA ÀS 10:30 HORAS.

PRESIDENTE — DEPUTADO GENIVAL TOURINHO

VICE-PRESIDENTE — DEPUTADO LUIZ BRAZ

RELATOR — SENADOR JARBAS PASSARINHO

ÍNTegra DO APANHAMENTO TAQUIGRÁFICO REFERIDO NA ATA.

PUBLICAÇÃO DEVIDAMENTE AUTORIZADA PELO SR. PRESIDENTE.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Esta reunião foi convocada com a aplicação subsidiária do Regimento Interno do Senado Federal, que declara, em seu art. 94, dentre as atribuições do Presidente da Comissão, aquela de convocar reunião extraordinária, de ofício ou a requerimento de qualquer de suas partes.

Ao abrir a reunião, quero comunicar aos Srs. Senadores e Deputados que foram apresentadas 31 emendas ao Projeto do Executivo, sendo que todas foram despachadas ontem à noite, ao mesmo tempo em que foram encaminhadas ao Senador Jarbas Passarinho, que já deve tê-las recebido.

Basicamente, esta reunião foi convocada pelo seguinte motivo: entendo que estamos vivendo uma grande efervescência política em torno desse problema da chamada "Lei Falcão". E, como as posições realmente se extremaram, a ARENA achando que a proposição atende aos interesses de divulgação entendendo que, até mesmo, é um processo de aprimoramento do processo eleitoral, ao passo que nós do MDB entendemos exatamente o contrário, então me veio à imaginação, a idéia de convocar pessoas isentas do processo político, que não tenham nada a ver com o processo político eleitoral, para que pudessem vir a esta Casa e debater conosco. Torno a repetir que é um problema que tem despertado controvérsias que irão, fatalmente, explodir no plenário, quando chegar a fase de votação.

É a sugestão que deixo aos Srs.: a de trazer pessoas que não tenham nada a ver, nem com o processo eleitoral, nem com o processo político, para que dêem a sua opinião. Pensadores políticos, essencialmente, e pessoas ligadas à sistemática de comunicações. É a proposta que faço aos meus nobres pares, no sentido de encontrarmos uma saída para este problema, que tem até mesmo nos agustiado a todos.

O SR. GETÚLIO DIAS — Sobre uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Tem V. Exª a palavra.

O SR. GETÚLIO DIAS — Queria, por uma questão de ordem, saber se V. Exª acaba de colocar em discussão esta sua proposta ou se ela já está colocada por V. Exª para que cada um se pronuncie a respeito dela?

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Está colocada justamente em discussão. É uma sugestão da Presidência por entender que a sua tarefa é a de buscar caminhos para que possamos levar a bom termo a nossa missão. Está colocada, portanto, em discussão.

O SR. GETÚLIO DIAS — Era só para um melhor ordenamento a fim de podermos entender como nos comportar neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Há alguém que queira se pronunciar a respeito da sugestão? É uma sugestão, e me atrevi a fazê-la por entender que, ocupando a Presidência da Comissão, me cabe ordenar e apresentar sugestões. Apenas uma sugestão da Presidência aos doutos membros da Comissão. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Tem a palavra o Deputado Getúlio Dias.

O SR. GETÚLIO DIAS — Não há dúvida de que a sugestão de V. Exª deverá encontrar a melhor acolhida por parte desta Comissão Mista, visto que a matéria se insere num contexto em que muitos podem dar a sua contribuição. Sobre tudo os homens de imprensa, de comunicação e, ao lado deles, pensadores políticos. O problema seria o de encontrar nomes que efetivamente se dispusessem a dar essa contribuição, teríamos de, anteriormente, com certa antecedência, consultar essas pessoas uma vez que, evidentemente, seria desagradável trazer o nome de determinadas personagens para que amanhã se recusassem a comparecer, em razão de suas vinculações com o Governo, pois normalmente os homens de comunicação estão umbilicalmente ligados às concessões do Governo. Os pensadores políticos, grande número deles, atua nas universidades. Há todo um clima criado no atual Governo para que alguém se disponha a contribuir, com isenção.

A tal ponto, Sr. Presidente, se pretende justificar a incompetência do primeiro escalão falando em sabotagem do segundo escalão, quando a Oposição, neste País, tem sempre usado dados oficiais quando se refere a algum problema. Até parece que se pretende indispor o funcionalismo até com a Oposição para que amanhã se venha a dizer que funcionários estão a serviço da Oposição. E tal o clima de desconfiança que se está pretendendo criar neste País para dividir os brasileiros, gente, isto sim, a serviço da guerra revolucionária que, proposta dessa natureza que V. Exª faz como homem ainda livre, liberto desse contexto, dessa atmosfera, me sensibiliza. Evidentemente tem o meu apoio integral, absoluto, mas não acredito que a ARENA vote favoravelmente aqui, na Comissão. Tal é o clima que existe. Espero ser decepcionado, prefiro nesta hora ser um mau profeta, mas acredito que V. Exª não vai conseguir apoio nesta Comissão. E não vai conseguir por causa de toda esta atmosfera de medo, de desconfiança, de divisão entre os brasileiros. De maneira que a proposta de V. Exª, de nossa parte, recebe o mais absoluto, integral apoio. Evidentemente, se nomes pudessem ser aflorados acredito que, em razão desse clima, até deveriam ser consultados previamente.

Na verdade, nós da Oposição reconhecemos que a chamada Lei Falcão vem transformar a eleição de 1976 em uma eleição silenciosa, muda. Tenho dito, por vezes, não sei até onde os laboratoristas governamentais avaliaram dos benefícios que trará ao Governo, não sei. De um lado até penso que o Governo terá contra si, na eleição de 1976, preponderantemente, fundamentalmente contra si o custo de vida, que hoje já está, em 12 meses, em 42,9% de aumento e que

portanto, se considerarmos este espaço de tempo, até a eleição haverá quase 60% do aumento do custo de vida. Portanto, o Partido do Governo que vai buscar votos, que vai eleger os seus prefeitos e vereadores, terá contra si permanentemente a promotória do custo de vida e não terá nos programas de rádio e de televisão o seu advogado de defesa, que seria o Vereador o candidato a prefeito pela ARENA justificando o aumento do custo de vida, justificando outra série de problemas. Acho que programas que levam a voz de candidatos, que levam o debate ao povo, conscientizam o povo. Menos do que fazer eleitores, se transforma uma grande maioria de alienados em homens que passam a pensar nos problemas da sua comunidade, do seu povo, do seu país. No momento em que o Governo proíbe isto, porque esta lei é a proibição do debate para a grande opinião pública, ninguém desconhece, todo mundo sabe, aqui estão Deputados e Senadores que fazem vida pública e que sabem disso, o comício, hoje, é freqüentado por aqueles que já estão no Partido. Os que vão ao comício da ARENA, normalmente, são a clientela da ARENA e os que, porventura, comparecem aos comícios da Oposição, além de poucos transeuntes, serão a clientela da Oposição.

A grande opinião pública que hoje vive envolvida com seus problemas de toda natureza — é a família que trabalha, já são poucos os momentos de permanecerem em casa e lá se encontrarem todos — se acostumou em razão de tudo isso, principalmente nas cidades maiores, ao conforto da televisão, ao conforto de ouvir no rádio o que se passa na sua comunidade. É, portanto, o objetivo da lei, claro; insofismavelmente, não há outro argumento, que não seja o do cinismo, para se justificar a lei que se está pretendendo, senão intitulá-la de lei do silêncio da classe política.

De maneira que a sugestão de V. Exª, em trazer, aqui, pessoas que têm vivência do mundo da comunicação e que vivem na ciência política, seria uma grande contribuição.

Nessa aspiração de V. Exª, tenho aqui os argumentos que expendo de maneira desordenada, mas sincera, de apoio à sugestão da Presidência.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Antes eu gostaria que viesse tomar assento à mesa o Senador Jarbas Passarinho e escuso-me por não tê-lo feito anteriormente por inexperiência de presidências.

Convido V. Exª a vir, como Relator, tomar assento à mesa, nobre Senador Jarbas Passarinho.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Sr. Presidente, se V. Exª me permite, eu até preferia ficar aqui, porque se trata de uma reunião praticamente informal e eu gostaria de debater.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Pois não. Com a palavra o Deputado Frederico Brandão.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Sr. Presidente, vou ater-me à sugestão de V. Exª no sentido de trazer a esta Comissão pessoas de algum modo ligadas à área de comunicações e que, necessariamente, num episódio como este que estamos vivendo, terão fartas sugestões, também, para alimentar e para orientar os debates desta Comissão e a sua posterior decisão.

Sr. Presidente, todos nós, do Movimento Democrático Brasileiro, enfrentamos sérios problemas até que chegássemos a nos convencer de que deveríamos participar desta Comissão. E o debate não cessou, possivelmente ele será reativado amanhã, na nossa reunião de Bancada, quando sabemos muitos companheiros nossos ainda se dispõem a pleitear uma decisão de Bancada no sentido da não participação do Movimento Democrático Brasileiro nesta Comissão.

Nós, pessoalmente, nos dispusemos a essa participação, Sr. Presidente, porque nós, como V. Exª, achamos que esta Comissão deva esgotar todas as suas potencialidades de primeira instância até que,

no plenário, a matéria seja, em definitivo, decidida e definida em suas linhas gerais.

Somos daqueles, Sr. Presidente, que acreditam mais do que nunca, neste momento, a Oposição deve participar com todas as suas energias do debate desta matéria.

Não vamos nos alongar tecendo considerações sobre o mérito da iniciativa oficial, queremos apenas dizer que a nossa presença, nesta Comissão, a presença da Bancada do Movimento Democrático Brasileiro nos debates de matéria tão difícil de ser digerida, não só pelos membros da Oposição, mas por toda a Classe política, significa uma tentativa de levar à opinião pública, esta sim, que deve ser informada sobre o que se faz aqui e sobre a posição dos homens que estão neste Parlamento, hoje. É em respeito a essa opinião pública que estamos aqui, presentes, procurando esgotar a instância primeira debatendo esta matéria, levando-a a Plenário e definindo, com os nossos votos e no mérito dessa iniciativa, a posição do Opositorista que se presa e acima de tudo respeita o seu povo e as suas manifestações democráticas.

Sr. Presidente, estou de acordo com a sugestão de V. Ex* e pediria que os nossos nobres pares nos acompanhassem nesta decisão a fim de que esta Comissão possa, também, recolher a experiência daqueles que, na área de comunicações, muito têm a dar em favor da nossa decisão.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Tem a palavra o nobre Senador Jarbas Passarinho.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Sr. Presidente, quando nós acorremos à convocação de V. Ex* tínhamos quase que a certeza de ouvir o que estamos ouvindo aqui. V. Ex* mesmo, quando abriu a reunião, fez um preâmbulo declarando antagônicas as posições do MDB e da ARENA, por prejulgamento *data vênica* ou por intuição ou porque V. Ex* naturalmente se deixou sensibilizar pelo que tem lido a respeito de opiniões esparsas aqui e acolá.

É de tal ordem o equívoco, Sr. Presidente, que nós estamos vendo agora um nobre do MDB declarar que nesta Comissão ainda não está representado o MDB. O Partido a que V. Ex* pertence e pela Liderança do qual V. Ex* foi designado para ser o Presidente, aqui, é possível que esteja fazendo com V. Ex* uma farsa, sem que V. Ex*, naturalmente, a mereça porque, na medida em que V. Ex* é indicado para presidir uma Comissão e, amanhã, a Bancada do MDB deliberará se participará ou não da discussão e da votação...

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Senador Jarbas Passarinho, V. Ex* permite? Eu acho que fui o autor dessa equivocada interpretação de V. Ex*

O SR. JARBAS PASSARINHO — Concedo-lhe o aparte com todo prazer, somos combatentes de velhos tempos e a sua participação, sempre que discutimos, foi muito cristalina, de maneira que eu, se estou equivocado, gostaria de ser corrigido.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — O que eu quis dizer, é acho que não fui feliz, é que há, dentro do Partido, aqueles companheiros que democraticamente divergem da nossa presença nesta Comissão, mas isso não significa, em absoluto, que a decisão da nossa presença, aqui, seja revogada. A instância...

O SR. JARBAS PASSARINHO — Veja bem que não me equivoquei e, de propósito, não o citei nominalmente porque percebi, pelo restante da sua argumentação, que a posição pessoal de V. Ex* está clara, quando diz que acha que a presença aqui deve ser feita, deve esgotar o que V. Ex* chamou de primeira instância, para que, inclusive, a opinião pública fique sabendo a posição de cada um de nós, membros desta Comissão. Notei, inclusive, esta malícia final.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Então, fica claro que a nossa presença aqui não será revogada; como eu quero crer, também, que no Partido de V. Ex* há aqueles que, democraticamente, divergem não só da própria Lei como, quem sabe, da presen-

ça de V. Ex* aqui. V. Ex* mesmo, deve ter sido vítima da má vontade de alguns companheiros seus, de Bancada, que se eximiram da responsabilidade — e por isso eu o respeito cada vez mais — de assumir o papel de Relator de matéria tão controvertida como esta.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Eu tenho a impressão, meu caro Deputado Frederico Brandão, que nenhum tipo de intriga poderá prosperar entre nós dois. De maneira que, deixemos que as intrigas dos outros feitas em relação a nós, também caiam no vazio.

Apenas, Sr. Presidente, é notório que há uma tese chamada Tese Brossard, no Partido de V. Ex*, tese que o Senador Eurico Rezende me corrigiria dizendo: Tese Professor Brossard e eu diria Tese Senador Brossard.

O Senador Brossard acha que não se deve participar da discussão e andei lendo, recentemente, declarações atribuídas a um brilhante Deputado das hostes de V. Ex*, — parece que se autodenomina autênticos — em que declarava que justamente os autênticos votariam com a Tese Brossard, recusariam a participação porque essa participação implicaria contaminação, o que vem dar razão ao reverso do raciocínio desenvolvido pelo meu preclaro amigo Deputado Getúlio Dias, exatamente ao que S. Ex* acabou de dizer.

Então, parece que, aqui, Sr. Presidente, há uma conspiração de prejulgamentos e o que eu queria, como Relator desta Comissão, em homenagem à dignidade dos meus companheiros e à minha própria é que aceitássemos, como políticos que somos, o realismo das coisas. Se existe uma Mensagem, vamos discutí-la. A participação nossa pode conduzir, evidentemente, a modificações. Eu admiti isso como Relator e o meu Partido admite isto através da minha Liderança.

A participação do MDB, portanto, em qualquer caso, ainda que ele tivesse apresentado as 31 emendas e as 27 — digamos — tivessem sido recusadas, como diz o nobre Deputado Frederico Brandão, ele marcaria a sua posição, para a opinião pública; ela está aí, a bancada da imprensa está aí, multiplicando as nossas palavras, amanhã, e dando a todos os rincões deste País os recados que já foram aqui desenvolvidos.

Veja V. Ex*, falou-se em clima de opressão, falou-se em custo de vida, já se fez propaganda; ainda antes de se discutir o objetivo fundamental, se cabe ou não cabe a proposta de V. Ex* que muito humildemente, muito democraticamente, colocou a questão sem fazer grande fundamentação porque no papel do Presidente me parece que inicia, nesta Comissão, sob os melhores auspícios, V. Ex* de algum modo está neutralizado, V. Ex* e eu, pelas posições que temos na Comissão.

Então, V. Ex* lembrou-se de trazer aqui uma idéia pessoal. O Deputado Arbage pediu a V. Ex* uma informação e o Deputado Alves, também, e V. Ex* prontamente as deu.

Nós já não somos tão neófitos, naturalmente, e aceitamos o tipo de provocação inteligente do Deputado Getúlio Dias, dizendo que gostaria de ser decepcionado para que a ARENA acompanhasse o MDB; eu também gostaria muito de ser decepcionado se o MDB aderisse a todas as candidaturas nossas nos pleitos de 15 de novembro. Era uma decepção que, gostosamente, gostaria de ter. Mas, veja V. Ex*, agora tentando entrar no mérito da proposta de V. Ex*

Nós temos prazos fatais, recebi, como V. Ex* disse, ontem à noite, enviado pela Secretaria Executiva da Comissão, muito diligentemente por V. Ex*, porque se não tivesse encaminhado não teria recebido ainda ontem à noite, 31 emendas, uma das quais se constitui num substitutivo íntegro.

Ora, vou precisar, Sr. Presidente, inclusive, de me poupar de algumas escaramuças de plenário no Senado, em relação aos nossos notáveis combatentes do MDB no Senado da República, para que possa estudar com mais calma estas 31 emendas.

Veja V. Ex*, chamar aqui técnicos, de que natureza? Entendi perfeitamente a posição de V. Ex* e acho-a muito louvável. Muito louvável, porque se V. Ex* acredita, como me parece transparecer das suas palavras, que nos faltam certas informações de natureza téc-

nica, é evidente que V. Ex^a lembrou-se de pedi-las, através de pessoas que V. Ex^a desde logo chamou de isentas.

O nobre Deputado Getúlio Dias já de pronto retirou todas as pessoas pertencentes, ou correlacionadas com o Governo, porque estas, então, sofreriam o pecado da suspeição original. O que automaticamente nos levaria a ter que chamar aquelas que são contra o Governo.

O SR. GETÚLIO DIAS — Permite V. Ex^a?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Pois não.

O SR. GETÚLIO DIAS — Não. De maneira alguma qualifiquei ou inqueei de suspeitas, apenas disse que não ficariam à vontade, e situei o problema nesta atmosfera, nesse contexto que até um jornal local, aqui, de Brasília, registrou: "Sabotagem", na primeira página "O segundo escalão está sabotando o primeiro".

Então, há um clima adverso a que essas pessoas comparecessem para dar um depoimento mais à vontade, mais isento, pois ficariam constrangidas.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Nós não estamos nem nomeando as pessoas; não estamos nem dando os nomes delas.

Só discordaria, já que a questão de algum modo está derivada, Sr. Presidente, da expressão "sabotagem". Não há sabotagem, há informação, o que é completamente diferente de sabotagem.

Nós já tivemos oportunidade, no Senado, de discutir com o nobre Senador Roberto Saturnino — pelo qual confesso profunda admiração — e S. Ex^a conhece, antes da Bancada do Governo, muitas coisas que o Governo enviará em seguida como Mensagem. E disto peço o testemunho dos Senadores que estão aqui presentes. Tivemos vários casos destes, porque, normalmente, o Senador Roberto Saturnino tendo pertencido — e com brilho — aos quadros dirigentes do BNDE, é evidente que deve ter os seus amigos lá e isto não significa vazamento de informações secretas, não há nenhum crime, é apenas um serviço, não se trata de sabotagem, é uma informação bem situada.

Ouvir, às vezes, alguns Senadores da Oposição é como ler a mensagem de amanhã, que o Senhor Presidente do Executivo vai mandar.

De modo que, Sr. Presidente, diante do fato concreto, permitam os meus colegas, tenho prazo até o dia 9 para apresentar o meu relatório.

V. Ex^a já viu que não são poucas as emendas e os assuntos que estas emendas ferem, porque atingem desde a Lei Orgânica dos Municípios, até o Código Eleitoral.

Por outro lado, tenho a impressão de que em nossa discussão — pelo menos nós, homens da ARENA, temos consciência tranqüila — não estamos aqui colaborando com o apelo que o Senador Paulo Brossard deu à lei e o MDB dele se serviu: "a lei do cinema mudo".

É muito sugestivo, muito inteligente, mas é absolutamente despropositado, até porque não acredito que nenhum humorista do cinema tenha excedido à genialidade de Charles Chaplin, que apreciou, exatamente, no cinema mudo. Então se prova que, quando há mérito, no cinema mudo como no falado, depende do artista este êxito, seria dizer por outro lado ...

Quer-me apartear o nobre Deputado Frederico Brandão e concedo o aparte com prazer.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Quanto a Charles Chaplin, disse V. Ex^a que ninguém o superou ...

O SR. JARBAS PASSARINHO — É opinião pessoal, aliás não sou crítico de cinema, mas acho.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — ... na sua fase de participação no cinema mudo, mas ele nunca foi tão brilhante como quando falou pela primeira vez em um filme, "O Grande Ditador", naquele discurso final.

O SR. JARBAS PASSARINHO — É, também, opinião de V. Ex^a, não sei se mais entendido do que eu em matéria de cinema. Mas ainda suponho que o maior brilhantismo de Chaplin, de acordo com os seus melhores críticos, está, exatamente, nos seus gestos, nas suas mensagens mudas e não nas faladas.

Inclusive em "Tempos Modernos", já que o nobre Deputado transforma esta reunião num simpósio de discussões sobre Chaplin, ele não dá uma palavra, enquanto trabalha com aquele instrumento capaz de apertar os parafusos, até que resolve apertar os parafusos de todas as pessoas no mundo. Então, ele não dá uma palavra só e aquilo significa exatamente o esmagamento da capacidade criadora do indivíduo pela máquina, numa produção em série. E, no entanto, a produção em série foi altamente saudada pelo capitalismo como uma forma de evolução da produtividade.

É bom que nós não discutamos agora capitalismo nem produtividade, senão iremos muito longe.

Quero declarar apenas que me considero brindado em ter de debater com os dois nobres Deputados.

O SR. GETÚLIO DIAS — Nós, também, sempre aprendemos com V. Ex^a pela sua versatilidade, brilhantismo que todos reconhecem em V. Ex^a. Mas tanto no cinema de Charles Chaplin ou no teatro de Marcel Marceau a mímica, o gesto no silêncio não podem, de maneira alguma, serem trazidos, quando se trata daquilo que é a vida pública. A vida pública não é do silêncio, mas é da eloquência, é do debate...

O SR. JARBAS PASSARINHO — Estou de acordo com V. Ex^a. Apenas resolvi debater o tema que escolheram.

O SR. GETÚLIO DIAS — Apenas a semelhança foi muito feliz, do Senador Paulo Brossard, porque, precisamente, é o que será a campanha eleitoral na televisão: um número, um nome e uma imagem, segundo a proposta do Governo.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Eu gostaria que discutíssemos a proposta do Presidente.

O SR. GETÚLIO DIAS — Apenas para fazer um reparo necessário à crítica que V. Ex^a faz de que a proposta do Governo não é um retorno ao cinema mudo. É, e V. Ex^a tem que confessar que é.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Não. Não confesso.

O SR. GETÚLIO DIAS — V. Ex^a tem que confessar. Ao pretender contraditar o Senador Paulo Brossard com a sua imaginação criadora, que é fértil, V. Ex^a é um beletrista, um homem de sutilezas incríveis quando fala, e sabe colocar muito bem a tal ponto que V. Ex^a já disse que estávamos transformando a reunião num simpósio de cinema e, V. Ex^a, com muito engenho e arte, trouxe a matéria do Chaplin, do cinema...

O SR. JARBAS PASSARINHO — Esse julgamento vindo de V. Ex^a não é um julgamento comum, é uma sentença, V. Ex^a tem direito de juiz, neste caso. Fico muito comovido com o seu julgamento.

Sr. Presidente, retornando ao motivo central — na ocasião oportuna desenvolverei a minha tese — não aceito, com toda honestidade, que se possa classificar esta proposta do Executivo, esta mensagem que se transforma em projeto de lei, em retrogradar em relação aos processos até aqui utilizados para propaganda, a tal ponto que se possa fazer uma comparação, como foi feito entre cinema falado e cinema mudo. O MDB se especializa, há algum tempo, em **slogans**, e este é um novo, este, aquele outro, "vote no MDB, você sabe porque". Então, são **slogans** que o MDB, naturalmente, tem utilizado e, talvez pretenda utilizar mais um. Mas, mostrarei, Sr. Presidente, que no texto da mensagem, inclusive, se resguarda, fundamentalmente, o direito de comunicação dos Partidos com o povo, do programa que é o cerne num Partido com o povo, e não com os cacoeiros e os maneirismos de cada candidato. Então, Sr. Presidente, é absolutamente, para mim, inaceitável esta posição de chamar de cinema mudo, a não ser uma frase de efeito, e que sabemos que o

brilhantismo intelectual do Senador Paulo Brossard é capaz de outras que tais.

Relativamente à proposta, *data venia*, partida do nosso Presidente, não entendo, como meus colegas que me antecederam, oportuna e nem judiciosa. Não considero oportuna, nem judiciosa e tentarei explicar porque, Sr. Presidente, de maneira mais pessoal possível. Embora o meu contato com V. Ex^a tenha sido até aqui muito pequeno, não significa que eu não saiba sobre V. Ex^a alguma coisa, inclusive sobre o seu talento. Diria que não é judiciosa e nem oportuna por duas razões: a primeira, quanto à oportunidade, porque temos prazos fixos, e me pergunto a mim mesmo, quanto tempo teria de ouvir técnicos se entendessem chamar aqui, convocados, em que prazo, para opinar não só sobre o gênero como sobre a espécie. Há emendas que envolvem as duas coisas, e tenho 5 dias para fazer tudo isto, eu e os nossos companheiros, para defender suas emendas e, em seguida, virem debater e votar, aqui, na Comissão. Segundo, não me parece judiciosa, Sr. Presidente, sobretudo num aspecto, quando V. Ex^a incluiu o politólogo ou o cientista político. Parece-me que foi Bernard Shaw quem disse, se não for eu seria corrigido rápido pela Oposição também, "que as pessoas quando sabem fazer, fazem, quando não sabem fazer, ensinam." Ora, Sr. Presidente, entre Ciência Política e prática política, talvez o Bernard Shaw possa ser citado adequadamente, há uma enorme diferença entre o ângulo, a angulação pela qual um cientista político analisa fatos e aqueles pelos quais nós analisamos.

Estas duas Casas são eminentemente políticas. À semelhança deste caso, se cada Comissão Mista que fosse tratar de tributação, de legislação sobre pecuária, de legislação sobre incentivos fiscais, enfim sobre a infinidade da gama de assuntos que as duas Casas são obrigadas a atender, tivessem de chamar técnicos para debater, teríamos de modificar o Regimento Comum, das duas Casas, e modificar a própria tramitação dos projetos de lei.

Então, a mim me parece, em primeiro lugar, que até nos arranha um pouco, trazer para cá um politólogo, como li nos jornais, por exemplo, que um sociólogo, que é muito conhecido pela sua desafeição ao Governo, estaria na lista das pessoas que seriam convidadas. Então, provavelmente, ele sentaria na cadeira, daria uma belíssima aula sobre problemas de natureza política...

O SR. HEITOR DIAS — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Com prazer.

O SR. HEITOR DIAS — (sem microfone.)

O SR. JARBAS PASSARINHO — Tenho a impressão, meu nobre colega, que se conseguíssemos vencer — era o apelo que faria hoje — os pré-julgamentos, os pré-juízos, que estão hoje aqui claramente expostos e, tentássemos discutir com isenção, com compreensão mútua, é bem provável, Sr. Presidente, que as dúvidas fossem menores e as certezas fossem em maior número ao fim do nosso trabalho.

Então, se chamarmos para cá um técnico em telecomunicações para ele me dizer se uma estação de um quilowatt atinge mais do que o limite de um município! Isso é óbvio, até como radioamador poderia dizer isso, em relação a ondas que não fossem artesanais; em relação às outras, podem falar Membros desta Comissão, quer usando o rádio, quer usando a televisão. Todos sabemos, por exemplo, que as ondas de televisão são paralelas, elas se transmitem paralelas ao solo, por isso quando não encontram grandes obstáculos físicos vão a distâncias bem maiores do que aquelas que encontram combatimentação de terrenos, diferentemente de uma onda de rádio que, sendo sobretudo de onda curta, ela se transmite para a ionosfera e vai atingir grandes distâncias. Em compensação cria uma zona de silêncio a distâncias próximas; por isso, então, existem as ondas médias e as ondas largas. Ora, teremos que discutir AM, FM, transmissão, o que é que isso vinha nos ajudar em relação a saber uma coisa que todos sabemos? Que não há uma só estação que se preze, de rádio e de televisão, cujo limite de alcance coincide com o limite

dos seus municípios. Isso sabemos. Chamar um técnico para nos dizer isso? É de algum modo apoucar, apequenar, o Senado.

Sr. Presidente, essas são as razões pessoais pelas quais (inaudível).

O SR. GETÚLIO DIAS — Apenas quero dizer a V. Ex^a que os técnicos não seriam de maneira, assim, tão especializados no problema que V. Ex^a focalizou. Seria mais um meio de comunicação, para saber-se até que ponto isso prejudicaria a comunicação da classe política com o povo, com o eleitorado, seria uma técnica de trazer até aqui, lembro nomes de jornalistas políticos, conhecidos no País inteiro, cronistas políticos tradicionais, conhecidos, nomes até mesmo da crônica política, que poderiam dar esta contribuição.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. GETÚLIO DIAS — Pois não.

O SR. JARBAS PASSARINHO — De um modo geral, já conhecemos um pouquinho essas opiniões, jornalistas políticos, cronistas políticos, quase todos já opinaram sobre a lei, previamente. Antes, inclusive, de conhecermos as emendas apresentadas. Aliás, um trabalho que tive, Sr. Presidente, foi recortar as opiniões generalizadas da imprensa, para poder estudar e conhecer quais eram os argumentos.

O SR. GETÚLIO DIAS — São homens cuja atividade é positivamente de ligação da classe política com o povo, salvo os intermediários tradicionalmente competentes para essa informação. Seria uma maneira de convocá-los a uma contribuição, num momento em que se discute matéria que é de comunicação, da classe política com a opinião pública.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Agradeço o aparte do nobre Deputado Getúlio Dias.

Terminarei, Sr. Presidente, repetindo, apenas isto: consideraria que, ainda que em tese a proposta de V. Ex^a não seja descabida porque se trataria de uma investigação, de um desejo de conhecer mais coisas a respeito, há uma inviabilidade na sua execução, quer quanto a prazos, quer quanto à própria natureza do assunto. É o meu ponto de vista pessoal.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — A palavra foi pedida, anteriormente, aqui, à Mesa, pelo Senador Eurico Rezende. Mas, apenas gostaria de esclarecer ao Senador Jarbas Passarinho que o Regimento Interno do Senado, que se aplica, subsidiariamente, às nossas reuniões, prevê, no item 1º do art. 93, essa possibilidade. Daí porque considero não é impertinente a minha proposta de convidar-se para o mesmo fim, e na forma da alínea anterior, técnicos ou especialistas particulares, representantes de entidades, associações científicas ou de classe.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Sr. Presidente, embora não se deva dialogar com a Mesa, peço a V. Ex^a que faça um esforço de memória. Não disse que a proposta de V. Ex^a era impertinente e que não tinha amparo no Regimento, disse que era inoportuna e não judiciosa.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Realmente a expressão de V. Ex^a foi essa, mas poderia dar a entender que talvez não houvesse amparo para a proposição. Portanto está claro.

Concedo a palavra ao nobre Senador Eurico Rezende.

O SR. EURICO REZENDE — Sr. Presidente, serei rápido, mesmo porque me parece que a intervenção do eminente Senador Jarbas Passarinho esgotou o assunto no que concerne à sugestão de V. Ex^a

Sem dúvida alguma, o projeto não tem por objetivo estudar sistemas de comunicação e sim, especificamente, estudar propaganda eleitoral.

O assessoramento, neste caso, deve ser eminente e exclusivamente político, já que esse assessoramento é político, não ficaria bem importarmos recursos humanos para nos ensinarem política, propaganda eleitoral.

No entanto, Sr. Presidente, como a reunião é informal eu me permitiria enfocar, rapidamente, um ângulo das observações feitas pelo ilustre, malicioso parlamentar, Deputado Getúlio Dias. S. Ex^a fez uma increpação a certas linhas intermediárias da administração federal, no sentido de que vários funcionários, segundo noticiário da imprensa, vêm drenando informações para a honrada Oposição.

Eu não abordaria este assunto, Sr. Presidente, se o ilustre representante farroupilha não o tivesse feito. . .

O SR. GETÚLIO DIAS — Apenas para fazer um reparo, apenas fui o porta-voz do que vem sendo dito por gente ligada ao Governo. Quem está denunciando sabotagem? Quem está denunciando sabotagem é o Governo, apavorado, enquanto a Oposição só usa informações oficiais, dados oficiais. Não fui eu. Saiu no jornal local, aqui, no *Correio Braziliense*, se não me falha a memória, na primeira página — “sabotagem”. Pretendendo demonstrar a incompetência do primeiro escalão, injuriando o segundo, como informador da Oposição. Foi isso que eu disse, traduzindo apenas o que a imprensa divulgou de jornalista ligado ao Governo. Estão sempre defendendo o Governo.

O SR. EURICO REZENDE (ARENA — ES) — Nem eu disse outra coisa, meu prezado colega. Frizei que V. Ex^a baseado no boquejamento político e no noticiário da imprensa trouxe este assunto, aqui, foi o que eu disse. Não credei à imaginação, nem à iniciativa criadoras de V. Ex^a essa versão. O que se passa é perfeitamente explicável. Não acredito e ninguém acredita em sabotagem. Isso é uma tecla que vem sendo explorada pela Oposição visando causar. . .

O SR. GETÚLIO DIAS — Mas, explorando. . .

O SR. EURICO REZENDE — . . . Eu me permito não discutir.

O SR. GETÚLIO DIAS — Então, não diga que é a Oposição. Quem está levantando essa matéria é um jornalista ligado ao Governo, que defende tudo que o Governo faz, tudo que a ARENA diz. É o jornalista Edson Lobão quem vem falando nisso. Ele que levantou isso.

O SR. EURICO REZENDE — Exato, Ex^a Não disse que partiu de V. Ex^a

O SR. GETÚLIO DIAS — Não foi nem um jornalista engajado na Oposição.

O SR. EURICO REZENDE — Ex^a, a minha tese é a respeito do que o MDB está explorando esse boato da sabotagem. Não estou atribuindo a iniciativa desses comentários a V. Ex^a, fiz questão de frizar. Agora, a respeito de guerra revolucionária, devo dizer que não tenho condições competitivas com V. Ex^a, não posso discutir esse assunto. Neste ponto V. Ex^a começa a derrotar-me fragorosamente. Mas, sabotagem, por quê? O que está acontecendo, hoje, aconteceu na época em que eu era da UDN. E quando houve, em 1964, a proscricção da maldição governamental que degradava o Brasil dentro de suas fronteiras e projetava uma imagem de desmoralização lá fora contra a nossa Pátria. Então, certos funcionários do Executivo, funcionários efetivos, e não que detinham cargos de confiança — esses, sim, é que merecem censura — procuravam, então, a Oposição e ofertavam subsídios e dados a respeito do comportamento governamental observado nos vários escalões ministeriais. É porque — faça-se isso, hoje — se há um funcionário, agindo de boa fé, percebe, por exemplo, que está em cogitação uma medida governamental que ele, no seu direito, entende ser inconveniente aos interesses nacionais, ele procura dar a divulgação.

O Estatuto do Funcionário permite a ele, numa linguagem doutrinária, criticar o Executivo. Mas, não basta isso. O objetivo dele é dar ênfase, então, procura a intermediação política, cujo ins-

trumento mais vigoroso é o Congresso para dar dinamismo, para dar divulgação àquele ponto de vista.

No passado, nós da antiga União Democrática Nacional, obtínhamos esses dados. Mas, isso não era fruto de sabotagem. Isso era o exercício legítimo de um direito, desde que o funcionário não viole sigilo. E a imprensa não trouxe nenhum caso de violação de sigilo.

O SR. GETÚLIO DIAS — Concorde com V. Ex^a

O SR. EURICO REZENDE (ARENA — ES) — Não trouxe nenhum caso.

Sr. Presidente, eram estas as observações que devia fazer, sublinhando, mais uma vez, através das palavras do eminente Deputado Getúlio Dias, o MDB só tem um argumento, só tem um argumento, e mais do que isso, só tem uma esperança: ver o custo de vida crescer, cada vez mais, e nada mais.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Jorge Arbage.

O SR. JORGE ARBAGE — Sr. Presidente, Srs. Membros da Comissão Mista, preliminarmente, desejo congratular-me com V. Ex^a. Sr. Presidente, pela magnífica intenção que o levou a sugerir aos membros desta douta Comissão Mista a idéia de convidar-se técnicos em comunicação ou mesmo em ciência política, para trazerem, aqui, o conhecimento de suas experiências quem sabe, talvez, para melhor elucidar os eminentes membros que constituem esta Comissão. Louvo a intenção e a sugestão de V. Ex^a.

No entanto, V. Ex^a procurou respaldar-se no que dispõe o art. 94, letras h e i, do Regimento Interno do Senado Federal. Mas, permita-me V. Ex^a, procurando elucidar o espírito da Presidência mostrar que, lamentavelmente, a proposta de V. Ex^a não encontra suporte legal, sobretudo, por tratar-se de uma Comissão Mista, cujo objetivo não pode fugir à regra de examinar as matérias que lhe são afetas.

Veja V. Ex^a O art. 93, dentro do Capítulo 5º — Das Comissões — do Regimento do Senado, diz:

“Dentro de cinco dias, a contar de sua composição, cada Comissão Mista ou Especial, exceto a Diretora e as Mistas, reunir-se-á para instalar os trabalhos e eleger, em escrutínio secreto, dentre os seus membros, um Presidente e um Vice-Presidente.”

O art. 94º, diz: “ao Presidente da Comissão Compete” — verique V. Ex^a que, aqui, o “Presidente da Comissão” entende-se da Comissão Permanente ou Especial, já que houve a exceção à Comissão Diretora e às Mistas — “competem: “letra h, solicitar, em virtude da deliberação da Comissão, os serviços de funcionários técnicos para o estudo de determinado trabalho, sem prejuízo das respectivas atividades nas repartições a que pertencam”.

Vejam bem: “Letra l: convidar, para o mesmo fim a na forma da alínea anterior, técnicos e especialistas particulares e representantes de entidades ou associações científicas ou de classes”.

Fica definido, e creio que toda a Comissão assim entende, que o Regimento Interno do Senado da República se refere às Comissões permanentes e especiais, mas nós estamos integrando uma Comissão Mista, regulada, isto sim, pelo Regimento Comum do Congresso Nacional, e vejo no Título III, “Das Comissões Mistas, que se inicia com o art. 9º, e se estende até o parágrafo único, do artigo 21 que, em nenhum dos seus dispositivos, permite o Regimento, que esta Comissão possa formalizar convites, a quem quer que seja, para vir debater ou mesmo discutir, ou mesmo dialogar, qualquer assunto de natureza que lhe seja afeta.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JORGE ARBAGE — Com toda honra, nobre Deputado

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Tenho a impressão de que o argumento de V. Ex^a, escudado no Regimento do Senado, já está

superado, inclusive pelo consenso da Comissão; foi o próprio Senador Jarbas Passarinho que reconheceu não ser um fato inusitado nem excepcional, a presença de pessoas de fora para, eventualmente, opinarem sobre matérias sobre a apreciação de uma Comissão Mista, V. Ex^a se alonga atento ao Regimento do Senado para justificar o seu voto. V. Ex^a votará contra a proposição, por razões outras que não regimentais, mas o seu argumento com base no Regimento está — parece-me — superado.

O SR. JORGE ARBAGE — Eu agradeço o aparte de V. Ex^a e creia como estou lamentando não poder votar favoravelmente à sugestão do meu eminente colega Presidente Genival Tourinho, exatamente porque não encontra respaldo dentro do Regimento. S. Ex^a se respaldou no Regimento Interno do Senado, não foi o Senador Passarinho, e estou mostrando que não se aplica à tese que se discute, o Regimento Interno do Senado, mas o Regimento Comum do Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — V. Ex^a permite um aparte? (assentimento do orador) — A Presidência me inibe, realmente, mas, V. Ex^a me permite, para um pequeno esclarecimento?

O SR. JORGE ARBAGE — Com toda a honra, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Peço a V. Ex^a que leia o art. 151, do Regimento Comum do Congresso Nacional:

“Nos casos omissos, neste Regimento aplicar-se-ão as disposições do Regimento do Senado e, se este ainda for omissos, as do da Câmara dos Deputados.

Então, a aplicação do Regimento tem respaldo legal; mais ainda, há uma jurisprudência formada no seio das Comissões Mistas, tranqüila, no sentido de que podem ser feitas essas convocações. Recentemente, a propósito de Mensagem do Executivo para cá, o Deputado Francisco Amaral convocou várias pessoas a virem depor; realmente a jurisprudência é mansa, tranqüila e pacífica. Não entendo como V. Ex^a quer-se rebelar contra essa jurisprudência, já foi assentada no seio das Comissões Mistas.

O SR. JORGE ARBAGE — V. Ex^a nobre Presidente, com esse esclarecimento me socorre. Mesmo admitindo a hipótese de se aplicar no caso de omissão do Regimento Comum, dispositivos do Regimento do Senado, veja V. Ex^a que, ainda assim, não cabe, não se aplica porque, quando trata aqui no art. 93, que V. Ex^a citou, diz: “Dentro de 5 (cinco) dias, a contar da sua composição, cada Comissão Permanente ou Especial, exceto a Diretora e as Mistas”, quer dizer, excluiu-as. Então, se aplicarmos a teoria da aplicação do Regimento do Senado, porque o Regimento Comum é omissos, ainda assim nós estamos com a razão. A matéria está regulada no art. 9º, das Comissões Mistas, do Regimento Interno do Congresso Nacional. Vou mais além, a nobre Oposição — que me parece — está realmente interessada em um esclarecimento maior. Nós, da ARENA, já temos realmente, uma convicção com relação à Lei Falcão, porque a estudamos na sua profundidade, nós não usamos, eminente Presidente, aquela tese de combater a matéria antes conhecê-la, como a rigor tem sido feito, como se fez com os contratos de riscos, como se fez com o 477, como se tem feito com outras matérias, que se lança à degradação pública, antes de se conhecer o mérito e a intenção inserido na letra e no espírito da Lei.

Esse projeto — diria V. Ex^a — está regulado no Regimento Comum do Congresso Nacional, então não existe do art. 9º ao parágrafo único do art. 21, nenhum dispositivo que nos permita convidar ninguém para vir aqui esclarecer, debater, discutir e dialogar.

O SR. FREDERICO BRANDÃO — E existe algum dispositivo que proíba?

O SR. JORGE ARBAGE — V. Ex^a está indo um pouco além, estou-me limitando àquilo que está expresso. Mas, Sr. Presidente, aí é que vai o nosso esclarecimento, o art. 11 diz:

“Perante a Comissão, no prazo de oito dias, a partir de sua instalação, o Congressista poderá apresentar emendas que deverão, em seguida, ser despachadas pelo Presidente.”

E o parágrafo II — diz:

“Nas 24 (vinte e quatro) horas seguintes a partir do despacho do Presidente, o autor de emenda não aceita poderá, com apoio de 6 (seis) membros da Comissão, no mínimo, recorrer da decisão da Presidência para a Comissão.”

Aqui, está aberto uma válvula de escape para a pretensão da nobre Oposição: pode o MDB convocar, convidar, para uma reunião com a sua Bancada ou com os membros desta Comissão, e com eles se esclarecer e trazer em termos de emenda, o que aliás me parece, segundo o Senador Passarinho esclareceu, foi feito com a apresentação de cerca de 31 emendas, ao projeto que estão sendo examinadas pelo eminente Relator.

O eminente Deputado Getúlio Dias, uma das expressões maiores da Câmara dos Deputados, e por que não do Congresso Nacional, fez uma alusão que me pareceu altamente comprometedor a sua própria qualidade de opositorista autêntico que tem sido nesta Casa. S. Ex^a alegou que o projeto vai prejudicar sensivelmente a ARENA porque o custo de vida, tido como inimigo fidalgo do Governo, não vai ter os defensores, os Vereadores para defendê-lo, na campanha eleitoral.

Preocupa-me esta referência do eminente Deputado Getúlio Dias, sobretudo, eu agradeço, S. Ex^a me socorre nesta preocupação assistencial. Mas, por outro lado, Sr. Presidente, isto mostra uma evidência, o corretismo do Governo, ao instituir uma legislação que, na sua origem, e no seu texto, não faz discriminações em favor da ARENA, e contrárias ao MDB. E isto é confessado aqui. Pelo contrário, se tomarmos por base as declarações de um dos mais ardorosos opositoristas da Câmara Federal, a lei conspira contra o próprio Governo porque, segundo S. Ex^a, vamos ficar sem defensor.

Portanto, Sr. Presidente, com estes esclarecimentos, exaltando a idéia de V. Ex^a, como magnifica...

O SR. EURICO REZENDE — Eu queria pedir licença ao Colega, aproveitando o seu pronunciamento para lembrar ao eminente Presidente da Comissão que nós teremos de suspender nossos trabalhos. De acordo com a norma regimental imperativa, as Comissões Mistas, e as sessões, o plenário de qualquer das Casas, não podem se reunir simultaneamente; estamos sendo chamados no Senado para uma Sessão agora às 18 horas e 30 minutos. É a questão e mais do que a questão o requerimento que dirijo ao ilustre Presidente, agradecendo a oportunidade que me deu o ilustre Deputado Jorge Arbage

O SR. FREDERICO BRANDÃO — Sr. Presidente, infelizmente nós não vamos poder conhecer a opinião da Maioria pelo seu voto, expressa no seu voto, sobre a sugestão de V. Ex^a.

O SR. JORGE ARBAGE — Sr. Presidente, eu ainda continuo com a palavra.

O SR. BLOTA JUNIOR — Sr. Presidente, eu queria encaminhar a V. Ex^a requerimento, no sentido de considerar a discussão encerrada, uma vez que já fizeram uso da palavra o Senador Jarbas Passarinho e o Deputado Jorge Arbage.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Desde que o Deputado Jorge Arbage concorde. Ele está no uso da palavra. Se ele concordar colocarei em votação o requerimento.

O SR. JORGEARBAGE — Eminente Presidente, com a devida vênã, eu me curvo ao alerta do eminente Senador Eurico Rezende, e encerro neste momento as minhas considerações.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Esta Presidência entende que, como foi colocado o problema da impertinência da nossa proposta, eu deveria indagar inicialmente se a proposta é ou não impertinente, mas vou agir com espírito prático, em face da exigüidade do tempo, deixar as lantejoulas de ordem jurídica e entrar no âmago da questão.

Então, indago o seguinte: aqueles que concordam com a minha proposta queiram levantar-se. (Pausa.)

Está evidentemente derrotada.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Para uma declaração de voto.

Eu queria, reafirmando o voto que dei, fazer uma proposta pessoal a V. Ex^a V. Ex^a que preside a Comissão e eu sou o Relator, eu estudarei as emendas com a maior velocidade que eu puder. Qualquer dúvida que tenha e reconheça que no Senado ou na Câmara ela é insuscetível de esclarecimento, eu me comprometo junto com V. Ex^a convocarmos a pessoa que V. Ex^a indicar.

O SR. PRESIDENTE (Genival Tourinho) — Agradeço a manifestação de boa vontade de V. Ex^a e vamos conversar sobre o assunto, então.

Agradeço o comparecimento de todos e dou a reunião por encerrada.

(Encerra-se a reunião às 18 horas e 30 minutos.)

MESA

Presidente:
Magalhães Pinto (ARENA—MG)

3º-Secretário:
Lourival Baptista (ARENA—SE)

1º-Vice-Presidente:
Wilson Gonçalves (ARENA—CE)

4º-Secretário:
Lenoir Vargas (ARENA—SC)

2º-Vice-Presidente:
Benjamim Farah (MDB—RJ)

1º-Secretário:
Dinarte Mariz (ARENA—RN)

Suplentes de Secretários:

2º-Secretário:
Marcos Freire (MDB—PE)

Ruy Carneiro (MDB—PB)
Renato Franco (ARENA—PA)
Alexandre Costa (ARENA—MA)
Mendes Canale (ARENA—MT)

LIDERANÇA DA ARENA E DA MAIORIA

Líder
Petrônio Portella
Vice-Líderes
Eurico Rezende
Jarbas Passarinho
José Lindoso
Maltos Leão
Osires Teixeira
Ruy Santos
Saldanha Derzi
Virgílio Távora

LIDERANÇA DO MDB E DA MINORIA

Líder
Franco Montoro
Vice-Líderes
Mauro Benevides
Roberto Saturnino
Itamar Franco
Evandro Carreira

COMISSÕES

Diretor: José Soares de Oliveira Filho
Local: Anexo II — Térreo
Telefones: 23-6244 e 24-8105 — Ramais 193 e 257

A) SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES

Chefe: Cláudio Carlos Rodrigues Costa
Local: Anexo II — Térreo
Telefone: 24-8105 — Ramais 301 e 313

COMISSÃO DE AGRICULTURA — (CA)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Orestes Quércia
Vice-Presidente: Benedito Ferreira

Titulares**ARENA**

1. Vasconcelos Torres
2. Paulo Guerra
3. Benedito Ferreira
4. Itálvio Coelho
5. Mendes Canale

Suplentes

1. Altevir Leal
2. Otair Becker
3. Renato Franco

MDB

1. Agenor Maria
2. Orestes Quércia

1. Adalberto Sena
2. Amaral Peixoto

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 706

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 horas.

Local: Sala Eptácio Pessoa — Anexo II — Ramal 615

COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Cattete Pinheiro
Vice-Presidente: Agenor Maria

Titulares**ARENA**

1. Cattete Pinheiro
2. José Guimard
3. Teotônio Vilela
4. Renato Franco
5. José Esteves

Suplentes

1. Saldanha Derzi
2. José Sarney
3. Benedito Ferreira

MDB

1. Agenor Maria
2. Evandro Carreira

1. Evelásio Vieira
2. Gilvan Rocha

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312.

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala "Eptácio Pessoa" — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)

(13 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Accioly Filho
1º-Vice-Presidente: Gustavo Copanema
2º-Vice-Presidente: Paulo Brossard

Titulares**ARENA**

1. Accioly Filho
2. José Sarney
3. José Lindoso
4. Helvídio Nunes
5. Itálvio Coelho
6. Eurico Rezende
7. Gustavo Copanema
8. Heitor Dias
9. Henrique de La Rocque

Suplentes

1. Maltos Leão
2. Otto Lehmann
3. Petrônio Portella
4. Renato Franco
5. Osires Teixeira

MDB

1. Dirceu Cardoso
2. Leite Chaves
3. Nelson Carneiro
4. Paulo Brossard

1. Franco Montoro
2. Mauro Benevides

Assistente: Maria Helena Bueno Brandaão — Ramal 305.

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clávis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (CDF)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Heitor Dias

Vice-Presidente: Adalberto Sena

Titulares**ARENA**

1. Helvídio Nunes
2. Eurico Rezende
3. Renato Franco
4. Osires Teixeira
5. Saldanha Derzi
6. Heitor Dias
7. Henrique de La Rocque
8. Otair Becker

MDB

1. Adalberto Sena
2. Lázaro Barboza
3. Ruy Carneiro

Suplentes

1. Augusto Franco
2. Luiz Cavalcante
3. José Lindoso
4. Virgílio Távora

1. Evandro Carreira
2. Nelson Carneiro

Assistente: Ronaldo Pacheco de Oliveira — Ramal 306.

Reuniões: Quintas-feiras, às 9:00 horas.

Local: Sala "Rui Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716.

COMISSÃO DE ECONOMIA — (CE)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Milton Cabral

Vice-Presidente: Renato Franco

Titulares**ARENA**

1. Milton Cabral
2. Vasconcelos Torres
3. Jessé Freire
4. Luiz Cavalcante
5. Arnon de Mello
6. Jarbas Passarinho
7. Paulo Guerra
8. Renato Franco

MDB

1. Franco Montoro
2. Orestes Quércia
3. Roberto Saturnino

Suplentes

1. Benedito Ferreira
2. Augusto Franco
3. Ruy Santos
4. Cattete Pinheiro
5. Helvídio Nunes

1. Agenor Maria
2. Amaral Peixoto

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675.

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala "Epitácio Pessoa" — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA — (CEC)

(17 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Tarso Dutra

Vice-Presidente: Henrique de La Rocque

Titulares**ARENA**

1. Tarso Dutra
2. Gustavo Caponema
3. João Calmon
4. Henrique de La Rocque
5. Mendes Canale
6. Otto Lehmann

MDB

1. Evelásio Vieira
2. Paulo Brossard
3. Adalberto Sena

Suplentes

- Arnon de Mello
2. Helvídio Nunes
3. José Sarney
4. Ruy Santos

1. Franco Montoro
2. Ilamar Franco

Assistente: Cleide Maria B. F. Cruz — Ramal 598.

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)

(17 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Amaral Peixoto

Vice-Presidente: Teotônio Vilela

Titulares**ARENA**

1. Saldanha Derzi
2. Benedito Ferreira
3. Alexandre Costa
4. Fausto Castelo-Branco
5. Jessé Freire
6. Virgílio Távora
7. Mattos Leão
8. Tarso Dutra
9. Henrique de La Rocque
10. Helvídio Nunes
11. Teotônio Vilela
12. Ruy Santos

MDB

1. Amaral Peixoto
2. Leite Chaves
3. Mauro Benevides
4. Roberto Saturnino
5. Ruy Carneiro

Suplentes

1. Daniel Krieger
2. José Guimard
3. José Sarney
4. Heitor Dias
5. Cattete Pinheiro
6. Osires Teixeira

1. Danton Jobim
2. Dirceu Cardoso
3. Evelásio Vieira

Assistente: Marcus Vinicius Goulart Gonzaga — Ramal 303.

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas.

Local: Sala "Rui Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL — (CLS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Nelson Carneiro

Vice-Presidente: Jessé Freire

Titulares

1. Mendes Canale
2. Domicio Gondim
3. Jarbas Passarinho
4. Henrique de la Rocque
5. Jessé Freire

ARENA**Suplentes**

1. Virgílio Távora
2. Eurico Rezende
3. Accioly Filho

MDB

1. Franco Montoro
2. Nelson Carneiro

1. Lázaro Barboza
2. Ruy Carneiro

Assistente: Daniel Reis de Souza — Ramal 675

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA — (CME)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: João Calmon

Vice-Presidente: Domicio Gondim

Titulares

1. Milton Cabral
2. Arnon de Mello
3. Luiz Cavalcante
4. Domicio Gondim
5. João Calmon

ARENA**Suplentes**

1. Paulo Guerra
2. José Guimard
3. Virgílio Távora

MDB

1. Dirceu Cardoso
2. Itamar Franco

1. Gilvan Rocha
2. Leite Chaves

Assistente: Ronaldo Pacheco de Oliveira — Ramal 306.

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas.

Local: Sala "Epidácio Pessoa" — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE REDAÇÃO (CR)

(5 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Danton Jobim

Vice-Presidente: Renato Franco

Titulares

1. José Lindoso
2. Renato Franco
3. Otto Lehmann

ARENA**Suplentes**

1. Virgílio Távora
2. Mendes Canale

MDB

1. Danton Jobim
2. Orestes Quêrcia

1. Dirceu Cardoso

Assistente: Maria Carmen Castro Souza — Ramal 134.

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)

(15 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Daniel Krieger

1º-Vice-Presidente: Luiz Viana

2º-Vice-Presidente: Virgílio Távora

Titulares

1. Daniel Krieger
2. Luiz Viana
3. Virgílio Távora
4. Jessé Freire
5. Arnon de Mello
6. Petrólio Portella
7. Saldanha Derzi
8. José Sarney
9. João Calmon
10. Augusto Franco

Suplentes**ARENA**

1. Accioly Filho
2. José Lindoso
3. Cattete Pinheiro
4. Fausto Castelo-Branco
5. Mendes Canale
6. Helvidio Nunes

MDB

1. Danton Jobim
2. Gilvan Rocha
3. Itamar Franco
4. Leite Chaves
5. Mauro Benevides

1. Nelson Carneiro
2. Paulo Brassard
3. Roberto Saturnino

Assistente: Cândido Hipperit — Ramal 676.

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 horas.

Local: Sala "Rui Barbosa" — Anexo II — Ramais 621 e 716.

COMISSÃO DE SAÚDE — (CS)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Fausto Castelo-Branco

Vice-Presidente: Gilvan Rocha

Titulares

1. Fausto Castelo-Branco
2. Cattete Pinheiro
3. Ruy Santos
4. Otair Becker
5. Altevir Leal

Suplentes**ARENA**

1. Saldanha Derzi
2. Mendes Canale

MDB

1. Adalberto Sena
2. Gilvan Rocha

1. Evandro Carreira
2. Ruy Carneiro

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312.

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala "Epidácio Pessoa" — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Guimard

Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

Titulares**Suplentes****ARENA**

1. Luiz Cavalcante
2. José Lindoso
3. Virgílio Távora
4. José Guimard
5. Vasconcelos Torres

1. Jarbas Passarinho
2. Henrique de La Rocque
3. Alexandre Costa

MDB

1. Amaral Peixoto
2. Adalberto Sena

1. Agenor Maria
2. Orestes Quéricia

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312.

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:30 horas.

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Lázaro Barboza

Vice-Presidente: Otto Lehmann

Titulares**Suplentes****ARENA**

1. Augusto Franco
2. Otto Lehmann
3. Heitor Dias
4. Accioly Filho
5. Luiz Viana

1. Mattos Leão
2. Gustavo Copanema
3. Alexandre Costa

MDB

1. Itamar Franco
2. Lázaro Barboza

1. Danton Jobim
2. Mauro Benevides

Assistente: Sonia Andrade Peixoto — Ramal 307

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala Eptácio Pessoa — Anexo II — Ramal 615

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS — (CT)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Alexandre Costa

Vice-Presidente: Luiz Cavalcante

Titulares**Suplentes****ARENA**

1. Alexandre Costa
2. Luiz Cavalcante
3. Benedito Ferreira
4. José Esteves
5. Paulo Guerra

1. Otto Lehmann
2. Mendes Canale
3. Teotônio Vilela

MDB

1. Evandro Carreira.
2. Evalásio Vieira

1. Lázaro Barboza
2. Roberto Saturnino

Assistente: Cláudio Carlos R. Costa — Ramal 301

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala Rui Barbosa — Anexo II — Ramal 621

**B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS E DE INQUÉRITO
Comissões Temporárias**

Chefe: Ruth de Souza Castro.

Local: Anexo II — Térreo.

Telefone: 24.8105 — Ramal 303.

1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional.

2) Comissões Temporárias para Apreciação de Vetos.

3) Comissões Especiais e de Inquérito, e

4) Comissão Mista do Projeto de Lei Orçamentária (art. 90 do Regimento Comum).

Assistentes de Comissões: Haroldo Pereira Fernandes — Ramal 674;

Alfeu de Oliveira — Ramal 674; Cleide Maria B.F. Cruz — Ramal 598; Mauro

Lopes de Sá — Ramal 310

SENADO FEDERAL**SUBSECRETARIA DE COMISSÕES****SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES****HORÁRIO DAS REUNIÕES DAS COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO FEDERAL****PARA O ANO DE 1976**

HORAS	TERÇA	S - A L A	ASSISTENTE	HORAS	QUINTA	S A L A S	ASSISTENTE
10:00	C.A.R.	EPITÁCIO PESSOA Ramal - 615	LEDA	09:00	C.D.P.	RIY BARBOSA Ramais - 621 e 716	RONALDO
HORAS	QUARTA	S A L A S	ASSISTENTE		C.E.C	CLOVIS BEVILACQUA Ramal - 623	CLEIDE
10:00	C.C.J.	CLOVIS BEVILACQUA Ramal - 623	MARIA HELENA	10:00	C.S.P.C.	EPITÁCIO PESSOA Ramal - 615	SONIA
	C.E.	EPITÁCIO PESSOA Ramal - 615	DANIEL	10:30	C.F.	RIY BARBOSA Ramais - 621 e 716	MARCUS VINICIUS
10:30	C.R.E.	RIY BARBOSA Ramais - 621 e 716	CÂNDIDO		C.M.E.	EPITÁCIO PESSOA Ramal - 615	RONALDO
	C.A.	EPITÁCIO PESSOA Ramal - 615	MARCUS VINICIUS	11:00	C.L.S.	CLOVIS BEVILACQUA Ramal - 623	DANIEL
11:00	C.R.	CLOVIS BEVILACQUA Ramal - 623	MARIA CARMEM		C.S.	EPITÁCIO PESSOA Ramal - 615	LEDA
11:30	C.S.N.	CLOVIS BEVILACQUA Ramal - 623	LEDA		C.T.	RIY BARBOSA Ramais - 621 e 716	CLÁUDIO COSTA

REGISTROS PÚBLICOS

nova lei anotada

- Redação atualizada da Lei nº 6.015/73, com as alterações das Leis nºs 6.140/74 e 6.216/75, contendo notas explicativas e remissivas;
- Redação vigente do Decreto nº 4.857, de 9-11-1939, seguida de notas explicativas do seu texto, com apresentação das redações anteriores.

"Revista de Informação Legislativa" nº 46

328 páginas

PREÇO: Cr\$ 30,00

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL,
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

CÓDIGO PENAL MILITAR

Quadro Comparativo

- Decreto-Lei nº 1.001/69
- Decreto-Lei nº 6.227/44

Contendo ainda textos do Anteprojeto (Ivo D'Aquino), Exposição de Motivos (Min. Gama e Silva), Código de Processo Penal Militar, Lei de Organização Judiciária Militar e ementário de legislação sobre Justiça Militar e Segurança Nacional.

"Revista de Informação Legislativa" nº 26

439 páginas

PREÇO: Cr\$ 20,00

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

SEGURANÇA NACIONAL

I — Legislação Constitucional

II — Quadro Comparativo: Decreto-Lei nº 898/69
Decreto-Lei nº 510/69
Decreto-Lei nº 314/67
Lei nº 1.802/53

III — Notas

IV — Jurisprudência

"Revista de Informação Legislativa" nº 39

421 páginas

PREÇO: Cr\$ 25,00

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL
Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL
ou pelo sistema de Reembolso Postal.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Texto atualizado da CLT, comparado ao texto original de 1943 e a todas as alterações introduzidas durante mais de 30 anos de vigência.

Notas explicativas.

Legislação correlata.

616 páginas

Edição: agosto de 1974

PREÇO: Cr\$ 35,00

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à

SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,

Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

ou pelo sistema de **reembolso postal**.

TRÂNSITO

Legislação atualizada.

Código Nacional de Trânsito e seu Regulamento — atualizados

Legislação especial e correlata.

Ilícitos penais do Trânsito.

Resoluções do CONTRAN.

Notas — Comparações — Remissões

Furto de uso.

"Revista de Informação Legislativa" nº 38

452 páginas

PREÇO: Cr\$ 25,00

Os pedidos de publicações deverão ser dirigidos à

SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL,

Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes — 70000 — BRASÍLIA — DF,
acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

ou pelo sistema de **reembolso postal**.

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.203
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 64 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50