



Subsecretaria de Análise
S. F.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

ANO XXX — Nº 143

TERÇA-FEIRA, 4 DE NOVEMBRO DE 1975

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 182^a SESSÃO, EM 3 DE NOVEMBRO DE 1975

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagem do Senhor Presidente da República

— Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado:

Nº 220/75 (nº 353/75, na origem), referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 1975 (nº 1.017-B/75, na Casa de origem), que dispõe sobre a organização das ações de Vigilância Epidemiológica, o Programa Nacional de Imunizações, estabelece normas relativas à notificação compulsória de doenças, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 6.259, de 30 de outubro de 1975.)

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

— Encaminhando à revisão do Senado autógrafo do seguinte projeto:

Projeto de Lei da Câmara nº 86/75 (nº 207-B/75, na Casa de origem), que altera a redação do § 2º do art. 26 do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

1.2.3 — Pareceres

— Referentes à seguinte matéria:

Projeto de Lei do Senado nº 106, de 1973, que dispõe sobre infrações penais relativas ao trânsito de veículos.

1.2.4 — Comunicação da Presidência

— Prazo para oferecimento de emendas ao Projeto de Lei da Câmara nº 86/75, anteriormente lido.

1.2.5 — Requerimento

Nº 496/75, de autoria do Sr. Senador Virgílio Távora, de retirada, em caráter definitivo, do Projeto de Lei do Senado nº 74/75, de sua autoria, que reabre, pelo prazo de 30 dias, o registro de jornalista profissional, aos que satisfizeram as condições

previstas no Decreto-lei nº 972, de 17 de outubro de 1969, que dispõe sobre o exercício da profissão de jornalista.

1.2.6 — Comunicação

— Do Sr. Senador Lenoir Vargas, que se ausentará do País.

1.2.7 — Discursos do Expediente

SENADOR CATTETE PINHEIRO — Necessidade de serem prestados, por parte do Governo Federal, esclarecimentos sobre o aproveitamento do minério de ferro da Serra dos Carajás. Conclusão dos planos anunciados de estímulo à integração nacional, como meta prioritária para o desenvolvimento da região amazônica.

SENADOR JARBAS PASSARINHO — Apelo ao Sr. Ministro da Justiça, no sentido de que seja dispensado, por parte da Censura Federal, igual tratamento a todos os órgãos de divulgação do País.

SENADOR MAURO BENEVIDES — Temário do III Seminário Nacional de Irrigação e Drenagem a realizar-se entre 15 e 19 de novembro corrente, na capital do Estado do Ceará.

1.2.8 — Leitura de projetos

Projeto de Lei do Senado nº 200/75, de autoria do Sr. Senador Nelson Carneiro, que altera a redação do art. 7º da Lei nº 5.537, de 21 de novembro de 1968, e dá outras providências.

Projeto de Lei do Senado nº 201/75, de autoria do Sr. Senador Orestes Quêrcia, que dispõe sobre inclusão da disciplina "Princípios de Segurança do Trabalho", no currículo dos cursos de 2º Grau.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 20/75 (nº 17-B/75, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e o Estado do Covaíte, firmado em Brasília, a 25 de março de 1975. Aprovada, à promulgação.

— Redação final do Projeto de Resolução nº 68/75, que suspende a execução dos arts. 200, 201 e 206 da Lei nº 1.934, de

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Seção II

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

EVANDRO MENDES VIANNA

Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES

Diretor-Executivo

PAULO AURÉLIO QUINTELLA

Diretor da Divisão Administrativa

ALCIDES JOSÉ KRONENBERGER

Diretor da Divisão Industrial

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 100,00

Ano Cr\$ 200,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 200,00

Ano Cr\$ 400,00

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

Tiragem: 3.500 exemplares

1966, do Município de Salvador, Estado da Bahia. **Aprovada**, à promulgação.

— Projeto de Lei do Senado nº 157, de 1975, do Sr. Senador Orestes Quêrcia, que altera a redação do art. 687, da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, que institui o Código de Processo Civil. Declarado prejudicado.

1.4 — DISCURSOS APÓS A ORDEM DO DIA

SENADOR ROBERTO SATURNINO — Observações de S. Ex^e sobre a minuta do anteprojeto de decreto presidencial relativo à produção de álcool no País. Paradeiro ignorado do Sr. Milton Caldeira, preso quinta-feira na cidade do Rio de Janeiro.

SENADOR VIRGILIO TÁVORA, como Líder — Encaminhamento do assunto tratado pelo Sr. Roberto Saturnino, na segunda parte do seu discurso, às autoridades competentes para os devidos esclarecimentos.

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

2 — RETIFICAÇÃO

— Referente a Ata da 172^a Sessão, realizada em 23-10-75.

3 — CONSULTORIA JURÍDICA DO SENADO FEDERAL

— Pareceres nºs 77 e 78, de 1975.

4 — ATA DE COMISSÃO

5 — MESA DIRETORA

6 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

7 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

ATA DA 182^a SESSÃO, EM 3 DE NOVEMBRO DE 19751^a Sessão Legislativa Ordinária, da 8^a Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. MAGALHÃES PINTO

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

Adalberto Sena — Altevir Leal — José Lindoso — Cattete Pinheiro — Jarbas Passarinho — Renato Franco — Alexandre Costa — Henrique de La Rocque — José Sarney — Fausto Castelo-Branco — Petrônio Portella — Mauro Benevides — Virgílio Távora — Agenor Maria — Dinarte Mariz — Ruy Carneiro — Paulo Guerra — Luiz Cavalcante — Ruy Santos — Dirceu Cardoso — Eurico Rezende — Roberto Saturnino — Nelson Carneiro — Gustavo Capanema — Magalhães Pinto — Orestes Quêrcia — Lázaro Barboza — Osires Teixeira — Italívio Coelho — Leite Chaves — Evelásio Vieira — Otair Becker.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — A lista de presença acusa o comparecimento de 32 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

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

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado:

Nº 220/75 (nº 353/75, na origem), de 30 de outubro, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 1975 (nº 1.017-B/75, na Casa de origem), que dispõe sobre a organização das ações de Vigilância Epidemiológica, o Programa Nacional de Imunizações, estabelece normas relativas à notificação compulsória de doenças, e dá outras providências. (Projeto que se transformou na Lei nº 6.259, de 30 de outubro de 1975.)

OFÍCIO

Do Sr. 1º-Secretário da Câmara dos Deputados, encaminhando à revisão do Senado autógrafo do seguinte projeto:

**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 86, DE 1975
(Nº 207-B/75, na Casa de origem)**

Altera a redação do § 2º do art. 26 do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que "dispõe sobre desapropriações por utilidade pública".

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ao § 2º do art. 26 do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, dê-se a seguinte redação:

"Art. 26.

§ 1º

§ 2º Decorrido prazo superior a 3 (três) meses, a partir da avaliação, o juiz ou o tribunal, antes da decisão final, determinará a correção monetária do valor apurado."

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

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941

Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública, com as modificações introduzidas pela Lei nº 4.686, de 21 de junho de 1965.

Art. 26. No valor da indenização que será contemporâneo da avaliação não se incluirão direitos de terceiros contra o expropriado.

§ 2º Decorrido prazo superior a um ano a partir da avaliação, o juiz ou Tribunal, antes da decisão final, determinará a correção monetária do valor apurado.

(As Comissões de Constituição e Justiça, de Economia e de Finanças.)

PARECERES

PARECERES Nºs 591 E 592, DE 1975

Sobre o Projeto de Lei nº 106/73, do Sr. Senador Nelson Carneiro, que dispõe sobre infrações penais relativas ao trânsito de veículos.

**PARECER Nº 591, DE 1975
Da Comissão de Constituição e Justiça**

Relator: Senador Accioly Filho

"Os fatores de ordem profundamente psicológica, quase incontroláveis, tornam mais difícil a adaptação do comportamento às exigências da fluidez e da segurança do trânsito. A identificação do condutor com seu veículo, a qual engendra freqüentemente um comportamento egoísta, até agressivo, acompanhado de uma superestimação de suas possibilidades e a embriaguez da velocidade, são exemplos típicos" (R. Pote, no Seminário durante o Congresso de Criminologia de Bruxelas — março de 1972).

1. Os engenhos, que atribuem ao mundo moderno uma feição particular e chegam a significar a própria expressão do progresso, em alguns casos, ao lado da utilidade, ameaçam a segurança do homem que os criou.

A sociedade de consumo tem desses paradoxos — aquilo que se cria para o conforto, segurança, desenvolvimento e aperfeiçoamento do homem, pode às vezes pôr em perigo não só tudo quanto é objeti-

vo do engenho como os próprios bens principais do ser humano. A vida e a integridade física do homem acabam correndo risco e sacrificadas em holocausto à máquina, não por esta em si, mas em virtude de seu mal uso pelo próprio criador.

Enquanto a máquina pode ser operada por instrumentos que, automaticamente, a comandam, e exigem tão só o impulso inicial do homem, pouco há a temer dela. O risco maior surge quando o homem lhe assume inteiramente o comando, e a submete aos seus impulsos, aos desvios de sua vontade e de sua inteligência, aos seus caprichos, enfim, pode dirigí-la inteiramente ao seu arbítrio, limitado somente pelas condições mecânicas do engenho.

Aí, então, é que surge a necessidade de intervir o direito para fixar regras ao uso da máquina, conter a vontade do homem entre determinados limites razoáveis, dentro dos quais menor seja o risco para a segurança dos bens jurídicos, já que o próprio engenho não a pode refrear em marcos convenientes. Realiza, assim, o direito a tarefa de condicionar a vontade do homem a regras que evitem a exposição pela infração.

2. É o caso do automóvel, que obteve grande sofisticação e ultrapassou o fim a que se destinava para transformar-se em instrumento da agressividade do homem. A sociedade de consumo, levada pela ânsia de competir e de explorar sentimento de exibição do homem, passou a produzir cada vez mais veículos que podem exceder os limites de segurança em termos de velocidade e que demandam, para a direção, mais apurados conhecimentos e melhores condições psicológicas.

A essas circunstâncias deve-se somar o fato de que as fábricas despejam nos pátios, a cada dia, maior volume de veículos, que se vão somar aos que já trafegam pela mesma ou pouco maior quantidade de vias.

Assim, as estradas se atulham de carros, e a competição, desassossego e pressa do mundo moderno criam excelentes condições para o progressivo número de acidentes.

Toynbee (O Desafio do nosso tempo) refere-se à mudança provocada pela invasão dos automóveis ao retratar a alteração, entre 1899 e 1965, da fisionomia da estrada Dover—Londres. Ali, Toynbee aprendeu, em 1899, a guiar bicicleta e o fizera com a segurança e a tranquilidade que lhe dava o simples tráfego de pachorrentas carroagens e pobres carros puxados a burros. Mas, desde então, ele assistiu à invenção dos veículos aumentar a velocidade no tráfego, à custa do aumento proporcional no perigo.

3. Daí, a alarmante escalada dos desastres de trânsito, que passaram a ocupar posição de destaque como causa de sofrimento do homem e de inquietação social. Se de um lado se pode atribuir essa escalada a causas mesiológicas, aqui incluídas as condições dos próprios veículos, que concorrem para os acidentes, pelas suas deficiências mecânicas e possibilidade de excessiva velocidade, como também das vias de tráfego, pelo seu mal estado ou desrespeito às conquistas da engenharia, doutra parte deve-se debituar à própria personalidade do homem, grande contingente na causação dos desastres.

Criou-se, com a tecnologia, um fosso entre as condições do homem médio e as condições da máquina, esta a exigir daquele melhor preparo e mais eficiente estado psicológico e físico, de que poucos são possuidores. Se o veículo é veloz, é grande a sedução para quem lhe vai ao volante para obter a mais alta marca e, ao mesmo tempo, são deficientes as reações físicas e psicológicas para uma pronta resposta a qualquer circunstância que exija mudança de rumo ou parada.

Altavilla dá uma excelente descrição do quadro psicológico de interação entre homem-máquina. Escreve ele ("O Delinqüente e a Lei Penal, vol. III, pág. 252) que a máquina, quando só guiada pelo homem, provoca um fenômeno de desequilíbrio pela ilusão que nele cria a respeito do poder de sua energia.

A possibilidade de ser superada a nossa própria capacidade motora produz em nós uma exaltação, um estado de euforia, uma espécie de embriaguez de velocidade, durante a qual se enfraquecem

os freios inibitórios e, por isso, afloram atitudes agressivas, a ponto de surgir rivalidade numa simples ultrapassagem de veículo.

Ainda segundo Altavilla, ao invés de o superpoder conferido ao homem pela máquina provocar uma sublimação espiritual, faz ressurgir uma personalidade ancestral, propensa à violência. No volante, assim modificado pela sensação de poder que a máquina lhe transmite, o homem se modifica e revela, como ensina Altavilla, uma personalidade com inclinação para a violência e para a linguagem grosseira e ofensiva.

4. O primeiro passo, quanto ao condutor de veículos, seria o de se exigir rigor para a concessão de carteira de habilitação, de tal forma que da atividade fossem afastados os fisicamente incapazes e os portadores de deficiências ou desvios mentais. É claro que, sendo uma atividade comum a todos os cidadãos, à direção de veículo procuram habilitar-se pessoas de graus de educação os mais diversos, bem como a ela acorrem indivíduos de temperamentos distintos.

A respeito das condições de saúde, os exames ainda se limitam a simples verificação do sentido da visão, em alguns casos feita de maneira mais perfundatória. Por isso mesmo, o médico Carlos Luiz Campona, ao fazer um levantamento do estado de sanidade física dos motoristas de empresa de transportes intermunicipais de São Paulo, chegou à dolorosa conclusão de que 12% estavam fisicamente incapacitados para o exercício da atividade. Essa amostragem é índice do que se passa com outras empresas, que exploram o transporte de massa, bem como do que ocorre com os motoristas de veículos particulares, de táxis e dos transportadores de cargas.

5. Se isso se dá com o estado físico dos motoristas, é mais alarmante aquilo que acontece com suas condições mentais, aferidos num exame de técnicas, às vezes, duvidosas e realizado com o uso de testes de interpretação confusa ou ambígua, dependente da circunstância em que se encontre o examinando e até o próprio examinador.

Daí, embora a introdução obrigatória do exame psicotécnico, as estatísticas não terem revelado redução do número de acidentes, mas, ao contrário, um crescimento alarmante, para o qual têm contribuído as condições mentais dos motoristas e a estafa a que são submetidos pelo exagerado número de horas de serviço. As estatísticas de São Paulo mostram que, se em 1940, era de 8,7 o índice de mortos em desastres de veículos por grupo de 100.000 habitantes, esse índice elevou-se para 12,2 em 1950, 15,7 em 1960, 33,7 em 1970 e 46,7 em 1973. Esses índices devem ser confrontados, por exemplo, com os de uma cidade americana, como Los Angeles, em que o índice anual de mortes é de 14,4 por 100.000 habitantes, o que mostra a gravidade de nossos problemas.

6. É certo que as autoridades administrativas, a cuja vigilância e disciplina o trânsito de veículos está sujeito, procuram encontrar soluções, a começar pelo regramento do trânsito. A situação, no entanto, encontra óbices intransponíveis para a obtenção de melhores resultados. Desde a educação e o temperamento de nosso povo, avesso à obediência a regras, as dificuldades financeiras dos órgãos da administração pública, encarregadas do trânsito, a carência de recursos das prefeituras para a melhoria das vias urbanas e dos Estados e da União para o aprimoramento das rodovias, a falta de policiamento ostensivo, a possibilidade da corrupção, tudo tem contribuído para a conjuntura a que chegamos nesse campo de trânsito de veículos — o caos, em que se somam indisciplina, desprezo pela vida e segurança alheios, desordem e desaparelhamento administrativos.

As regras de trânsito acabaram, assim, sendo vencidas pela contumaz desobediência, como fora antes pela deterioração do valor das multas, pela falta de policiamento ou pela corrupção. Terminaram por servir muito pouco ao objetivo de reduzir a incidência de acidentes, por faltar-lhes a característica de capacidade para a prevenção geral, ou porque era de pouco valor a multa ou, quando aumentado esse valor, deixava de ser aplicada pela ausência de policiamento ou pela corrupção. A multa administrativa perdeu, assim,

todo o seu valor coercitivo ou ameaçador, pela incerteza da aplicação ou pelo desprezo pela sua efetivação.

7. Vencida, desse modo, a multa administrativa na sua tarefa de conter a tendência para o crescimento de acidentes, acabou-se recorrendo à sanção penal, como remédio heróico para atingir o objetivo. Bastaria, para demonstrar a falácia da sanção administrativa, a grande quantidade de multas aplicadas a mostrar que ela acabou se vulgarizando e, ao mesmo tempo, que isso põe em evidência o desprezo pela regra punitiva de administração, também descobre que elas são um mínimo numa avalanche de infrações de trânsito que passam desapercebidas ou ficam impunes.

8. Não acontecerá o mesmo com a sanção penal?

É claro que só a criação de tipos penais descrevendo ilícitos de circulação, não basta para resolver e pôr cobro ao número avultado de acidentes.

A sanção penal não dispensará a vigilância policial de trânsito. Antes, pelo contrário, a exigirá mais efetiva, sob pena de perder a norma penal a sua autoridade pela desaplicação. Se assim não for, é preferível que as infrações penais relativas ao trânsito se limitem aos crimes culposos contra a vida e a integridade corporal. Nesses casos, pelo menos o conhecimento do resultado, que está além da conduta negligente ou imprudente e desta decorreu, não depende do policiamento. Já quando se trata da própria conduta ilícita na direção do veículo, da qual não resulte dano efetivo ou lesão a terceiro, mas simples perigo, a notícia da infração depende do policiamento.

9. É preciso, pois, ressaltar que a descrição de ilícitos penais não vai resolver os problemas de trânsito, que o direito penal não é panacéia para os desvios de conduta do homem.

Há de se fazer continuada vigilância sobre os condutores de veículos, e essa atenção deve ser redobrada por ocasião da concessão de licença para dirigir, procurando-se afastar dessa atividade os agressivos e aqueles que tenham antecedentes criminais. Nesse sentido, deve-se colher a lição da psicóloga alemã, de Colônia, Lieselotte Moser, que, no estudo sobre "Correlações entre criminalidade e infrações no trânsito", demonstra que "infrações penais em geral e comportamento ilícito no trânsito resultam, da mesma forma, de um distúrbio de agressividade ou da capacidade de adaptação; tanto na criminalidade quanto na infração de trânsito, manifesta-se a vontade de enfrentar o risco, de causar danos a si ou a outros e de entrar em conflito com a polícia".

Além dessa correlação entre a tendência para o crime e para as infrações de trânsito, decorrente do temperamento agressivo, quando se verifica que os brigões e agressivos, segundo mostra a Dra. Moser, também se inclinam para a turbulência no trânsito, é de se chamar a atenção para o fato de que a mais alta curva de acidentes aponta para os motoristas novos e para os velhos. Segundo o Prof. Udo Undentsch, os acidentes são provocados sobretudo pelos principiantes e pelos motoristas idosos, mas a preponderância entre os jovens nada tem a ver com deficiências da juventude, pois é uma consequência da dificuldade de entrosamento inicial no trânsito. Aí, então, não se trata de negligência ou imprudência do motorista, mas de imperícia. Aqueles primeiros fatores vão influir mais tarde, quando o motorista, já senhor do volante, arrisca-se a manobras perigosas, infringindo algumas regras de trânsito.

10. Aquilo que se deseja é que não ocorra, com a norma penal, o que tem acontecido com a norma administrativa. O efeito preventivo da norma — objetivo acentuado do mandamento administrativo — não emana da gravidade das sanções, mas da certeza de sua aplicação. Poucas vezes essa afirmação da doutrina penal terá encontrado tão cabal realização como no Código Nacional de Trânsito, no tocante às infrações que descreve, bem elaboradas regras que dormem no plano abstrato em que foram compostas, com pouquíssimas projeções para a esfera concreta, em confronto com a desabuada freqüência das violações.

11. De comum, o fato criminoso decorrente da circulação de veículos é obra de condutor contumaz em infringir as regras próprias dessa atividade. A Dra. Moser, já citada, ao referir-se à participação

dos indivíduos, com passado criminal, nos acidentes de trânsito, revela que eles provocam, em média, o primeiro acidente quatro anos após a obtenção da carteira de motorista. Depois, a seqüência é mais rápida: o segundo acidente vem após 14 meses e o terceiro, após 10 meses. Para isso devem somar-se alguns fatores, entre os quais preponderam a própria personalidade do motorista e a certeza da impunidade. O sucesso dos desafios à lei das probabilidades cria a insensata euforia e a embriaguez da incolumidade, até o instante em que a dura realidade cobra seu preço. Ao fundo do primeiro ou do undécimo desprezo à advertência do perigo possível, que a regra de trânsito representa, está a tragédia; entre um e outro há mera questão de tempo por mais favorável que possa ter parecido o jogo das circunstâncias.

A norma penal vai, então, intervir nessa cadeia de sucessivos desregramentos no trânsito, procurando, com seu poder pedagógico, educar e, com sua capacidade intimidativa, conter.

É que, como ensinou Goldsmith, a norma penal atua não só sobre o comportamento externo, mas a ampla assimilação de seu comando projeta-se para a conformação subjetiva daquela conduta. A medida em que isso ocorre poderá-se-á afirmar a plena realização da norma, cujo êxito não vem do número de vezes que a sanção se aplica, mas sim da obediência dos destinatários ao seu comando. É pela desnecessidade da aplicação da norma, que se pode verificar que ela está cumprindo sua finalidade, e não pelas vezes em que é desobedecida e tem de ser aplicada.

12. Fica, pois, bem claro que a simples promoção da infração, da categoria do administrativo para o penal, não vai pôr fim à avalanche de acidentes de trânsito. É certo que aquelas ações, cujo teor de desobediência e de capacidade para exposição a perigo de bem jurídico seja bem notável, podem reclamar a transferência para o âmbito penal, pelo que representam de risco para bens valiosos e de afronta à paz social. Colocadas de perrengue entre as infrações de trânsito, na promiscuidade entre ações inexpressivas, acabam perdendo as características de gravidade, diluindo-se no aluvião das transgressões a regras simples de trânsito.

Para um povo, como o nosso, de inclinação acentuada para a infração às leis, de notório desprezo pelas normas legais, o Código Nacional de Trânsito passou a ter significado inexpressivo. Talvez para isso tenha contribuído, além da nossa personalidade, a longa vigência de multas de valor ridículo, cuja imposição era recebida com desprezo pela nenhuma infiltração de sofrimento que importava. Ser multado ou não o ser tinha o mesmo significado, pois não resultava diminuição sensível do patrimônio do infrator. Acabou, assim, a sanção à infração a ser tida como inexistente, e com ela o mesmo destino o próprio Código Nacional do Trânsito.

13. Restabelecido o prestígio da regra de trânsito, pela combinação de multa com valor corrigido, e desde que obtida a regular e segura aplicação da sanção pelo afastamento ou redução dos casos de corrupção, resta ainda que o Estado se convença depender o trânsito da efetiva existência de policiamento presente em todas as vias públicas e em todos os instantes.

14. Seria inteiramente desvalioso, se assim não for, opor-se, nesse particular de infrações de trânsito, à tendência de descriminalização hoje dominante, que estaria a recomendar a supressão de infrações penais e não a criação de outras. Manter, prontos para uso, um arsenal de penas e uma dispendiosa estrutura judiciária para aplicá-las, e as infrações escaparem pelos vãos dos dedos, sem que a Justiça Penal as possa apanhar pela falta de policiamento que as surpreenda, constituiria pouco senso realista e simples contribuição para maior desmoralização das regras jurídicas.

15. Eis porque se insiste nesse passo — a criação de ilícitos penais, relativos ao trânsito de veículo, e a instituição de aparelhamento e processo especiais para julgá-los, só por si não resolvem nem abrandam o angustioso problema da onda crescente de acidentes de trânsito.

O problema é mais de contenção legal ou disciplinar. Quanto à primeira, não pode a legislação deixar ampla liberdade aos fabricantes de veículos, os quais, na competição da sociedade de consumo, procuram produzir cada vez mais carros com maior possibilidade de velocidade. E se afastam as marcas de velocidade, não dão, em contrapartida, aos veículos melhor condição mecânica para reduzir os riscos com maior estabilidade e segurança e mais rápida frenagem. O império da permissividade da sociedade de consumo não deve chegar a esses extremos, em que se sacrificam a segurança dos bens jurídicos e a tranquilidade social ao interesse da competição industrial, que procura atingir os sentimentos de vaidade e agressividade do homem entregando-lhe veículos cada vez mais velozes. Há um ponto em que a velocidade já não é mais instrumento para conforto e desenvolvimento e, além de desnecessária e perigosa, passa a ser, tão só, causa de prejuízos e riscos aos bens jurídicos.

A respeito da contenção disciplinar, ela há de se realizar desde o instante da habilitação para a direção de veículo, afastando dessa atividade os portadores de deficiências físicas ou psicológicas. E deverá prosseguir com a vigilância policial ostensiva e permanente sobre o trânsito, de tal forma que se considere o veículo como instrumento perigoso que tem de ser objeto da mais rigorosa fiscalização.

16. Com essas ressalvas, assinala-se que a sanção penal só executará a função que lhe é própria quando reservada como o último instrumento de ordenamento jurídico político na luta contra o crime — e que se está tratando, ao nível da combinação penal, de situações cujo combate não foi ferido devidamente nas etapas anteriores, ou que para elas faltariam as medidas repressivas de caráter administrativo.

Nesse sentido, então, creio admissível, no ordenamento penal, o ilícito de trânsito, definido, todavia, somente como crime para alcançar as formas de conduta mais graves, mantidas as transgressões menos graves como contravenções administrativas. Se determinadas condutas, quais as relativas à direção de veículos, estão catalogadas num elenco de contravenções administrativas e são até objeto de regulação especial, não há porque destacar algumas delas para transferi-las para a esfera penal. Em matéria contravencional, as infrações julgadas e punidas pela própria administração dispensam a movimentação do aparelhamento judiciário, já sobrecarregado com o encargo de julgar as ações que pertencem ao direito penal. No caso, se o ilícito administrativo basta para atender à natureza da conduta e ao fim de sua repressão, não se justifica substitui-lo pelo ilícito penal. Se é para aplicar a mesma sanção, isto é, a pena pecuniária, a contravenção administrativa já realiza a tarefa do direito, que é a de resguardar os bens jurídicos.

Se as regras de trânsito, e as respectivas contravenções, não desempenham a sua missão, como se deveria esperar, de nada vale transformá-las em normas penais, pois não se verificará nenhum milagre com a mera mudança de sede e consequentes processo e autoridade julgadora. O mau desempenho delas continuará, sem embargo de terem passado a ser contravenções penais.

Assim, parece que devem permanecer, na sede administrativa, as contravenções relativas a regras de trânsito, que não revelem extremo perigo de lesão de bens jurídicos ou acentuado desprezo à ordem jurídica, e de tal sorte que não chegam a reclamar a combinação de pena privativa de liberdade.

17. A algumas dessas preocupações atendem o projeto, subscrito pelo eminentíssimo Senador Nelson Carneiro e elaborado por uma comissão do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, da qual foi relator o penalista Heleno Fragoso.

O projeto procura atrair, para uma lei especial, toda matéria relativa a infrações penais de trânsito e seu julgamento, inclusive a pertinente à responsabilidade civil pelo resarcimento do dano.

Em alguns aspectos, justifica-se a unificação das normas penais referentes a infrações de trânsito. Trata-se de ilícitos praticados no exercício de uma atividade rotineira da vida moderna, e que dela chegou a fazer parte como um risco a ele inerente. Nessa atividade, o ilícito não constitui uma anormalidade extrema; antes, pelo contrá-

rio, a imprudência, negligência ou imperícia está muito pouco distante da ação normal, e, para atingir resultado de dano, é necessário que a ela se juntem outras circunstâncias. É evidente que se o motorista se excede em velocidade nas proximidades de escola, está consumada a infração penal (art. 288, do Código Penal novo), mas para que ocorra o homicídio culposo ou lesão culposa é necessário que as circunstâncias coloquem, no instante mesmo da passagem, um pedestre ao alcance do veículo. O atropelamento está na linha dos acontecimentos possíveis, é desdobramento da condiçãoposta pelo motorista, mas a essa condição só vem juntar-se a outra indispensável, que é a presença do pedestre, por exclusiva vontade deste. Não é o que ocorre, por exemplo, numa intervenção cirúrgica, de que resulte morte do paciente por imperícia do médico. Nesse caso, no decurso da atividade culposa estão presentes todas as condições indispensáveis ao resultado, e a imperícia é o dado final para produzir o evento.

Nas infrações de trânsito, as coisas se passam diferente, até porque a desobediência a regras de pericia, cuidados e limites já constitui infração penal em alguns casos, tal seja a carga de perigo que ela carregue.

A extensão do exercício da atividade de direção de veículos, no entanto, e o risco a ele pertinente, reduziram o desvalor da atitude negligente, imprudente ou imperita dos motoristas. O juízo de reprovação não atinge com severidade aos autores de desobediência a regras de trânsito. Para isso, concorre também o nosso caráter algo leviano, dado a ações precipitadas, pouco sujeitos a exame detido, obedientes à filosofia do "seja o que Deus quiser".

Ao revés de se agravar o juízo de reprovação, porque os acidentes de trânsito são mais freqüentes e põem em risco valiosos bens jurídicos, a nossa conduta tem sido a da insensibilidade maior face a essa espécie de delitos culposos. A freqüência deles não nos tem endurecido no trato com os autores dessas infrações, mas, ao contrário, nos tem empoderado perante elas.

Se o médico, por imperícia ou negligência, ocasiona a morte do cliente, sobre ele desaba a sociedade a recriminar-lhe a conduta e lhe pesará a condenação senão penal, pelo menos a do meio em que vive. Já o mesmo não ocorre com o motorista, a cuja conduta leviana se deva a morte de alguém. É possível que cada um julgue que o fato poderia ter ocorrido com ele e, assim, se transfira para a situação do culpado, e o absolve como absolveria a si próprio, pois são muitos os motoristas numá sociedade de consumo.

Por isso, a propósito de infrações de trânsito, acentua-se na lei penal a finalidade pedagógica, além daquela da proteção dos bens jurídicos. É preciso que se infunda, na alma do povo, maior juízo de reprovação a respeito de atos imprudentes em matéria de trânsito.

E essa influência há de ser feita já a partir da própria magistratura, que julga com excessiva brandura os processos para apuração desses ilícitos, a ponto de ser reduzidíssimo o número de condenações (no Rio de Janeiro, em 1972, de um total de 6.300 processos por ilícitos do trânsito distribuídos às Varas Criminais, 24% foram arquivados, 32% terminaram em absolvição e 3,5% em condenação, ficando 37% para o ano seguinte).

Uma lei especial, assim, que trate das infrações penais do trânsito, seu processo e julgamento, torna-as mais relevantes, dando-lhes expressão singular adequada à importância que adquiriram na vida moderna.

A incidência absurda das infrações penais do trânsito, as quais se estão incorporando à vida rotineira das grandes cidades e das rodovias, exigem, doutro lado, que o seu processo e julgamento se façam mediante procedimento especial. A celeridade do processo, no caso, tem de ser de tal ordem que alcance o volume das infrações, sem as solenidades, os rituais, as formalidades do procedimento comum. Tratando-se de infração penal de prova fácil e, geralmente, testemunhal, não há porque se ficar prisioneiro das regras processuais que presidem ao julgamento de ilícitos de provas complexas, que demandam acurado exame de elementos probatórios os mais diversos para pesquisa da verdade. No ilícito penal de trânsi-

to, em regra, a verdade está à tona, não reclamando nenhum exame de profundidade.

Essa singularidade das infrações penais do trânsito — incorporação à vida rotineira, quase como fato normal, tendência a não pesar sobre o culpado o devido juízo de reprovação, o volume extraordinário atingido, a simplicidade da prova — torna conveniente tratá-las em legislação especial.

É o que faz o Projeto subscrito pelo nobre Senador Nelson Carneiro.

18. O Projeto, no Capítulo I, disciplina a aplicação de interdição para dirigir veículo motorizado, dando a essa interdição tríplice categoria — como pena principal, como pena acessória e como medida de segurança.

Trata-se de excelente inovação. A interdição para dirigir, como pena principal, é aplicada cumulativamente com a pena privativa de liberdade ou com a pena pecuniária. Embora o projeto no art. 2º se refira à aplicação isolada da pena de interdição, não há nenhum caso dessa aplicação no Capítulo II.

19. O Projeto traz um elenco de circunstâncias agravantes e atenuantes, que influirão na quantidade de pena a ser aplicada, ao mesmo tempo que explicita não ter nenhum efeito jurídico o fato de o agente contar menos de 21 anos. Introduz, doutra parte, o Projeto o instituto do perdão judicial, assegurando-se ao juiz a faculdade de deixar de aplicar a pena privativa de liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, assim em linha reta ou pessoa que com o agente vive maritalmente.

20. O Capítulo II do Projeto define os crimes cometidos na circulação de veículos. Abrange a descrição não só os ilícitos culposos de homicídio e lesões corporais, quando praticados na direção de veículo motorizado, mas também os delitos dolosos próprios de circulação de veículos, entre os quais é de se salientar o de embriaguez ao volante, omissão de socorro, fuga do local do acidente, e os de perigo resultante de violação das regras de trânsito.

21. O Capítulo III descreve as contravenções penais cometidas na circulação de veículos. Não parece conveniente retirar, do elenco do Código Nacional de trânsito, algumas contravenções administrativas e transformá-las em contravenções penais, com a cominação da mesma sanção, isto é, a pena pecuniária.

22. No Capítulo IV, o Projeto cuida do processo e julgamento. Inova-se, nesse passo, com a adoção do juízo monitório dado que o objetivo da proposição é de tornar efetiva a aplicação da sanção penal, sobretudo, pela rapidez do julgamento. Esse juízo monitório consiste num procedimento em que, havendo o flagrante delito o infrator e as testemunhas serão apresentadas desde logo ao juiz. Ouvidos o condutor e as testemunhas, dada a palavra à acusação e defesa por dez minutos cada uma, o juiz julgará de plano.

A dúvida quanto à constitucionalidade desse procedimento, que afronta a garantia constitucional de ampla defesa e da contraditoriedade da instrução criminal já levou o Projeto a prever o recurso de oposição revocatória, interposto em caso de condenação e com efeito suspensivo. Esse recurso consiste não só em alegação das partes, mas sobretudo, na realização de audiência de instrução e julgamento, com oportunidade para oferecimento de provas. O recurso é julgado pelo próprio juiz do primeiro grau de jurisdição e contra a decisão nele proferida caberá o recurso de apelação.

Embora engenhosa a fórmula criada para ladear o princípio constitucional, não me parece a melhor solução já que obriga a uma repetição de audiências, com evidente perda de tempo.

23. Adota o Projeto o instituto de perempção, quando o réu primário se disponha desde logo ao pagamento da multa, no caso de infração em que éominada só a pena patrimonial.

24. Prevê o Projeto a competência para o processo, estendendo-a ao juiz do domicílio do réu, solução que não parece razoável.

25. Trata afinal o Projeto da responsabilidade civil, dispondo que a indenização do dano seja fixada no próprio processo penal da infração. É claro que se nos autos constar elemento suficiente para

essa fixação, convém que à sentença penal se atribua condenar o réu também à indenização do dano. Mas essa indenização deve ficar restrita aos casos que não reclamam mais indagação.

26. Com as restrições feitas ao Projeto, algumas alterações nele introduzi para, afinal, elaborar um substitutivo. As modificações mais notáveis nesse substitutivo vão a seguir expostas.

27. Já no art. 1º exclui-se a referência a contravenções, de acordo com o entendimento que as condutas nelas descritas devem ser mantidas na categoria de contravenções administrativas. Ainda consoante esse juízo, suprimiu-se todo o Capítulo III do Projeto, no qual estavam descritas as contravenções.

28. No Projeto, a pena de interdição para conduzir veículo motorizado tinha a duração máxima de dois anos e a mínima de dois meses. Entendeu-se ser pequeno o teto, pois podem ocorrer casos de extrema gravidade, reveladores de grave culpa e alta reprovabilidade, que exijam a aplicação de maior quantidade da pena. Aumentou-se, por isso, o limite máximo para cinco anos, porque, de qualquer modo, caberá ao juiz fixar a quantidade da pena e convém deixar a ele maior espaço para movimentar-se e dosar melhor a repressão.

29. A emenda regulou a aplicação da pena de multa, dado que sem entrar em vigor o novo Código Penal não há disciplina legal a respeito do dia-multa.

30. O Projeto erige em delito condutas que correspondem a violação de regras de trânsito. Estas, produto de observação e da experiência, contêm advertência de perigos possíveis. O desprezo a esta advertência traduz, especialmente pela reiteração, o que é comum, reprovável resistência ao mandamento administrativo, com desfecho freqüentemente doloroso. A orientação é, nesse aspecto, de alto acento, mas necessita de incorporação de algumas hipóteses que, pela sua gravidade, reclamam repressão penal. Assim, entre os casos de violação de regra de trânsito com exposição a perigo da incolumidade de outrem, inclui a conduta de quem confia a direção de veículo motorizado também ao embriagado que não esteja em condições de conduzi-lo com segurança. A hipótese não tem fácil compreensão na fórmula "estado de saúde física ou mental", prevista no Projeto, desde que a embriaguez não afeta necessariamente essas condições. A embriaguez é fundamentalmente uma perturbação da conduta, com alteração psico-sensorial. Transforma a personalidade, diminui a prudência, aumenta a agressividade, reduz a capacidade de inibição, a destreza, a coordenação muscular, a capacidade de concentração — mesmo mantida a higiene física e mental. Quem confia a direção do veículo a pessoa que sabe ou deva saber embriagada e destituída de condições para conduzi-lo com segurança, incide na igual censura em que incorre quem o faz em relação ao não habilitado, por exemplo.

O substitutivo inclui ainda um caso de condução perigosa. Trata-se da conduta do motorista de veículo de transporte ou de carga que aproveita os declives para colocá-lo desengrenado e obter maior velocidade, à proporção que avança. O controle do veículo, nessas condições, torna-se pelo menos extremamente difícil, com sério risco para a incolumidade de quem esteja à frente. O motorista que assim age, insensível à advertência de perigo que a experiência comum formula, faz merecedor de sanção penal.

31. Entre as infrações relacionadas com a direção de veículo o substitutivo fez incluir a de vender, fornecer ou servir bebida alcoólica a quem o agente saiba estar dirigindo veículo motorizado ou prestes a fazê-lo. A embriaguez está entre as causas mais freqüentes dos acidentes de trânsito, e à conta dela se devem atribuir as situações de maior perigo na condução de veículos. A própria embriaguez já é punida e o Projeto é rigoroso com o condutor que, embriagado, dirigir veículo, elevando esse ilícito à condição daqueles que se acham informados tão-só do perigo presumido.

A lei, no entanto, deve ir mais longe e alcançar aquele que favorece ou possibilita imediatamente a embriaguez, vendendo, fornecendo ou servindo bebida alcoólica a condutor de veículo. A permissividade da sociedade de consumo não deve ser levada a tal ex-

tremo em que se tolere, sob o pretexto da liberdade de comerciar, a facilitação de conduta que a própria lei torna ilícita. Assim como a lei já define como infração penal servir bebidas alcoólicas a menor de 18 anos, a quem se acha em estado de embriaguez, a pessoa que o agente sabe sofrer das faculdades mentais e a quem está judicialmente proibida de freqüentar lugares onde o se consome bebida de tal natureza (art. 63, da Lei das Contravenções Punitivas), não é demais prever o caso do motorista, cuja embriaguez é punida.

32. A modificação maior no Projeto feita pelo substitutivo diz respeito ao processo e julgamento das infrações.

O Projeto repousou sua preocupação de celeridade processual na instituição do juízo monitório, procurando trasladar a prática judiciária de outros países.

Antes, já se levantaram as dúvidas que se podem opor quanto à constitucionalidade do juízo monitório. Não se podem conciliar o princípio da ampla defesa e o da contraditoriedade da instrução criminal com um procedimento em que o réu é julgado logo após a infração, sem lhe dar oportunidade de obter defesa por advogado de sua confiança e colher prova em seu favor.

Preferiu-se, no substitutivo, concentrar numa só audiência toda a instrução criminal. A audiência só prosseguirá em outro dia, que não poderá ser depois do quinto dia após o início, se o réu declarar que tem prova a produzir.

Os depoimentos não serão reduzidos a escrito, mas gravados por meio eletrônico. Só em caso de recurso é que a gravação será vertida para o escrito. Com isso, as audiências terão rápida duração, sem prejuízo da fixação da prova obtida.

O substitutivo considera circunstância atenuante a preferência do réu pelo julgamento imediato. Essa vantagem com que se acena para o infrator, bem como a aplicação provisória de interdição do direito de dirigir veículo motorizado, no caso de prosseguimento da audiência de julgamento em outro dia, visam a levar o infrator a não usar de meio protelatório.

O substitutivo entendeu necessário prever expressamente a realização da audiência de instrução e julgamento em qualquer hora do dia ou da noite, e mesmo em dias em que não haja expediente forense normal.

33. Com o substitutivo que ora ofereço, é o meu parecer pela aprovação do Projeto.

EMENDA Nº 1 — CCJ (Substitutivo)

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

Define as infrações penais relativas à condução de veículos, regula o respectivo processo e julgamento, e dá outras providências.

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 1º Os crimes cometidos na condução de veículos motorizados, ou com elas relacionados são definidos nesta lei, ressalvadas as disposições legais que permanecem em vigor.

Interdição para conduzir veículo motorizado

Art. 2º A interdição para conduzir veículo motorizado pode ser imposta como pena principal, como pena acessória e como medida de segurança.

Pena de interdição

Art. 3º A pena de interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º Transitada em julgado a sentença, será o réu notificado a entregar a carteira de habilitação à autoridade judiciária, em 48 (quarenta e oito) horas, mediante termos nos autos.

§ 2º O prazo da interdição, sem prejuízo do disposto no art. 18, parágrafo único, tem início com a efetiva entrega da carteira de habilitação, não correndo o curso da prescrição depois de notificado o réu para o ato.

§ 3º O prazo da interdição não se inicia enquanto o réu estiver privado de liberdade pelo cumprimento de pena ou medida de segurança.

§ 4º Se a carteira estiver apreendida provisoriamente, o prazo de interdição correrá do trânsito em julgado da sentença.

Interdição como pena acessória

Art. 4º A interdição para dirigir veículo motorizado, como pena acessória, é facultativa se o réu for primário, e obrigatória, se reinidente em infração penal relativa à circulação de veículos ou se as circunstâncias do fato revelarem a violação extremamente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos.

Duração de pena acessória

Parágrafo único. Aplica-se, quanto à pena acessória, o disposto no art. 3º e seus parágrafos, salvo quanto à prescrição.

Interdição para conduzir veículo motorizado como medida de segurança

Art. 5º Ao condenado por crime relativo à circulação de veículos deve ser cassada a licença para conduzir ou proibida a sua concessão, se não a possuir, pelo prazo mínimo de um ano, se as circunstâncias do caso ou os antecedentes do condenado revelam a sua inaptidão para essa atividade.

Execução imediata de medida de segurança

§ 1º O recurso interposto contra a aplicação de medida de segurança prevista neste artigo não terá efeito suspensivo. A entrega da carteira de habilitação à autoridade judiciária, mediante termo nos autos, será feita no prazo de cinco dias, contados da intimação da sentença (art. 18 e parágrafo único).

§ 2º Aplica-se, quanto à medida de segurança, o disposto no art. 3º, §§ 3º e 4º.

§ 3º Se, antes de expirado o prazo estabelecido, é averiguada a cessação do perigo condicionante da interdição, esta é revogada; mas, se o perigo persiste ao termo do prazo inicial, prorroga-se a interdição até que cesse a inaptidão.

§ 4º A cassação de licença ou proibição de sua concessão será também imposta no caso de absolvição por inimputabilidade.

§ 5º A interdição de que trata este artigo poderá abranger todo tipo de veículo motorizado ou limitar-se a um deles.

Comunicação de interdição

Art. 6º A interdição para conduzir veículo motorizado ou proibição de concessão de licença será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e ao Departamento de Trânsito do Estado em que o réu tiver domicílio.

Pena de multa

Art. 7º A pena de multa consiste no pagamento, ao Tesouro Nacional, de uma soma em dinheiro, que é fixada em dias-multa. Seu montante é, no mínimo, um dia-multa e, no máximo, trezentos e sessenta dias-multa.

Fixação de multa

§ 1º O montante do dia-multa é fixado segundo o prudente arbitrio do juiz, mas não pode ser inferior ao valor de um trigésimo do salário mínimo, nem superior a um terço dele.

Salário mínimo

§ 2º Para os efeitos desta lei, considera-se o maior salário mínimo mensal vigente no País, ao tempo do fato.

Circunstâncias agravantes

Art. 8º São circunstâncias que sempre agravam as penas previstas nesta lei, ter o agente cometido a infração:

a) em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos;

b) com perigo para duas ou mais pessoas ou com risco de grave dano patrimonial;

c) sem possuir habilitação para dirigir o veículo que conduzia;

d) sendo motorista profissional;

e) utilizando veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

f) utilizando veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas;

g) sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada ao pedestre.

Circunstâncias atenuantes

Art. 9º São circunstâncias que sempre atenuam a pena ter sido a infração cometida:

a) concorrendo culpa de outrem;

b) concorrendo defeito ou omissão na construção ou na conservação da rodovia ou da sinalização;

c) concorrendo deficiência técnica na fabricação do veículo.

Parágrafo único. É também circunstância atenuante a preferência do réu por julgamento imediato (art. 23).

Réu Menor de 21 Anos

Art. 10 Nas infrações penais de que trata esta lei não terá qualquer efeito jurídico o fato de contar o agente menos de 21 anos e mais de 18 anos, salvo no que tange ao estabelecimento em que deve ser internado para o cumprimento da pena privativa da liberdade.

Perdão Judicial

Art. 11 O juiz pode deixar de aplicar a pena privativa de liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, assim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive conjugalmente.

Suspensão Condicional da Pena

Art. 12 A sentença especificará as condições a que fica subordinada a suspensão condicional da pena, nos casos em que puder ser concedida ao condenado, devendo prever particularmente a obrigação de reparar o dano no prazo então determinado.

Parágrafo único. O juiz pode subordinar a suspensão condicional da pena ao cumprimento de medidas de caráter educativo.

CAPÍTULO II

Dos Crimes Cometidos na Circulação de Veículos ou com elas relacionados

Homicídio Culposo

Art. 13 O homicídio culposo cometido na direção de veículo motorizado será punido com a pena de detenção de um a quatro anos, pagamento não excedente a 200 (duzentos) dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

Lesão Corporal Culposa

Art. 14 A ofensa culposa à integridade corporal ou à saúde de outrem cometida na direção de veículo motorizado será punida com a pena de detenção de três meses a dois anos e pagamento não excedente a 90 (noventa) dias-multa.

Omissão de Socorro

Art. 15 Afastar-se do local de acidente, para o qual tenha concorrido, ainda que sem culpa, na direção de veículo motorizado, deixando de prestar socorro a vítima que dele necessite:

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa, sem prejuízo de outras penas resultantes do fato.

Fuga do Local do Acidente

Parágrafo único Nas mesmas penas incorre o condutor de veículo motorizado envolvido em acidente de trânsito que se afasta do local para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.

Embriaguez ao Volante

Art. 16 Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a perigo a incolumidade de outrem.

Pena: detenção de dois a oito meses ou pagamento de 30 a 150 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

§ 1º Sem prejuízo da verificação da embriaguez por outros elementos, considera-se em tal estado quem tiver teor alcoólico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.

§ 2º A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 centímetros cúbicos de sangue.

§ 3º Todo condutor de veículo motorizado que tenha cometido qualquer infração às regras de trânsito, capaz de proporcionar fundadas suspeitas quanto a seu estado, pode ser submetido a exame de respiração, sangue, urina, saliva, ou qualquer outro indicado pela ciência, para determinar a ingestão de álcool ou outra substância de efeitos análogos. Se o condutor do veículo se recusa ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de interdição para conduzir veículo motorizado, e pagamento de 30 a 90 dias-multa.

VENDA OU FORNECIMENTO DE BEBIDA ALCOÓLICA A MOTORISTA

Art. 17 Vender, fornecer ou servir bebida alcoólica a quem o agente saiba estar conduzindo veículo motorizado ou prestes a fazê-lo:

Pena: detenção, de um a seis meses, ou pagamento de 30 a 150 dias-multa.

Desobediência à Interdição

Art. 18 Conduzir veículo motorizado violando interdição imposta com fundamento nesta lei:

Pena: detenção de três meses a um ano ou pagamento de 30 a 150 dias-multa, com imposição adicional de novo prazo de interdição.

Retenção da Carteira de Habilidaçao

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo estabelecido (art. 3º, § 1º, arts. 4º, § 1º e 5º, § 2º).

Perigo Resultante de Violação de Regra do Trânsito

Art. 19 Conduzir veículo motorizado violando regra de trânsito e expondo a perigo a incolumidade de outrem:

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento de 15 a 150 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

Parágrafo único Nas mesmas penas incorre quem:

a) confia direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a quem, por seu estado de saúde física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

b) participa, na direção de veículo motorizado, de corrida ou competição não autorizada;

c) trafega com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfiles;

d) dirige em declive o veículo de transporte coletivo ou de carga desengrenado.

Jornada Excessiva de Trabalho

Art. 20 Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes,

jornada de trabalho de condutor de veículo superior a oito horas diárias:

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento não excedente a 200 dias-multa.

CAPÍTULO III Do Processo e Julgamento das Infrações Penais Cometidas na Circulação de Veículos Motorizados

Normas do Processo

Art. 21 No processo e julgamento das infrações penais cometidas na circulação de veículos motorizados serão observadas as disposições da legislação processual vigente, com as alterações introduzidas por esta lei.

Processo em Caso de Flagrante Delito

Art. 22 Havendo flagrante delito, será o infrator, com as testemunhas, apresentado desde logo ao juiz competente.

Audiência de Julgamento

Art. 23 O juiz ouvirá o condutor, o infrator e as testemunhas, que poderão ser reinquiridos pela acusação e pela defesa. Se o réu declarar que não tem mais prova a produzir, o juiz dará, em seguida, a palavra à acusação e defesa por dez minutos a cada um. Terminados os debates, julgará de plano.

§ 1º Se o réu não tiver defensor, ser-lhe-á este nomeado pelo juiz. O réu, que não for pobre, será obrigado a pagar os honorários do defensor dativo, arbitrados pelo juiz.

§ 2º Lavrar-se-á de tudo um só auto, do qual não constarão as declarações, que somente serão gravadas para reprodução mediante escrito no caso de recurso.

§ 3º Depois de ouvidas as testemunhas, o condutor e o réu, se este declarar que tem mais prova a produzir, desde que não seja possível realizá-la imediatamente, a audiência prosseguirá, após quarenta e oito horas, num dos cinco dias seguintes, ficando desde logo intimado o réu da fixação do dia e hora do prosseguimento.

§ 4º O réu poderá arrolar, no máximo, três testemunhas, desde que ofereça o rol até o dia seguinte da suspensão da audiência. As testemunhas serão intimadas por carta registrada.

§ 5º O juiz, no caso do § 3º, aplicará desde logo e provisoriamente, a interdição do direito de dirigir veículo motorizado, cassando a carteira de habilitação do réu, perdurando a cassação provisória até a sentença definitiva.

§ 6º O juiz, titular ou substituto, que iniciar a audiência, concluirá a instrução, julgando a causa, salvo se for transferido, licenciado, promovido, convocado, aposentado, exonerado ou demitido, casos em que o sucessor, se entender necessário, mandará repetir as provas já produzidas.

§ 7º No prosseguimento da audiência, depois de produzida a prova pelo réu, proceder-se-á aos debates e ao julgamento de plano, de acordo com o disposto no "caput" deste artigo, aplicando-se ainda o § 2º.

Dispensa de Prisão e Fiança

Art. 24 Não se imporá prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, ao condutor de veículo motorizado, nos casos de infração penal de que resulte vítima, se a esta prestar socorro pronto e eficaz. Deverá ele, entretanto, ser conduzido, em seguida, à presença da autoridade judiciária, para o julgamento da infração penal.

Lavratura do Auto de Flagrante

Art. 25 Se, por motivo de força maior, ou por inexistir na localidade juiz especialmente designado para conhecer do feito, a apresentação do réu não puder ser realizada na forma do art. 22, caberá autoridade policial lavrar o auto de prisão em flagrante ou o auto de flagrante delito, remetendo-o desde logo ao órgão do Ministério Públiso competente.

Parágrafo único. A autoridade policial advertirá o réu e as testemunhas de que as intimações devidas serão feitas pelo correio, para o endereço que, na ocasião, for fornecido e ficar constante do auto.

Designação de Audiência ou Arquivamento

Art. 26 Recebendo os autos de flagrante, o órgão do Ministério Público requererá a designação de dia e hora para a audiência de julgamento, ou o arquivamento sumário do processo, se desde logo se evidenciar a inexistência de infração penal.

§ 1º Aplica-se o disposto no art. 23, § 5º, no caso de não arquivamento do processo.

Intimação

§ 2º O réu será citado e as testemunhas intimadas por carta registrada, com aviso de recepção.

Audiência de Julgamento

§ 3º Na audiência de julgamento, o juiz ouvirá o réu e as testemunhas, procedendo-se na forma dos arts. 23 e §§ 1º e 2º e 27, § 3º. O réu apresentará na audiência as provas que tiver e as testemunhas até o máximo de três.

Procedimento quando não houver Flagrante Delito

Art. 27 Se não houver flagrante delito, compete à autoridade policial instaurar inquérito na forma prevista no Código de Processo Penal, remetendo os autos ao órgão do Ministério Público competente, observado o disposto no art. 25, parágrafo único, desta lei.

§ 1º O órgão do Ministério Público oferecerá denúncia, se for o caso, em duas vias, no prazo de 5 dias, podendo arrolar até 3 testemunhas.

§ 2º Recebida a denúncia, aplicável o disposto no art. 23, § 5º, o juiz designará audiência sumária de instrução e julgamento, determinando a citação do réu para ser interrogado e apresentar as provas que tiver, inclusive até três testemunhas e mandando ainda que se intimem as arroladas na denúncia (art. 26, § 2º).

§ 3º O réu e as testemunhas de acusação e defesa serão ouvidos numa só audiência, aplicando-se o disposto no art. 23 e seus parágrafos 1º e 2º.

Art. 28. Se a lei cominar exclusivamente pena patrimonial, o réu primário poderá requerer ao juiz, no caso de julgamento imediato (art. 23, *caput*), que arbitre desde logo o valor da multa, o admita a satisfação e declare, após o pagamento, a extinção da punibilidade por perempção.

Parágrafo único. Neste caso, observa-se o que dispõem os parágrafos 1º e 2º do art. 29.

Art. 29. Se o réu for primário e a condenação exclusiva à pena pecuniária, no caso de julgamento imediato (art. 23, *caput*), pago o valor da multa, o juiz declarará perempta a ação e extinta a punibilidade.

§ 1º Neste caso, o juiz, antes de aplicar a pena de multa, determinará que se luvre termo nos autos que será assinado pelo réu e do qual constará:

a) a declaração do réu de que é primário e de que ainda não se valeu de benefício idêntico ao que pretende obter;

b) a advertência feita ao réu de que, se a declaração da letra a for falsa, incorrerá no crime de falsidade ideológica.

§ 2º Se houver dano a terceiros só será cabível a extinção da punibilidade se o réu houver feito o resarcimento devido, salvo comprovada impossibilidade de fazê-lo.

Realização de Audiência

Art. 30. As audiências de instrução e julgamento, nos casos previstos nesta lei, poderão ser realizadas em qualquer hora do dia ou da noite, e mesmo em dias em que não haja expediente forense normal.

Execução da sentença pela Justiça de Outro Estado

Art. 31. As decisões da Justiça de um Estado podem ser executadas pela Justiça do Estado em que o condenado tiver domicílio permanente, cumprindo ao juiz fazer as comunicações necessárias a tal efeito.

CAPÍTULO IV Da Responsabilidade Civil

Indenização

Art. 32. Se, pelos elementos existentes nos autos, for possível fixar o valor do dano causado pelo delito, o juiz arbitrará na sentença a indenização a que condenará o réu.

CAPÍTULO V Disposições finais

Art. 33. Durante o tempo em que estiver cumprindo pena privativa de liberdade ou medida de segurança detentiva, o condenado, ou absolvido por inimputabilidade, não poderá dirigir veículo, atendido ainda o disposto nos arts. 3º, § 3º, 4º, § 1º e 5º, § 2º.

Art. 34. O valor dos prêmios de seguro obrigatório de responsabilidade civil, nos casos de veículos automotores, será fixado tendo-se em conta as violações a regras de trânsito com eles cometidas ou a cargo do respectivo proprietário.

Parágrafo único. O valor dos prêmios será aumentado de 10% (dez por cento) por infração, e reduzido de 5% (cinco por cento) por ano em que não houver infração, não podendo a redução exceder de 50% (cinqüenta por cento).

Art. 35. Revogam-se as disposições em contrário e, expressamente, a Lei 4.611, de 2 de abril de 1965, o art. 123 e seu parágrafo único, da Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966, os artigos 96 e seus parágrafos, 287 e 288, do Código Penal (Lei 6.016, de 1973), e, na parte em que dispõem sobre direção de veículo na via pública, os artigos 32 e 34, da Lei de Contravenções Penais.

Sala das Comissões, em 27 de agosto de 1975. — Gustavo Capanema, Presidente, em exercício — Accioly Filho, Relator — Renato Franco — Nelson Carneiro — Heitor Dias — Helvídio Nunes — Mauro Benevides — Mattos Leão.

PARECER Nº 592, DE 1975
Da Comissão de Saúde

Relator: Senador Gilvan Rocha

Pretende o presente Projeto de Lei definir os crimes e contravenções cometidos na condução de veículos ou com ela relacionados, ressalvando as disposições legais que permanecem em vigor.

A Proposição, apresentada à deliberação do Congresso Nacional, pelo Senador Nelson Carneiro, é de autoria de uma comissão de juristas designada pelo Presidente do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, José Ribeiro de Castro Filho, e constituída por Ivo d'Aquino, Hélio Cláudio Fragoso, Carlos de Araújo Lima, Francisco de Assis Serrano Neves e Antônio Evaristo de Moraes Filho.

Para a elaboração do relatório, a Comissão colheu "subsídios em fontes das mais autorizadas, quer no Brasil quer em países estrangeiros, focalizou o problema, sob os mais variados aspectos" e, em complemento, deu-lhe "tradução jurídica dentro da realidade social brasileira e aconselhada pelo que de mais atual existe na legislação de outros países". É o que assinala o ofício enviado ao Senador Nelson Carneiro, encaminhando a matéria.

No Relatório, informa a Comissão haver solicitado "a cooperação de todos os Conselhos Seccionais da OAB, sindicatos e associações de classe representativas de atividades relacionadas com o trânsito e a indústria automobilística". Frisa:

"Valiosas contribuições foram recebidas, sendo justo destacar a coletânea elaborada pela subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal, especialmente para a Comissão.

Essa coletânea, compreendendo toda a legislação pertinente e todos os projetos de lei apresentados à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal sobre a matéria, bem como outros subsídios, constituiu um dos mais importantes instrumentos de trabalho com que contou a comissão."

Ao focalizar os ilícitos penais do trânsito e sua repressão pela lei vigente, os juristas se ocuparam do desenvolvimento da nossa indústria automobilística, implantada em 1957 e que ora se inscreve entre as maiores do mundo. Dizem que "somos um povo recentemente motorizado, e em escala que superou todas as previsões, nos grandes centros urbanos", com a indústria chegando a índices de 20% de aumento por ano, podendo ultrapassar a casa dos dois milhões de veículos/ano, por volta de 1980. Então, os veículos em tráfego serão doze milhões, aproximadamente, o que poderá obrigar a duplicação da rede rodoviária nacional.

Quanto aos acidentes, também evoluíram a "cifras impressionantes", gerando preocupações nos setores responsáveis. Segundo o IBGE, ocorreram no Brasil 63.000 acidentes de trânsito, em 1966; três anos mais tarde, o total era de 144.000. Morreram 5.180 pessoas em 1966, e 7.570, em 1969, como resultado das ocorrências envolvendo veículos motorizados, enquanto o número de feridos foi, respectivamente: 46.900 e 86.800.

O Conselho Nacional de Trânsito, por seu turno, recolheu os seguintes números, que a comissão da OAB apresenta no seu relatório:

Ano	Total Acidentes	Mortos	Feridos
1970	149.600	8.100	93.500
1971	162.500	8.600	100.000
1972	175.500	9.000	107.000
1973	188.000	9.500	114.000
1974	201.000	10.000	121.000

Das rodovias brasileiras, a que apresenta maior saldo de acidentes é a Presidente Dutra, salientando o relatório dos juristas:

"Os dados estatísticos de acidentes em estradas federais, levantados pelo DNER e relativos aos anos de 1971 e 1972, revelam um aumento de 7% no total. Tais acidentes causaram 2.178 mortes e lesões corporais em 14.860 pessoas. O número de mortos refere-se apenas aos que faleceram no local do desastre. Essas estatísticas mostram que o maior número de acidentes coincide com a maior densidade de tráfego, situando-se nos primeiros lugares as rodovias de São Paulo; Feira de Santana—Salvador e São Paulo—Curitiba. 43,2% dos acidentes ocorrem nos meses de férias (janeiro, fevereiro, março, julho e dezembro); domingo é o dia de maior incidência, seguido do sábado, e a maioria dos desastres (31,8%) ocorre entre 16 e 21 horas. Dos acidentes havidos em 1972, 49,6% foram causados por veículos de passeio; 42,1% por caminhões e 6,4% por coletivos (5%)."

É evidente que o número de acidentes está na razão direta do total de veículos em circulação e, depois de comparar o que acontece no mundo, em relação ao assunto, as estatísticas demonstram que "os índices de acidentes de trânsito no Brasil são os maiores do mundo", pois aqui se verificam 33 mortes causadas por acidentes de trânsito, por dez mil veículos em circulação, enquanto outros países as marcas são as seguintes: Alemanha, 13,8; Itália, 11,6; França, 10,9; Estados Unidos, 5,4.

Dai por que a Comissão da Ordem dos Advogados do Brasil chegou à conclusão de que é necessária completa revisão na estrutura do nosso trânsito. Aliás, isso é aconselhável, inclusive, pelo que já sucedeu em outras partes do mundo, com a implantação de extenso programa de engenharia do tráfego, realização de intenso programa

educacional, cursos de educação para motoristas e rigorosa legislação.

A opinião dos juristas é de que "se a segurança do trânsito exige mais engenharia do que Direito Penal, não pode dispensar eficaz aparato repressivo, que assegure a observância de leis e regulamentos bem como extenso programa de educação".

Na verdade, a engenharia entra na construção de rodovias e obras de arte, na sinalização, controle eletrônico, estabelecimento do fluxo de trânsito nas vias, segurança dos veículos. Quanto a este detalhe, a Comissão da OAB adverte que, entre nós, "tem sido inacreditavelmente negligenciada", com "veículos de grande peso com máquinas de grande potência, comercializadas sem o sistema de freios necessários", bem como o emprego de pneumáticos inadequados, como fator de redução do preço de venda". E frisa que "por motivos de ordem financeira, não se hesita em sacrificar a segurança, certamente tendo-se em vista os preços astronômicos dos carros nacionais".

Depois de falar na situação calamitosa de nossas estradas, com curvas irregulares, sem planejamento (tanto que o próprio DNER atribui a defeitos nas estradas, 12% dos desastres), a Comissão da OAB trata da urbanização e das insuficiências de nossa legislação, relativamente às infrações penais. Salienta:

"Limita-se a nossa lei penal, no momento, basicamente, às agravantes previstas para os crimes de homicídio culposo (art. 121; § 4º) e lesão corporal culposa (art. 129, § 7º), em regras, aliás, defeituosas, bem como às contravenções de falta de habilitação para dirigir veículos (art. 32 da LCP). À direção perigosa de veículos na via pública (art. 34) e à remoção, inutilização ou omissão de sinais de perigo (art. 36)."

Na análise feita, a Comissão da OAB se ocupa da suspensão da licença para conduzir veículos, atualmente prevista como pena acessória, (embora a CP de 1969, ainda não em vigor, a inclua como medida de segurança) e que deve ter caráter de pena, "ou seja, retribuição ético-jurídica do malefício, fundada na culpabilidade do agente e, pois, aplicável, independentemente da inabilidade ou incapacidade do réu".

É dada ênfase, ainda, à embriaguez ao volante; ao crime de perigo efetivo e grave à incolumidade de outrem; à fuga do local do acidente, com o abandono da vítima; ao congestionamento da "já emperrada máquina da justiça"; às insuficiências da administração da justiça e da legislação. Por isso, a duração dos processos por crime varia "entre três ou quatro meses e vários anos, sendo em média de dez meses a um ano".

É notória, ainda, a deficiência técnica do Código Nacional de Trânsito, que "nasceu obsoleto", complicado, impreciso e, segundo os juristas, fastidioso. Daí a conclusão de que é imperativa a reformulação de todo o sistema punitivo, do Código Nacional de Trânsito e do seu regulamento.

O estudo da OAB conduziu à conclusão de que é imprescindível "lei especial para definir as infrações penais relativas à circulação ou com ela relacionadas e que regule o seu processo e julgamento, inclusive, da responsabilidade civil pelo resarcimento do dano". Para a OAB:

São diversos os critérios utilizados na formulação desse tipo de lei. Ora a parte criminal se insere nos próprios Códigos de Trânsito, ora está contida em lei especial, independente do Código de Trânsito, ora está inserida em dispositivos isolados do Código Penal e da Lei de Contravenções Penais. Este último é o sistema do direito brasileiro. Ele tem a desvantagem de seu caráter fragmentário e da subordinação desses delitos (que são os campeões absolutos das estatísticas criminais) às regras gerais do processo, evidentemente inaplicáveis.

Assim, o Projeto em estudo objetiva revogar "expressamente todos os dispositivos legais sobre a matéria, espalhados pelo Código

Penal, pela Lei das Contravenções Penais e por leis extravagantes". Esclarece o relatório da Comissão da OAB que, "evidentemente, se aplicarão aos crimes e contravenções, previstos na proposição, todos os princípios gerais do CP que não forem por ele alterados".

Na verdade, a Proposição em estudo é consequência de tentativas anteriores, e parte do pressuposto de Montesquieu, de que "a eficácia da repressão não reside na gravidade das penas, mas na certeza de punição". Segue rumo diverso da lei intimidativa e feroz e, sem eliminar a pena privativa da liberdade, "faz da multa e da interdição para conduzir veículo motorizado os seus instrumentos principais de repressão".

O Projeto consta de 42 artigos distribuídos em seis Capítulos: I — Disposições Gerais; II — Dos crimes cometidos na circulação de veículos; III — Das contravenções penais cometidas na circulação de veículos; IV — Do processo e julgamento das infrações penais cometidas na circulação de veículos motorizados; V — Da responsabilidade civil; VI — Disposições finais.

Na Proposição, a interdição para conduzir veículos motorizados é pena principal. Ela pode ser aplicada isolada ou cumulativamente com outras penas e, também, como pena acessória ou medida de segurança. O recurso interposto contra a sentença condenatória não terá efeito suspensivo e, entre as agravantes, mereceu atenção especial a embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos, inclusive, a psicoativa. Assim, o crime praticado em estado de embriaguez é considerado autônomo, e só pode ser tido como circunstância agravante, se for absorvida por crime de dano.

Também é agravante obrigatória a condução de veículo sem a habilitação necessária, que constitui contravenção mas, no caso de delito, é absorvida, subsistindo a agravante.

Ao motorista profissional é atribuída maior responsabilidade pela falta de atenção, diligência ou cautela.

Figura ainda como agravante a alteração do equipamento do veículo, de maneira a afetar-lhe a segurança. Isto, para evitar o "envenenamento" dos motores etc. A falta, a adulteração ou falsificação de placas figuram, também, como agravante.

Prevê o Projeto as circunstâncias atenuantes: o fato de caber culpa a outrem (a vítima ou a terceiros); o defeito ou omissão na conservação da rodovia utilizada ou da sinalização; a deficiência técnica na fabricação do veículo.

É igualmente, preconizado o perdão judicial, em situações especiais. Por exemplo: o magistrado pode deixar de aplicar a pena privativa de liberdade, quando o acidente que provocar morte ou lesão corporal, atingir exclusivamente cônjuge, descendente, ascendente, adotante ou adotado, assim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente.

No tocante aos crimes cometidos na circulação de veículos, o Projeto começa pelo homicídio culposo, atribuindo-lhe a pena do CP de 1969, isto é, de um a quatro anos de detenção, acrescida da multa de até duzentos dias-multa e da interdição para conduzir viaturas. Já em relação à lesão corporal culposa, a pena prevista é superior à do CP de 1969 (quatro meses a um ano de detenção), acrescida de multa não excedente a noventa dias-multa.

A omissão de socorro, a fuga do local do acidente são capituladas, e a embriaguez ao volante recebeu ênfase, na Proposição, que preconiza, até a presunção legal de estado etílico, além de estabelecer a obrigatoriedade do exame.

É incriminada a desobediência à interdição e à devolução da carteira, e punida a infração de regra do trânsito, expondo a perigo a incolumidade de outrem. Aliás, esse fato é crime capitulado no CP de 1969, mas, no Projeto, tem pena sensivelmente agravada.

Ó Projeto inova, quando pune a jornada excessiva de trabalho. Esta não pode ser superior a oito horas diárias. Outras inovações dizem respeito à omissão de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito, e à ação de quem conduz — ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza — veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segu-

rança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constante das especificações dos fabricantes.

A Proposição pune a poluição provocada pelo excesso de gases ou ruído. Da mesma forma, é punido o fato de conduzir veículo de maneira a sujar, molhar ou molestar alguém.

Consideram os redatores do Projeto, da maior importância a parte relativa ao "processo penal, com as normas introduzidas no capítulo terceiro". Na verdade, são propostas modificações radicais do processo para as infrações penais cometidas na circulação de veículos.

Na Comissão de Constituição e Justiça desta Casa, o Projeto mereceu Substitutivo. O Relator, Senador Accioly Filho, aceitou a oportunidade de lei especial dispor sobre infrações penais relativas ao trânsito de veículos, mas fez restrições ao juízo monitório estabelecido no Capítulo IV da Proposição, dizendo:

"A dúvida quanto à constitucionalidade desse procedimento, que afronta a garantia constitucional de ampla defesa e da contrariedade de instrução criminal já levou o Projeto a prever o recurso de oposição revocatória, interposto em caso de condenação e com efeito suspensivo. Esse recurso consiste não só em alegação das partes, mas sobretudo na realização de audiência de instrução e julgamento, com oportunidade para oferecimento de provas. O recurso é julgado pelo próprio juiz do primeiro grau de jurisdição e contra a decisão nele proferida caberá recurso de apelação.

Embora engenhosa a fórmula criada para ladear o princípio constitucional, não parece a melhor solução já que obriga a uma repetição de audiências, com evidente perda de tempo."

O Substitutivo suprime todo o Capítulo III, que descreve as contravenções penais cometidas na circulação de veículos. Considera a Comissão de Justiça desnecessário retirar "do elenco do Conselho Nacional de Trânsito algumas contravenções administrativas e transformá-las em contravenções penais, com a combinação da mesma sanção, isto é, a pena pecuniária".

No Substitutivo, a pena de interdição para conduzir veículo motorizado é aumentada para o limite máximo de cinco anos. Procurou-se regular a aplicação da pena de multa, tendo em vista que, "sem entrar em vigor o novo Código Penal, não há disciplina legal a respeito do dia-multa".

Compete a esta Comissão, no entanto, observar os aspectos que interessam à saúde, focalizados na Proposição e no Substitutivo. E surge, prontamente, a questão de embriaguez e do cansaço físico provocado pela excessiva jornada de trabalho. De início, caberia indagação maior sobre a questão de *accidentalia delicti*. Tanto o Projeto (art. 8º) quanto o Substitutivo (art. 8º) consideram a embriaguez agravante. Já no art. 16, Projeto e Substitutivo a encaram como delito. Agravante e infração.

Acontece que, no particular, o Código Penal vigente (art. 24, II), não exclui a responsabilidade penal da embriaguez, voluntária ou culposa, pelo álcool ou substância de efeito análogo. Já o Código de 1969 (art. 22) coloca na condição de inimputabilidade o agente que, por embriaguez completa, era inteiramente incapaz, ao tempo da ação ou da omissão, de entender o caráter ilícito do fato.

Mas, o problema da exatidão jurídica foi examinado pela Comissão de Constituição e Justiça, cujo Relator levantou premissas como as que seguem:

a) seria de exigir-se rigor para a concessão de carteira de habilitação, de tal forma que, da atividade de condutor de veículos, fossem afastados os fisicamente incapazes e os portadores de deficiência ou desvios mentais;

b) os exames de saúde se limitam "a simples verificação do sentido da visão", em alguns casos feita da maneira mais perfundária;

c) se há deficiência nos exames físicos, mais alarmante acontece com as condições mentais;

d) apesar da obrigatoriedade do exame psicotécnico, as condições mentais do motorista continuam concorrendo grandemente para o aumento dos desastres;

e) devem ser afastados da atividade de condutor de veículos os indivíduos agressivos e aqueles que tenham antecedentes criminais (pois há correlação entre a tendência para o crime e para as infrações de trânsito, decorrente do temperamento agressivo);

f) os acidentes são provocados, sobretudo, pelos principiantes e pelos motoristas idosos, mas a preponderância entre os jovens nada tem a ver com deficiência da juventude, pois é consequência da dificuldade de entrosamento inicial no trânsito;

g) a embriaguez ao volante é considerado delito doloso próprio de circulação de veículos;

h) para um povo como o nosso, de inclinação acentuada para a infração às leis, de notório desprezo pelas normas legais, o Código Nacional de Trânsito passou a ter significado inexpressivo;

i) a embriaguez é, fundamentalmente, uma perturbação da conduta, com alteração psico-sensorial, pois transforma a personalidade, diminui a prudência, aumenta a agressividade, reduz a capacidade de inibição, a coordenação muscular, a capacidade de concentração — mesmo mantida a higiene física e mental.

Uma das primeiras inscrições que apareceram em pára-choques de caminhões brasileiros dizia: "Fé em Deus e pé na tábua". Era o distígio da irresponsabilidade, principalmente porque omitia o princípio da segurança, tanto do veículo quanto da estrada e do próprio motorista.

Talvez fosse válida aquela frase, quando as estradas e os centros urbanos do País não apresentavam volume de trânsito intenso. Hoje, porém, guiar um veículo automotor exige prudência, prática e atenção.

Nos dias atuais — informam as estatísticas — 65,08% dos acidentes em rodovias são provocados pelos condutores, notadamente nas ultrapassagens indevidas. Os defeitos mecânicos das viaturas são responsáveis por 9,61%; os pedestres causaram 7,16% e as deficiências rodoviárias, 1,64% dos desastres. Isso prova que, nas nossas estradas, o homem falha mais do que a máquina.

Efetivamente, dirigir com segurança um carro, no trânsito atual é trabalho difícil. Na expressão do Dr. H. Hoffmann, do St. Johannes Hospital, Dortmund, guiar um veículo automotor "é na realidade, tarefa múltipla, que requer alto senso de responsabilidade sendo, portanto, capaz de provocar enorme tensão". Põe ele, em relevo, estas estatísticas:

"Exames experimentais feitos em 600 motoristas saudáveis mostraram que dirigir sujeita o sistema circulatório a tensão. Fatores emocionais juntamente com cuidadosa atenção levam tal sistema a um estado emocional que pode ser encontrado até em motoristas dirigindo em estradas rurais calmas e solitárias. Ele aumenta consideravelmente no trânsito urbano e, em situações críticas, assume proporções de tensão física. Mesmo em estradas rurais com pouco movimento, o pulso de 78% dos motoristas examinados era 10% mais alto que o normal. Somente 10,8% do número total de motoristas não acusaram qualquer aumento da pulsação. No trânsito urbano, 80,6% dos motoristas examinados tinham pulsação 20% acima do normal. Em situações críticas, o aumento foi de 30%, em 28,3% dos casos, e de 40%, em 11,2%. Em calmas estradas rurais, a pressão sanguínea aumentou de 30% em 11,2% dos casos. No trânsito urbano e em situações críticas, tal aumento atingiu respectivamente 28,5% e 30,3%."

Na verdade, motoristas de bom funcionamento circulatório têm apresentado, por meio da eletrocardiografia, desequilíbrio entre o volume de oxigênio à disposição do miocárdio e a de que este precisa. Daí porque os especialistas incluem, entre os riscos de dirigir, o aumento na velocidade do pulso e na pressão sanguínea, além de alte-

rações patológicas temporárias verificadas nas curvas de eletrocardiogramas.

O condutor de veículos experiente pode dirigir em alta velocidade, em estradas desimpedidas, sem sofrer alterações circulatórias; no entanto, o trânsito urbano, complicado e difícil, exige esforço emocional permanente. Isto porque, o ato de guiar representa encadeamento de reações, umas reflexas, outras automáticas e, ainda outras reflexas conscientes.

Para o motorista, portanto, o trânsito representa uma prova constante à serenidade, principalmente se ele foi vítima de enfarte. Por outro lado, alguns comprimidos de anti-histamínicos, antes de pôr o veículo em movimento, podem curar o resfriado do condutor ou modifício-lhe o humor, mas também podem causar-lhe resultados desastrosos. A advertência é feita em publicação da Organização Mundial de Saúde que, depois de salientar o efeito estimulante das anfetaminas e as consequências secundárias de algumas drogas empregadas em tratamento médico, afirma:

"Não somente existe uma variedade de sedativos e tranquilizantes produzindo o mesmo efeito, mas muitas pessoas tomam, a um só tempo, mais de uma droga psico-ativa e isto torna difícil uma avaliação de suas reações, já que, por diversas razões, as reações individuais variam enormemente; bom-senso é sempre o melhor guia: se o motorista está sonolento, ou não pode manter-se em pé, deve reposar ou sentar-se. Não deve dirigir, nem esperar que a melhora venha enquanto estiver no meio do trânsito rodoviário."

Outro ponto que tem sido constatado é que o comportamento do motorista influí grandemente, no tocante aos acidentes. Por exemplo: dirigir na contramão, particularmente em estradas tortuosas, realizar ultrapassagens inoportunas, guiar preocupado com problemas de família, saúde, trabalho.

Num trabalho que intitulou de "Acidentes — raramente acidentais", o Dr. P. F. Chanoit, dos Hospitais Psiquiátricos do Sena, Paris, mostra que "guiar envolve inúmeros mecanismos elementares e complexos:

a) **Percepção sensorial:** especialmente alcance visual, audição e equilíbrio devem estar intactos;

b) **Sinais:** devem ser percebidos e interpretados prontamente;

c) **Reação:** da percepção e interpretação dos sinais, o motorista planeja a ação que deve ser efetuada.

O Dr. Chanoit inclui, entre os principais distúrbios do motorista, a distração atribuída a estados de embriaguez aguda ou a efeitos adicionais da bebida, em casos de alcoolismo crônico; a epilepsia, particularmente em sua forma psico-motora; lapso de inteligência; deterioração senil da capacidade intelectual. No entanto, são raros os acidentes provocados por estados patológicos de fuga (estados de sonho, ataques de delírio, lusco-fusco).

Segundo Duhamel, "dirigimos como nos comportamos". A premissa é considerada válida por especialistas. Tanto que ergonomistas realizam estudos entre o veículo e a potencialidade psicomotora humana, seleção, educação e treinamento do condutor de veículos.

Já o prof. Joannon distinguiu três tipos de "faiblesse d'esprit" no motorista:

1 — **irresponsabilidade** (o condutor irresponsável não vê o perigo, tem confiança em si e pouco respeito pelo código rodoviário);

2 — **vaidade** (o motorista vaidoso despreza o menor, odeia ser ultrapassado, toma decisões perigosas e não gosta de diminuir a velocidade);

3 — **irritabilidade** (o "Chasseur" irritado suspeita constantemente da falta de habilidade e más intenções dos outros, não perdoa nada, é agressivo e atira-se violentamente tanto para a direita quanto para a esquerda).

Apesar da complexidade da pessoa humana, o principal causador de acidentes de trânsito é o álcool. Ele perturba a visão, prejudica o raciocínio e a coordenação, tem relação com acidentes e violações em rodovias e nos centros urbanos.

O problema do alcoolismo é tão grave, no trânsito, que diversos métodos foram postos em prática, a fim de evitar que pessoas embriagadas pudessem dirigir. Na Grã-Bretanha, foi adotado, a partir de outubro de 1967, a prova do "analisador de hálito". Tal método consiste em respirar através de pequeno tubo de vidro ligado a uma bolsa de plástico. No tubo há cristais que mudam de cor, em contato com o álcool. Se a descoloração equiparar-se a uma linha desenhada no tubo, é sinal de que o indivíduo testado chegou ao limite (que, na Inglaterra, é de 80mg/100ml, ou o total de miligramas de álcool presente em mililitros de sangue).

Sucedeu que o teto de miligramas por mililitro varia de país a país. Na Suécia e na Noruega, a taxa é de 50mg/100ml; na Alemanha Ocidental, na Bélgica e no Luxemburgo, de 150mg/100ml.

Convém, aqui, perguntar-se: qual o padrão que poderia ser adotado, no Brasil? Efetivamente, para que se introduzisse o "breath test" ou sistema similar, no nosso país, se torna essencial que a autoridade sanitária promova estudos a respeito. Por outro lado, teria a União ou os Estados e Municípios condição para realizar exames de sangue compulsórios dos motoristas que provocassem acidentes? Haveria capacidade técnica e humana para exercer a vigilância requerida pelo "analisador de hálito"?

Verifica-se que o dilema exige infraestrutura, pois, caso contrário, seria utópico legislar-se apenas para que se tenha um texto de lei a mais... sem aplicação.

Projeto e Substitutivo inovam, no sistema brasileiro. Mas, como compatibilizar a Lei especial sobre trânsito, no tocante à embriaguez, com o disposto no Código Penal vigente e no Código Penal de 1969? Digam os juristas.

Compete a esta Comissão verificar a matéria, nos aspectos que interessam à saúde. Ora, pelo que ficou definido, são várias as condições e diferentes os estados físico-mentais que levam ao acidente de trânsito. Número elevado de casos talvez pré-exista à habilitação para dirigir. Por consequinte, providências preliminares deveriam ser tomadas, com rigor, no sentido e evitar-se que o irresponsável, o vaidoso, o irascível, o sensorialmente defeituoso, o psicopata, o cardíaco etc., pudesse chegar à condição de condutores de veículos automotores. E tal somente pode ser conseguido mediante a adoção de medidas de caráter administrativo pelas Delegacias de Trânsito, que deixariam de fornecer a carteira de habilitação, em casos semelhantes.

Se o critério para habilitar o motorista, profissional ou amador, for liberal, a liberalidade se traduzirá em acidentes, mesmo que a legislação preconize esta ou aquela punição. É que o homem — essa medida de todas as coisas, na expressão do filósofo — traz em si tendências ou defeitos que, no caso do motorista, podem ser prejudiciais ao próprio indivíduo ou a terceiros.

Portanto, deve ser posto em prática, pela administração pública, o prevenir em vez de remediar, porque, no caso de acidente fatal, nenhum remédio pode ser eficaz. Carteiras de motoristas vão sendo expedidas às centenas, aos milhares, talvez sem a necessária cautela, talvez com excesso de liberalidade, com pesado ônus para o grupo social.

Também é de preocupar — e advertência semelhante foi feita, linhas atrás — a questão da aplicabilidade da lei, a execução de providências estabelecidas pela legislação. Como realizar os exames preconizados pelo Projeto, e admitidos pelo Substitutivo, no caso de embriaguez ao volante? No perímetro urbano seria fácil de cumprir o texto legal; mas, nas rodovias que cortam o interior, o aparato administrativo teria de ser montado rapidamente. Seria mesmo levando a sério?

Por outro lado, se a pretensão é consolidar a legislação pertinente à matéria, seria conveniente seguir com o critério da Proposição original, quando trata das contravenções penais cometidas na circulação de veículos. Assim, parece correta a manutenção do Capítulo III do Projeto, que o Substitutivo despreza. Mesmo porque a idéia é evitar a legislação fragmentária, revogando-se, conforme ficou assinalado no princípio deste parecer, os dispositivos legais so-

bre a matéria, contidos no Código Penal, na Lei de Contravenções Penais e nas chamadas leis extravagantes.

Diante do exposto, somos pela aprovação do projeto em estudo, na forma do Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça, com a seguinte

SUBEMENDA

Inclua-se no texto do Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça, o Capítulo III do projeto original, renumerando-se os demais.

Sala das Comissões, em 30 de outubro de 1975. — Fausto Castelo-Branco, Presidente — Gilvan Rocha, Relator — Cattete Pinheiro — Adalberto Sena — Ruy Santos.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Do Expediente que acaba de ser lido, consta o Projeto de Lei da Câmara nº 86/75, que nos termos da alínea "b" do inciso II do art. 141 do Regimento Interno, receberá emendas, perante a primeira comissão a que foi distribuído, pelo prazo de cinco sessões ordinárias. (Pausa.)

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 496, DE 1975

Nos termos do art. 280, do Regimento Interno, requeiro a retirada, em caráter definitivo do Projeto de Lei do Senado nº 74, de 1975, de minha autoria, que "reabre, pelo prazo de 30 dias, o registro de jornalista profissional, aos que satisfizerem as condições previstas no Decreto-lei nº 972, de 17 de outubro de 1969, que dispõe sobre o exercício da profissão de jornalista".

Sala das Sessões, em 3 de novembro de 1975. — Virgílio Távora.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — O requerimento lido será publicado e incluído em Ordem do Dia. (Pausa.)

Sobre a mesa, comunicação que vai ser lida pelo 1º-Secretário.

É lida a seguinte

Em 31 de outubro de 1975.

Senhor Presidente

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que me ausentarei do País a partir de 1º de novembro, a fim de, no desempenho de missão com que me distingui o Senado, participar do "Encontro Nacional de Filosofia do Direito", a realizar-se em Buenos Aires.

Atenciosas saudações. — Lenoir Vargas.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — A Presidência fica ciente. (Pausa.)

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Cattete Pinheiro.

O SR. CATETE PINHEIRO (ARENA — Pará) Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O aproveitamento do minério de Carajás deve ser motivo de amplo esclarecimento, por quanto perdeu a conotação puramente regionalista e se tornou assunto estranhamente tratado em conflito com os interesses que envolvem até mesmo aspectos da segurança nacional. Por isso, o Pará aguarda a palavra clara, explicativa, que fuja à característica de anúncio de fato consumado, de órgãos como a Secretaria de Planejamento e os Ministérios das Minas e Energia, da Indústria e do Comércio, do Interior e dos Transportes, os quais deveriam participar do diálogo que precisa ter seguimento aberto e franco.

Em primeiro lugar, o meu Estado vê, com estupefação, garantirem-se decisões — que julga inadequadas — a respeito de jazidas minerais existentes no seu território, sem que seja convocado a opinar, a debater, a defender os seus pontos de vista. Maior estranheza causa o procedimento dos planejadores, quando o aproveitamento do ferro de Carajás está vinculado a uma série de realizações da maior repercussão na Amazônia. Por exemplo:

- 1 — a montagem de um centro siderúrgico, próximo às jazidas;
- 2 — a realização da hidrovia Tocantins—Itacaiúnas;
- 3 — o aproveitamento do carvão mineral do Xingu e da Amazônia Ocidental;
- 4 — a exploração do manganês de Municípios paraenses localizados no flanco norte do rio Amazonas;
- 5 — a hidrelétrica de Itaboca;
- 6 — a instalação de um estaleiro de construção naval em Santarém;
- 7 — a construção de um porto na foz do Amazonas.

São empreendimentos que, a médio prazo, possibilitarão à Amazônia alcançar o pleno desenvolvimento econômico e social, por quanto desflagrariam processo em cadeia, atingindo os mais diversos setores de atividade, proporcionando empregos e permitindo que os espaços vazios sejam ocupados por frentes pioneras que se deslocarão em todos os sentidos. Dessa maneira, poderemos contar, inclusive, com fronteiras ativas e vigilantes, o que representará um freio à saída clandestina de nossas riquezas.

O Pará e o Brasil precisam conhecer todos os detalhes do *affaire* Carajás com o esmiuçamento de tudo quanto lhe diz respeito. O caminho preferido, qualquer que seja, precisa ser justificado amplamente e obter o consenso geral da Nação. Meu Estado, o proprietário das jazidas, deve ser ouvido, consultado, chamado a dizer o que pensa. Até agora, os administradores, os economistas, os representantes do povo paraense no Congresso não foram procurados. Pior que isso: toda contribuição que oferecem é liminarmente rejeitada pelos planejadores que consideram a matéria fato consumado.

Contra essa situação é que nos colocamos. Quais os motivos técnicos que inspiraram a exportação do minério e levaram à rejeição da siderúrgica à boca da mina? Que fundamentos impeliram o Brasil a exportar minério a preço vil e arcar com despesas que praticamente anulam o esforço de exportação? Por que se abandona a Amazônia, para implantar uma ferrovia desprovida de caráter social e econômico? Que injunções obrigam o Brasil a repelir a obra de desenvolvimento da Amazônia?

A questão de Carajás tem implicações bem mais profundas do que a simples problemática regionalista, que, infelizmente, vem empurrando e obstruindo a análise da realidade. Afinal de contas, o minério de Carajás deve servir para engrandecer o Brasil, em vez de ensejar explosões de regionalismo ou intervenções que provoquem descontentamentos desnecessários.

Colocada a situação no aspecto legal, encontramos o Código de Minas estabelecendo (no parágrafo único do art. 59):

Os estudos dos recursos minerais do território do Estado serão feitos simultaneamente pelos serviços da União e do Estado, e obedecerão a um plano elaborado de comum acordo e aprovado, em cada exercício, pelo Ministério competente. A execução da parte desses estudos que tocar ao Estado está sujeita à fiscalização superior do DNPM.

Ora, no caso presente, o Pará está lutando para que os planejadores da economia nacional observem o que se encontra disposto em lei. É preciso que se submeta à apreciação do Governo paraense os esquemas que estão sendo colocados perante a Nação, como irreversíveis, mas que contrariam flagrantemente o disposto no Código de Minas.

Mais, ainda, os Estados só não podem atuar em relação às jazidas primárias e/ou aluvionais de metais nobres, às jazidas de combustíveis fósseis sólidos, de rochas betuminosas e pirobetuminosas, de petróleo e gases naturais e, finalmente, águas minerais, termais e gasosas.

Como se vê, parece desaconselhado pelo Código de Minas o destino que se pretende dar ao minério da Serra dos Carajás, localizado em território paraense e cuja exploração, da maneira insólita que se pretende fazer, fere todos os princípios legais, de interrelaciona-

mento das Unidades da Federação e, mesmo, de segurança nacional, tendo em vista que é fundamental o fim do desnível em que se encontra o mundo amazônico.

Na verdade, questões como a do minério de Carajás não podem ser tratados por imposição, ao estilo do "abre-te Sésamo", ainda mais da forma em que os planejadores econômicos puseram o dilema, imprópria e definitiva — antes que o Estado proprietário da área em que se situem as jazidas fosse ouvido.

A Amazônia nada quer de outros Estados, de outras regiões. Ela pretende, simplesmente, que cessem os esbulhos, que se ponha freio à secular retirada de suas riquezas. Ela defende o direito de explorar as próprias potencialidades, de instalar o seu parque siderúrgico e de regularizar seus rios, aproveitando-lhes o potencial hidráulico. Evidentemente, precisa da União, desde que compete a esta controlar e definir a política desenvolvimentista. Infelizmente, porém, tem sido atingida por caprichos de toda ordem.

O meu pronunciamento tem o sentido de apelo. Como tal, deve ser encarado.

É apelo aos órgãos de planejamento do Governo Federal, a fim de que encaminhem a matéria em termos racionais e democráticos.

É apelo aos órgãos de segurança, para que mostrem, à luz de estratégia nacional, a urgência de promover-se a ocupação e o desenvolvimento da Amazônia.

É apelo ao eminente Presidente Ernesto Geisel, para que não permita a sagrada dos equívocos programados em gabinetes, sem o aval público do Pará e do consenso nacional.

O Pará e a Amazônia toda, historicamente, tradicionalmente, têm sido dilapidados na sua potencialidade, nos seus recursos naturais. Quando os acreanos enfrentaram, de armas na mão, as ambições internacionais, o Itamarati só interferiu quando a batalha tinha sido ganha; quando, no primeiro quartel do século, elaborou-se um plano de soerguimento econômico e social da região amazônica, os responsáveis pela política econômica simplesmente esvaziaram o trabalho pioneiro; quando a Constituição de 1946 mandou aplicar 3% da renda tributária da União, na Amazônia, foram precisos sete anos para que se instalasse a SPVEA, cujas verbas passaram a ser retidas pelos dirigentes do Erário; instalada a SPVEA, os Ministérios resolveram lançar-lhe a responsabilidade pelos mais diferentes setores de atividade; quando o Governo criou a Zona Franca de Manaus, produto de intensa batalha travada no Congresso, surgiram as restrições de toda ordem, até que a empresa se estagnasse.

Agora, descobertas as grandes jazidas minerais da Serra dos Carajás, quando os paraenses e os amazônicos esperavam pela abertura de novos horizontes, adotam-se medidas de boicote em relação à área, implantam-se providências que strangem a região.

Todos os argumentos válidos, tecnicamente fundamentados, patrioticamente demonstrados, são trazidos à serenidade do julgamento dos brasileiros de hoje e de amanhã, pelo Pará.

Infelizmente, os planejadores da economia nacional estão, de forma inexplicável, desatentos à realidade. Exportar por via férrea o minério paraense é promessa de exaurimento do subsolo amazônico, sem nivelar a região à prosperidade do Centro-Sul.

Neste momento, lembro-me de que o Presidente Teodoro Roosevelt, ao visitar a Amazônia, no princípio do século repetia:

— Que maravilhas o meu país poderia realizar, se tivesse esta área.

Pois bem, nós, que temos a tão rica Amazônia, teimamos em apenas dela subtrair as riquezas. Quais os motivos que induzem à fuga de um debate franco, sereno e patriótico? Por que o convite ao exame cuidadoso do problema é apontado como tentativa descabida? Por que os pedidos de esclarecimentos são esquecidos ou afastados?

O Ministro Reis Velloso deveria dar plenos esclarecimentos, com relação às dúvidas levantadas e que inquietam, com razão, os brasileiros.

O Sr. Jarbas Passarinho (ARENA — Pará) — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. CATTETE PINHEIRO (ARENA — Pará) — Com muita satisfação.

O Sr. Jarbas Passarinho (ARENA — Pará) — Permita-me V. Ex^e que considere a colocação do problema, como V. Ex^e o faz, de modo irretorável, porque, com efeito, é espantoso que o Pará não seja ouvido desde o seu Governador até os técnicos que ele possui, até os professores universitários, que têm escrito, seguidamente, defendendo uma decisão diferente daquela que se anuncia será tomada. No meu entender, V. Ex^e coloca muito bem a questão, quando mostra que não se trata de problemática regional; não se trata de bairrismo nosso ao defender soluções que fossem piores para o Brasil e melhores apenas para o Estado do Pará. Quando pertenci ao Ministério do Presidente Médici, tive oportunidade de procurar o Ministro das Minas e Energia, em cujo campo o assunto, no momento, estava sendo estudado e S. Ex^e, o Ministro Dias Leite, disse-me que cerca de duzentos engenheiros o haviam estudado e preferido a solução do ponto de vista técnico, e não político. No momento, pedi ao Ministro que, sendo assim, proporcionasse ao Governador do Pará e aos técnicos um debate sobre o assunto, em termos governamentais, um debate até a portas fechadas mas que fosse o suficiente para esclarecer a opinião pública do Pará. Estou certo de que V. Ex^e, como todos nós, como o Governador do Pará, hoje, caso nos provassem que a solução que pleiteamos é a pior, nós, naturalmente nos dobraríamos aos argumentos. Mas, está me parecendo que o argumento fundamental é o do silêncio. Como V. Ex^e diz, muito claramente e com muita razão, não se discute o assunto chamando a parte mais interessada na questão que, afinal de contas, é aquela que detém a mina no subsolo. Permita-me que, com este aparte, eu me solidarize com o pronunciamento de V. Ex^e.

O SR. CATTETE PINHEIRO (ARENA — Pará) — Honra-me o aparte de V. Ex^e e a sua solidariedade, na discussão de um problema que, realmente, não é do Pará; é um problema de segurança nacional, devemos repetir. Com seu aparte, o meu discurso ganha brilho maior, ditado pela sua inteligência.

Continuando, Sr. Presidente:

Espero que S. Ex^e o Sr. Ministro Reis Velloso contribua para informar o País sobre todos os detalhes de transações pertinentes à Serra dos Carajás. Que S. Ex^e explique porque se vai exportar o minério, em vez de implantar a siderúrgica da Amazônia; porque a preferência por uma siderúrgica em Itaqui, abandonando a siderúrgica à bôca da mina; porque uma ferrovia, cujo preço será astronômico, apenas para levar o minério colocado a preço vil, no mercado internacional, em vez de trabalhar a hidrovia já planejada e que, além do mais, ligará, por via fluvial, o Centro-Oeste ao Atlântico.

A luta para implantação do centro siderúrgico da Serra dos Carajás é a batalha pela redenção da Amazônia. Ela pode ser conduzida por itinerário desfavorável à região, mas, se tal acontecer, estarem certos, os que interceptarem o curso natural que a economia aponta, de que o futuro próximo tornará irreversíveis também as consequências desastrosas. Primeiro, porque o amazônida passará a desacreditar em todos os planos que forem anunciados como de recuperação regional; segundo, porque jamais se apagará o sentido espoliatório com que vem sendo encarado o rumo insensato que se anuncia para o problema.

Em fins de outubro último, realizou-se em Belém o II Simpósio Nacional de Integração de Projetos na Amazônia. Na oportunidade, foi proposta a criação da Companhia dos Vales Tocantins e Araguaia, nos moldes da Companhia Vale do Rio Doce e com a finalidade de tratar de questões pertinentes aos minérios existentes dentro da extensa área compreendida entre os dois rios. Na ocasião, o Engenheiro João Lima Paes, como representante do Clube de Engenharia do Pará, defendeu a construção da hidrovia, salientando "a presença das atenções oficiais voltadas para o grande Tocantins, quando, atra-

vés de contrato recentemente firmado entre o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) e a Centrais Elétricas do Norte do Brasil (ELETRONORTE), consubstanciou o propósito de aproveitar o sistema fluvial, em relação à Serra dos Carajás".

Diz o preâmbulo do referido contrato, que foi aprovado pelo Conselho Administrativo do DNPVN, e que já se encontra em fase de execução — devendo durar cinco anos, a partir de 17 de setembro último — o seguinte:

— O presente termo de contrato tem por objeto a regularização de estudos, projetos, especificações e obras que garantam a navegação permanente no trecho do rio Tocantins, entre as cidades de Tucuruí e Marabá, incluindo a transposição do desnível pela barragem de Tucuruí no rio Tocantins, Estado do Pará, em construção pela EletroNorte a fim de garantir a continuidade da navegação nesse trecho do rio e de conformidade com o disposto no II Plano Nacional de Desenvolvimento e no III Orçamento Plurianual de Investimentos, aprovado, este último, pela Lei nº 4.188, de 16-12-1974.

No § 2º, da Cláusula 8º, diz o contrato que "as obras de navegação deverão estar em condições de funcionamento na ocasião de serem as águas represadas, pela barragem, visando a reduzir ao mínimo indispensável o prazo de interrupção da navegação no local da usina hidrelétrica de Tucuruí". Ao analisar os referidos dispositivos, afirma o Engenheiro Lima Paes:

— Sem dúvida, essa opção oficial importa, em última análise, em evidenciar as vantagens da utilização do rio como meio de transporte mais fácil e de custo mais acessível, de cargas volumosas e pesadas, de vez que não nos parece ter sido outro o objetivo colimado, senão o de fazer chegar ao local das obras de grande Hidrelétrica de Itaboca, através desta estrada natural disponível em abundância em nossa Região, as cargas desse gênero, necessárias à sua construção e, posteriormente, ao seu próprio funcionamento.

Outra palavra que se fez ouvir no Simpósio Nacional de Integração de Projetos na Amazônia foi a do Engenheiro e Economista Tupy Corrêa Porto, membro do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, que defendeu a criação de uma Central do Aço, que possibilite a industrialização do minério de ferro dentro da própria Serra dos Carajás. Disse o Engenheiro Tupy Porto que esse é um "problema nacional com profundas implicações internacionais". Assinalou ele:

Os estudos preliminares até agora realizados revelam o custo médio de cada quilômetro da ferrovia que se pretende construir até Itaqui, no Maranhão. Nas condições em que seria implantada, esse custo por quilômetro seria de dois milhões de dólares. Levando-se em consideração que ela teria quase mil quilômetros de extensão, claro está que o seu custo orçamentário atingiria um total de dois bilhões de dólares. Acrescentando-se a esse total os investimentos necessários à sua manutenção e operação, teríamos então cifras exorbitantes, que por si só revelam sua inexistibilidade total. Por outro lado, o Brasil teria que importar ainda os trilhos, os vagões e as locomotivas, de vez que sua indústria no setor não está ainda em condições de atender a essa demanda em tão curto espaço de tempo.

Para o representante do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, o Brasil atravessa excelentes condições para industrializar os seus recursos minerais. E frisa:

Se a construção da ferrovia não pode, em absoluto, ser apontada como uma solução racional, também a exploração de operações exigirá a execução iminente de uma série de obras de infra-estrutura, a começar pelo porto de Itaqui, que não reúne as mínimas condições para atender a um

empreendimento dessa natureza. Nós precisamos, realmente, é implantar o Plano Siderúrgico Nacional. Somente assim a exploração de minérios pode ser encarada como fonte geradora de divisas e de fomento ao progresso e ao desenvolvimento do Brasil.

A tese de implantação de uma Central Siderúrgica junto às jazidas da Serra dos Carajás, lancei-a há dois anos. Desde então, defendo-a com a certeza e a convicção de que é a melhor solução para o Brasil.

Há mais de ano, o Ministro Reis Velloso falou que "o Brasil precisa, realmente, realizar um novo surto de substituição de importações, racionalmente, na área principalmente dos setores básicos: insumos industriais básicos e bens de capital". Salientou que, na área de insumos básicos, a substituição de importações deveria verificar-se, principalmente, nos seguintes grupos:

- Produtos siderúrgicos e suas matérias-primas;
- Metais não-ferrosos e suas matérias-primas;
- Produtos petroquímicos e suas matérias-primas;
- Fertilizantes e suas matérias-primas;
- Defensivos agrícolas e suas matérias-primas;
- Papel e celulose;
- Matérias-primas para a indústria farmacêutica.

Referiu-se, ainda, o Secretário de Planejamento "à grande frense interna de ocupação produtiva do universo brasileiro, em áreas novas do Nordeste, do Planalto Central e da Amazônia". Segundo ele, os recursos brasileiros de ferro e bauxita são incensuráveis. Mas deixou de informar quanto ao destino a ser dado às reservas ferroferas da Amazônia, que o Pará deseja explorar, à boca da mina, com a instalação de uma Central do Aço em Carajás ou às proximidades.

Ora, tal siderúrgica é necessária, porque traz garantias de progresso da Amazônia, inclusive no que diz respeito ao estaleiro de construção naval, que venho defendendo para a região de Santarém, onde o desemprego atinge cifras alarmantes e o ambiente social requer urgentes medidas governamentais.

Ao observador, o problema da exploração das jazidas de ferro dos Carajás oferece uma dualidade de comportamento, que precisa ser afastada, em nome do próprio interesse nacional:

1. O Governo começou os trabalhos de implantação da Hidrelétrica do Tucuruí e da hidrovía Tocantins-Itacaiúnas;

2. A imprensa continua divulgando entrevistas do Ministro das Minas e Energia, no sentido de que será exportado o minério de ferro, por uma ferrovia a ser construída, apesar de todo o panorama negativo, que os engenheiros ressaltam e economistas colocam em relevo.

É preciso, ainda, que se desfaça o mito criado por interesses identificados — com relação ao porto marítimo preconizado para a Ponta da Tijoca, no Pará. Embora seja defensor da implantação do centro siderúrgico à boca da mina, isto é, na própria Serra dos Carajás, defendo a construção do porto da Tijoca. Os que pretendem tomar o minério do Pará afirmam que na Ponta da Tijoca existe o perigo de assoreamento, o qual traria despesas futuras.

No Simpósio recentemente promovido em Belém, o Engenheiro Lima Paes esclareceu o problema e desfez as intrigas. Afirmou ele:

— Com referência ao enlace com a navegação marítima, tivemos oportunidade de demonstrar, através de um de nossos estudos, a viabilidade técnica que apresenta a Ponta da Tijoca, para nela ser construído um superporto e isto com base em recente parecer técnico, datado de 27 de junho de 1975, quanto à viabilidade de utilização do referido local, para a implantação do terminal do minério, em área ao nordeste da Baía do Taquari, de autoria do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias, do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — DNPVN. A área, objeto dos estudos procedidos pelo aludido Instituto, delimita-se ao norte

pelo Baixio do Espadarte, Canal dos Poções e Coroa Nova; ao sul, pela ilha dos Guarás, onde está situada a Ponta da Tijoca e o Banco da Agulha e, a sudeste, pela própria Baía do Taquari.

O parecer em referência confirma que a área marítima entre a Ponta da Tijoca e o Baixio do Espadarte vem-se mantendo com profundidade em torno dos 20 metros e, o que é mais importante, através de 14 seções transversais traçadas no canal da Baía do Taquari, ou seja, a adjacente à Ponta da Tijoca, o referido canal não sofreu assoreamento desde 1846 até a época do estudo, isto é, durante 130 anos."

Aí está: tudo o que se tem afirmado, quanto ao assoreamento da Ponta da Tijoca, é destituído de fundamento, porquanto há cento e trinta anos — conforme comprovaram os técnicos do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias, do DNPVN — "tudo se passa como se as profundidades permanecessem idênticas".

Sr. Presidente, repito que a Amazônia não se apresenta em situação de pedinte, mas simplesmente de uma Região que pretende o reconhecimento do direito de desenvolver-se com a exploração dos recursos de que dispõe. A minha Região deseja que os planos anunciados, de estímulo à integração nacional, sejam completados e implantados em definitivo. A Amazônia quer a sua siderúrgica, o seu estaleiro de construção naval, a sua hidrovía e o aproveitamento do imenso potencial hidrelétrico existentes nos seus cursos d'água. E, assim, coloquemos os imensos recursos da Amazônia a serviço do seu progresso e do desenvolvimento do Brasil. Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (*Muito bem! Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jarbas Passarinho.

O SR. JARBAS PASSARINHO (ARENA — Pará. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente e Srs. Senadores.

Pretendo que esta intervenção seja rápida, mas o suficiente para fazer o registro de carta que recebi do Jornalista Hélio Fernandes, sobre assunto de natureza geral, em que estou envolvido.

O Jornalista tomou a decisão pessoal de transcrever, em seu jornal, certo artigo que eu escrevera para um diário paulista, e ele me manda a prova de oficina e o jornal com o próprio artigo censurado, em parte — o que prova que também ganhei a minha cota no campo da censura.

Sr. Presidente e Srs. Senadores, parece-me muito estranho que um dos trechos censurados é onde escrevi a seguinte frase:

O que ainda me consegue irritar é a intolerância, revestida de crítica, e a indevida "aspecação" de palavras que jamais proferi, e a recusa a admitir a verdade, desde que a verdade desminta o que o jornal publicou como incensurável, e nisto falo em tese, e não em espécie.

Usei, aqui, a palavra incensurável no sentido de irretorquível, de insuscetível de merecer reparo. Mas bastou que ela tivesse no seu radical a palavra censura para que a Censura também censurasse o incensurável.

Em seguida diz o jornalista Hélio Fernandes — e me parece mereça atenção a sua queixa — que o seu jornal fica proibido, inclusive, de fazer transcrições, porque, enquanto os outros publicam o original na íntegra, a transcrição no seu jornal é mutilada.

A Censura, como diz o jornalista, bastando ler a palavra censura no próprio artigo, ela se autocomove. De fato, em seguida, no artigo eu dizia:

Sei que pago um preço, que ousaria dizer até mesmo justo, por haver participado de governos que estabeleceram a censura, mas tive a credulidade de supor que devia ser julgado por meus atos pessoais.

A Tribuna da Imprensa, segundo o seu Diretor, não pôde, no episódio recente que todo o Brasil conhece, publicar nem mesmo a nota oficial do II Exército, e muito menos a nota do Sindicato dos

Jornalistas de São Paulo. Não pôde ainda o mesmo jornal publicar uma linha sobre a reunião da SIP, enquanto outros jornais o fizeram com inteira liberdade.

Como vêem V. Ex^ss. Sr. Presidente e Srs. Senadores, o apelo, já feito aqui uma vez, deve ser renovado. Tive oportunidade de discutir o tema com a Oposição. Não é pelo fato de ser, agora, diretamente atingido na transcrição de um artigo, que estou na tribuna. Já estive antes, defendendo o mesmo ponto de vista em favor de um princípio que não é mais oportuno desenvolver, pois iria repetir-me indefinidamente. A prova é que a melhor censura é aquela que é feita pelo próprio povo.

O SR. NELSON CARNEIRO (MDB — Rio de Janeiro) — Permite V. Ex^s um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO (ARENA — Pará) — Com muito prazer, ouço o nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (MDB — Rio de Janeiro) — V. Ex^s começou a sua oração dizendo que seria breve. Logo, não serei eu que a alongarei. Traz V. Ex^s um depoimento da maior importância, exatamente a falta de unidade na censura. Além dos males que a própria censura representa, há a acrescer ainda essa discriminação, ou seja, o que um jornal publica o outro não pode fazê-lo. Veja-se, como exemplo, a nota oficial do Comando do II Exército. É o Governo censurando o próprio Governo; é o Governo censurando as declarações de V. Ex^s. Esta situação é que realmente está a exigir providências, pois, se se quer manter a censura, que seja mantida, mas em termos de igualdade para todos os órgãos de imprensa, e não com essa discriminação. Um jornal como a *Tribuna da Imprensa* tem permanentemente um censor que corta tudo que lhe vem à cabeça e — certa vez aqui referi — na dúvida corta, porque não pode perder o emprego, como disse determinado censor ao Diretor daquele jornal. Evidentemente, essa situação não pode durar, e o Governo deverá tomar as providências necessárias para que esses fatos não se repitam.

O SR. JARBAS PASSARINHO (ARENA — Pará) — Acolho o aparte de V. Ex^s. Quando eu disse que seria breve, era porque iria fazer apenas uma comunicação, já que o tema tem sido exaustivamente tratado nesta Casa. Mas não me considero equivocadamente, nem em pessoa, nem no meu Partido, porque a ARENA tem concordado, sistematicamente, em que a melhor censura é aquela que se estabelece através da própria repulsa que a opinião pública adota, em relação a este ou àquele órgão, que ela admite esteja excedendo-se, ou não traduz a verdade no seu noticiário. Por outro lado, não posso deixar de recordar-me de uma declaração de Kuznetzov, quando fugiu para a Inglaterra, saindo da União Soviética, e levou consigo, microfilmada, uma de suas obras. Dizia ele que a censura soviética era tão horrível que era diariamente atualizada num tipo de dicionário das palavras proibidas. Isso faz com que muitas vezes o censor provoque os tipos de erros a que V. Ex^s se referiu ainda há pouco. V. Ex^s sabe — e o Partido de V. Ex^s tem não só admitido, como louvado — que o Governo vem fazendo com que esse caminho para a total liberdade de expressão se realize no País. Naturalmente, não se prescreve, aqui, liberdade com irresponsabilidade, mas liberdade com responsabilidade. Por várias vezes já repeti nesta Casa que sou partidário do modelo inglês: em que cada um afirme o que julgue do seu direito e dever afirmar, mas se responsabilize, automaticamente, por aquilo que escreveu.

Quero insistir, nobre Senador Nelson Carneiro, que não se trata, exatamente, de uma reação pessoal minha, como V. Ex^s muito maliciosamente afirmou, quando disse que o Governo me censurou. Quem o fez foi o censor de um artigo que já havia saído em um jornal. Portanto, o Governo não me censurou; se o Governo o houvesse feito não teria permitido que o artigo saísse na íntegra num jornal de São Paulo. Consequentemente, não se trata de uma ação que V. Ex^s poderia definir como de cúpula governamental, e sim da interpretação de um funcionário, como V. Ex^s mesmo acaba de citar.

Por isso, Sr. Presidente, e Srs. Senadores, a minha intervenção tem apenas o sentido de fazer um apelo ao Sr. Ministro da Justiça, cuja Pasta envolve essa matéria, para que seja dado um tratamento realmente igual a todos os órgãos de informação e periódicos deste País. E esse tratamento, no nosso comum interesse, é que seja o da liberdade com responsabilidade. (*Muito bem! Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

A irrigação vem sendo apontada, pelos estudiosos da problemática nordestina, como uma das alternativas válidas para acelerar o desenvolvimento da Região.

Com mais de sessenta anos de sua instituição, somente há pouco o Departamento Nacional de Obras contra as Secas passou a considerar a irrigação como processo utilizável para soerguer economicamente aquela área do Território brasileiro.

Pela Portaria nº 1.110, de 8 de abril de 1975, do Ministro do Interior, a filosofia de ação do DNOCS, definida tecnicamente em **Regimento**, foi aprovada por aquela Pasta a que o mesmo se acha vinculado por preceituação legal.

Destaque-se, porém, que ao longo de sua existência, amparando o Polígono das Secas nas crises climáticas que viriam a atormentá-lo periodicamente, desde a antiga IFOCS até hoje, vem a referida autarquia federal realizando trabalhos de real magnitude, que passaram a constituir o embasamento indispensável às novas diretrizes agora seguidas pelos diversos setores em que se divide estruturalmente.

As grandes barragens construídas, os levantamentos procedidos, a rede de estradas abertas ao tráfego — tudo isso significou uma demorada preparação para os grandes projetos integrados e cuja execução pretende-se viabilizar, de forma lenta, mas eficiente.

Os doze bilhões de metros cúbicos armazenados nos reservatórios erigidos pelo DNOCS não servirão somente para a **piscicultura** e a eletrificação, mas terão assegurado o seu aproveitamento nos encargos de irrigação, de conformidade com o propósito que anima, presentemente, aquele órgão da administração indireta da União.

Mencione-se, aqui, o realce emprestado pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento à expansão dos encargos de irrigação, destinando-lhes dotações razoáveis, que permitirão sejam intensificadas as obras previstas nas várias planificações já elaboradas.

Não se pode deixar de registrar, entretanto, a opinião dos que se contrapõem à viabilidade dos processos de irrigação postos em prática no Nordeste, por considerá-los altamente dispendiosos, acarretando, por isso, pesados ônus aos cofres públicos.

O SR. RUY CARNEIRO (MDB — Paraíba) — V. Ex^s me permite um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Com imenso prazer concedo o aparte a V. Ex^s, Senador Ruy Carneiro.

O SR. RUY CARNEIRO (MDB — Paraíba) — Ouço, com alegria e satisfação, como nordestino e Senador pela Paraíba, o discurso que V. Ex^s faz nesta tarde. Indiscutivelmente, a irrigação será a salvação da nossa região. E digo mais a V. Ex^s, aquela enorme quantidade de açudes, com suas águas armazenadas, é de grande necessidade. De fato, a irrigação é cara; realmente o Governo despenderá grandes importâncias, com o trabalho de irrigação, mas ainda maiores serão as importâncias a serem despendidas por ocasião de uma seca. Sei que é do conhecimento de V. Ex^s que, em 1961, a antiga Comissão do Polígono das Secas do Senado, presidida pelo Senador potiguar Reginaldo Fernandes, foi convidada para ir aos Estados Unidos. Fiz parte dessa comitiva, juntamente com o Senador Jorge Maynard, e os Senadores Fausto Cabral do Ceará, e Francisco Gallotti, de Santa Catarina, ambos de saudosa memória. Então, percorremos os Estados considerados secos daquele país, tais como Oklahoma,

Califórnia, na parte sul, que é a zona seca, o Arizona e o Colorado, e verificamos o que representa, realmente, a irrigação. Tive oportunidade, na ocasião, de fazer vários pronunciamentos neste plenário, quando também o grande representante pela Paraíba, Senador Argemiro de Figueiredo, reforçou nosso ponto de vista. Lembro-me bem que, naquela época, houve um mal entendido, supondo-se que aquele eminente Senador pela Paraíba era contra a SUDENE. Absolutamente, não o era, pois, o que ele desejava era que a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste desenvolvesse a indústria mas, ao mesmo tempo, protegesse a agricultura, através da irrigação. Daí a razão deste meu aparte a V. Ex^a, Senador Mauro Benevides, com os meus aplausos ao seu discurso. Faço votos que o pronunciamento de V. Ex^a, com sua extraordinária autoridade no assunto, tenha a ressonância, que bem o merece, ajudando seus conselhos e considerações. Conforme nos foi dado a assistir nos Estados Unidos, é a irrigação a grande solução para que se consiga restaurar e melhorar o Nordeste, mas esse problema deverá ser encarado com coragem e determinação, no sentido de que, com tal processo, venhamos a conseguir pôr fim às aguas que nos são impostas pelas crises climáticas da nossa região.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Agradeço, nobre Senador Ruy Carneiro, seu aparte, excessivamente generoso em relação a mim, mas, indiscutivelmente, valioso no que tange ao enaltecimento aos processos de irrigação, que trarão, no entender de muitos e de V. Ex^a, o soerguimento econômico da região que representamos nesta Casa.

E continuo, Sr. Presidente:

Além disso, alega-se que as desapropriações nunca se fazem pelo justo preço, como ocorreu em Morada Nova, no Ceará, quando os proprietários rurais, despojados de sua terra, reclamaram veementemente o valor das indenizações recebidas.

Por outro lado, os irrigantes, beneficiados com a colonização e as vantagens dela decorrentes, passaram a constituir — no entender de muitos — uma casta de privilegiados, suscitando discriminação entre agricultores de uma mesma zona territorial.

Ao decidir-se pelo cumprimento de suas metas no setor, o DNOCS partiu, inclusive, para a importação de know-how estrangeiro, confiando a técnicos da "Missão Francesa" os estudos de uma faixa de 75 mil kms², no Vale do Jaguaripe, onde vivem cerca de 2 milhões de habitantes, sujeitos aos rigores das secas e cheias cíclicas.

A realidade geográfica, social e econômica do Vale foi projetadameticulosamente, ensejando a que se vislumbrassem excelentes perspectivas de valorização hidro-agrícola.

A partir desta providência, incumbiu-se o DNOCS do planejamento físico, de mobilização de nova sistemática de trabalho e do estabelecimento de modelos adequados à estrutura fundiária dos perímetros a serem irrigados.

Na região jaguaripeana, em meu Estado, além do projeto Morada Nova, outros já se acham esboçados, alcançando 52 mil hectares, com benefícios para 30 mil habitantes.

Em 1974, os investimentos aplicados na irrigação atingiram o montante de Cr\$ 193,8 milhões, originando-se os recursos do PIN, de convênios DNO/SUDENE e de recursos orçamentários do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.

E no presente exercício, têm seqüência os planos governamentais no campo da irrigação, com fundamento nas seguintes prioridades:

1. imediata entrada em operação das áreas que dispõem de infra-estrutura de irrigação executada;
2. conclusão, em ritmo acelerado, de obras já contratadas; e
3. início de construção de obras em novas faixas com projetos executivos já viabilizados.

Em meio, assim, à execução de vários projetos de irrigação, irá realizar-se, entre 15 e 19 de novembro, em Fortaleza, o III Seminário

Nacional de Irrigação e Drenagem, sob os auspícios do Ministério do Interior, da ABID e do DNOCS.

De acordo com divulgação efetuada por seus promotores — a cuja frente se encontra o Engenheiro José Osvaldo Pontes, Diretor-Geral do DNOCS.

"O III SENIR visa possibilitar aos participantes do mesmo a mais ampla intercomunicação de conhecimentos e de experiências pertinentes ao campo da irrigação, objetivando a realização do desenvolvimento nacional e da justiça social com base nos princípios de liberdade de iniciativa, da valorização do trabalho e da função social da propriedade."

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Com imenso prazer, nobre Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Acreditamos nós, eminente Senador, que esta iniciativa do DNOCS é a mais oportuna possível, máxime no momento atual. Há pouco, V. Ex^a se referiu a algumas das questões levantadas quando da implantação desses perímetros de irrigação no Nordeste. Achamos que nada mais interessante ao desenvolvimento do programa total do que, nesse seminário — e isso já o dissemos, várias vezes, às autoridades competentes, — fossem encaradas, mas de maneira objetiva e sem receio, os problemas sociais representados pelo rurícola, que não é beneficiado naquilo que chamam a "loteca" da irrigação, isto é, não é aproveitado como um dos colonos dos perímetros de irrigação. Homem habituado geralmente a viver e a trabalhar nas várzeas, da noite para o dia se vê, mercê de uma desapropriação que lhe dá recursos parcos, transportado para os cerrados e para os cimos, numa zona completamente diferente, em que a água não é abundante nem boa. O programa apresentado — dos perímetros serem prolongados, complementados na prática e não na teoria, por essas zonas semi-áridas, às quais, naturalmente, V. Ex^a daqui a pouco terá de se reportar, com toda a sua infra-estrutura também montada nas mesmas, de maneira que não haja privilegiados e não privilegiados, — talvez fosse o ponto alto da discussão desse seminário que com tanta pertinência V. Ex^a, neste momento, aborda.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Agradeço a manifestação de V. Ex^a, nobre Senador Virgílio Távora, que é um dos estudiosos da problemática nordestina, e agradeço, sobretudo, pelo enfoque que faz desses entraves que têm justificado à Oposição e a alguns setores, continuarem a apresentar o processo de irrigação como altamente custoso e responsável pelo surgimento de castas privilegiadas nos perímetros irrigados.

Continuo, Sr. Presidente:

Para que se tenha idéia da importância do cláve, além dos objetivos acima alinhados, é mister apreciar-se o seu temário, do qual constam os seguintes itens:

Tema I — Planejamento

1. Desenvolvimento de novas áreas de irrigação e drenagem. Políticas de procedimentos.
2. O desenvolvimento integrado das microrregiões com incorporação de áreas secas aos Perímetros irrigados do Nordeste.
3. Integração do Projeto de Irrigação com a Agro-Indústria e a Indústria Rural.
4. Metodologia e Estratégia do Planejamento para desenvolvimento da agricultura irrigada.

Tema III — Aspectos sócio-econômicos

1. Organização de agricultores em Projeto de Irrigação.
2. Planificação da produção agrícola em Projeto de Irrigação.
3. Serviços de apoio (educação, saúde, extensão, cooperativismo, etc) e sua importância para o Projeto de Irrigação.

4. Capacitação de recursos humanos para a irrigação.

Tema III — Aspectos de Administração — Organização Legais e Institucionais

1. Administração dos recursos de água (Política das Águas).

2. O Programa de Irrigação em várias Regiões do País, a nível Nacional, Regional, Estadual ou Municipal. (Éxito e dificuldades — Avaliação da situação atual).

3. Aspectos institucionais e legais de interesse da irrigação.

4. Políticas dos organismos financeiros internacionais para financiamento de Projetos de Irrigação e Colonização.

Tema IV — Tecnologia

1. As necessidades de água para as culturas irrigadas.

2. O aproveitamento da energia solar — possibilidades para a irrigação.

3. Medidas para prevenir a salinização e para recuperação de áreas irrigadas salinizadas.

4. Recuperação de alagados e terras baixas.

5. Estudos comparativos técnico-econômicos dos diversos métodos de irrigação, em uso.

6. Técnicas utilizadas na construção da infra-estrutura de irrigação e drenagem.

7. Pesquisa Agropecuária em apoio dos projetos de irrigação.

O Sr. Agenor Maria (MDB — Rio Grande do Norte) — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Ouço o aparte do nobre colega.

O Sr. Agenor Maria (MDB — Rio Grande do Norte) — Senador Mauro Benevides, o problema da irrigação, representa uma necessidade para a nossa região. Mas há determinados problemas que precisam ser analisados. V. Ex^e falou em planejamento. O DNOCS espera fazer uma barragem no Rio Açu, que cobrirá uma das cidades da região do Seridó, no meu Estado, sem fazer um levantamento geológico da cidade de S. Rafael, que é município riquíssimo em tungstênio, com vários garimpos. Essa barragem cobrirá totalmente essa cidade, sem um levantamento geológico na área. De forma que, quando se fala em planejamento, se faz necessário que seja feito um estudo geológico, para saber o que essa água irá cobrir, porque não podemos nos dar ao luxo de fazer uma barragem que não só cobrirá um município inteiro como também todas as jazidas minerais que nele estão localizadas. Eu me parabenizo no que diz respeito ao problema da irrigação, mas sou veementemente contra a se fazer açudes e barragens que cubram área sem fazer um levantamento geológico, para que se possa, primeiro, saber o que se vai cobrir. Muito obrigado a V. Ex^e

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Não há dúvida, nobre Senador Agenor Maria, que essa evidência é elementar para a realização de qualquer obra de vulto, quer seja simplesmente o grande reservatório ou, em razão dele, a delimitação dos perímetros a serem irrigados com as águas armazenadas nesse açude, nesse reservatório. E entendo mesmo que uma objeção como essa, que agora V. Ex^e apresenta como aparte ao meu discurso, e outras, certamente, haverão de ser apreciadas ao ensejo desse III Seminário, que vai reunir em Fortaleza, a partir do dia 15, as maiores expressões em drenagem e irrigação do País.

O Sr. Dinarte Mariz (ARENA — Rio Grande do Norte) — Permite V. Ex^e um aparte, nobre Senador?

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Com imenso prazer, nobre Senador Dinarte Mariz.

O Sr. Dinarte Mariz (ARENA — Rio Grande do Norte) — Sem dúvida nenhuma, a irrigação é um dos problemas que secularmente vem procurando uma solução através da nossa representação nas

duas Casas do Congresso Nacional. Já em 1906, uma grande figura, o Deputado pelo Rio Grande do Norte Dr. Elói de Souza abordava o assunto e, naquela época, apresentava um projeto criando a Caixa das Secas, que não era outra coisa senão recursos que ele procurava para fazer a irrigação nos vales secos do Nordeste. E o Ceará e o Rio Grande do Norte têm o privilégio de possuir os dois vales secos mais importantes do Nordeste, senão os mais importantes do País, pois sabemos que os Vales do Jaguaribe e do Açu são detentores de terras as mais férteis do Nordeste, e uma vez irrigados, estou certo, complementarão aquilo de que o Nordeste precisa — a lavoura de subsistência. Sem dúvida, repito, é da maior importância para o Nordeste e para o País que esses dois vales sejam irrigados. Acompanhei, há pouco, o Ministro Rangel Reis na visita que fez ao Vale do Açu, em Mossoró. Assisti aos debates, verifiquei, como homem que conhece profundamente o meu Estado e a sua economia, notadamente aquela região mais seca onde abri os olhos pela primeira vez, e posso dizer a V. Ex^e que o Governo está agindo com a maior cautela, pois nesse projeto do Vale do Açu o Governo procurou os melhores técnicos no assunto — foi mais adiante: procurou técnicos estrangeiros para complementar a equipe dos estudos que estavam sendo feitos. E sem nenhum exagero, uma vez feita a irrigação no Vale do Açu, como no do Jaguaribe — estou certo — uma nova era se criará para a população mais empobrecida da nossa região. V. Ex^e está abordando o assunto mais palpável para os nossos dois Estados. E, de antemão, posso assegurar que essa faceta do Governo da Revolução, procurando solução para um problema que vem sendo secularmente discutido, marcará os Governos da Revolução dentro do sistema e, sobretudo, da integração econômica da nossa região.

O SR. MAURO BENEVIDES (MDB — Ceará) — Agradeço o aparte de V. Ex^e, nobre Senador Dinarte Mariz, ainda mais porque faz um relato do que se constituiu, até hoje, a luta do nordestino para viabilizar este processo de seu desenvolvimento que seria a irrigação.

Muito obrigado a V. Ex^e

Sr. Presidente, Srs. Senadores, a irrigação, da forma como se vem processando no Nordeste, conta com a manifestação favorável de adeptos entusiastas e, ao mesmo tempo, com opinião contrária dos que a consideram inviável, sobretudo em razão do alto custo de sua execução.

O debate a ser travado, durante quatro dias, poderá concorrer para dissipar as dúvidas dos que se sentem desencorajados a aplaudir a iniciativa governamental.

Daí, a indiscutível oportunidade de que se vai revestir o Seminário, para o qual convergirão as atenções dos técnicos, dos políticos e da própria opinião pública do Nordeste.

Por assim entendê-lo, é que deliberei registrar, na tribuna desta Casa, a sua próxima realização, uma vez que, aqui, têm sido discutidos, com profundidade e, sobretudo, com superioridade assuntos de vital relevância para os destinos daquela região.

Muito obrigado. (Muito bem! Palmas.)

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 200, DE 1975

Altera a redação do art. 7º da Lei nº 5.537, de 21 de novembro de 1968 e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 7º da Lei nº 5.537, de 21 de novembro de 1968, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) será administrado por um Conselho de Administração, constituído de onze (11) membros, incluindo-se em sua composição representantes dos Ministérios da Fazenda, Minas e Energia e Interior, da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, do Conselho Federal de Educação, do Conselho Federal de Cultura,

da Associação Brasileira de Educação, dos Diretórios Centrais de Estudantes, dos Empresários e da Associação Brasileira dos Municípios, sendo o membro restante representante dos Departamentos de administração direta do Ministério da Educação e Cultura.

§ 1º Presidirá o Conselho de Administração do FNDE o Ministro da Educação e Cultura, ou seu substituto eventual designado pelo Presidente da República, sendo de iniciativa da presidência do colegiado, dentre outras, a providência de encaminhar o projeto de Orçamento Geral do órgão, ou de sua alteração, para aprovação por decreto do Poder Executivo.

§ 2º Os membros do Conselho de Administração do FNDE farão jus a "jeton" por comparecimento às sessões ou reuniões, na forma regimental.

§ 3º O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação obedecerá às normas e aos critérios que forem estabelecidos para a execução do Plano de Desenvolvimento da Educação Nacional."

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

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

Justificação

A alteração proposta na redação do artigo 7º da Lei nº 5.537, de 1968, objetiva dar representação mais significativa à administração do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, realizada através de um Conselho de Administração e presidida pelo titular da pasta da Educação.

Originou-se o atual Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação do Decreto nº 872, de 1969 que, havendo modificado a redação da Lei nº 5.537, de 21 de novembro de 1968 (esta, criando o Instituto Nacional de Desenvolvimento da Educação e Pesquisa (INDEP), teve por finalidade captar recursos financeiros e canalizá-los para o financiamento de projetos de ensino e pesquisa, inclusive alimentação escolar e bolsas de estudo, observadas as diretrizes do Planejamento Nacional de Educação. O FNDE é, ademais, resultante dos debates sobre o Banco da Educação, que não teve aceitação oficial para sua criação e que deveria executar o Plano Nacional de Educação.

A implantação do Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (FNDE) implicou no desaparecimento do Instituto Nacional de Desenvolvimento da Educação e Pesquisa (INDEP), embora nenhuma lei o dissesse expressamente. Tanto que o art. 2º, do Decreto-lei nº 872/69, manda aplicar ao Fundo todas as referências da Lei nº 5.537/68 ao Instituto. Tanto, ainda, que o Ministério da Educação e Cultura promoveu a extinção do antigo Plano Nacional de Educação, instituído pela Lei nº 4.024, de 1961.

E no atual FNDE, dinamizando vultosos recursos financeiros da União, de diferentes procedências, parece agora de toda conveniência a participação de Ministérios — que estão atuando em áreas afir daquelas atribuições específicas do MEC, como o Ministério das Minas e Energia, com a formação de especialistas em energia nuclear e o Ministério do Interior, pelo envolvimento de sua ação em quase todos os municípios brasileiros.

Convém que se façam presentes, ainda, no Conselho de Administração do FNDE a Associação Brasileira de Educação, a Associação Brasileira dos Municípios, os Diretórios Centrais de Estudantes e os conselhos superiores normativos do próprio Ministério da Educação, tais como o Conselho Federal de Educação e o Conselho Federal de Cultura.

Por outro lado, o Conselho Federal de Educação, ao aprovar o Plano da Educação Nacional, fixou critérios em favor das unidades da Federação com economia anêmica e população de frágil qualidade de vida. Reclama a Nação, hoje, a implantação do Plano de Desenvolvimento da Educação Nacional, com critérios preestabelecidos.

Dentre os critérios antes estabelecidos, havia o da concessão, pelos Fundos do Ensino Primário, Médio e Superior, de setenta por cento inversamente proporcional à renda "per capita" dos Estados na distribuição de recursos financeiros para o ensino primário (hoje

fundamental) e de trinta por cento de modo diretamente proporcional à população de idade entre 11 e 18 anos nos municípios não possuidores de estabelecimentos de ensino médio. Havia, também, percentagem prefixada para o ensino superior.

Lamentavelmente, o antigo Plano Nacional de Educação, a que se referia o artigo 92 da Lei nº 4.024, de 1961, teve sua revogação pelo artigo 87 da Lei nº 5.692, de 1971, como muitos outros artigos daquela lei que fixavam as diretrizes e as bases da educação nacional.

Dirige o FNDE a aplicação do salário educação, com arrecadação vultosa. Dirige, ainda, recursos da União, ali agrupados, sem critérios prefixados na sua distribuição às unidades da Federação.

Urge, pois, a observância, pelo Conselho de Administração do FNDE de critérios preestabelecidos. É de toda conveniência nacional o restabelecimento de critérios sociais, com a utilização dos indicadores sociais do IBGE, dentre outros, para distribuição às unidades da Federação dos recursos financeiros agrupados no Orçamento Geral do FNDE, presidido pelo Ministro da Educação, evitando-se, a todo custo, a concessão de tais recursos para assuntos puramente administrativos, em ação paralela às dotações específicas consignadas no Orçamento da União.

Sala das Sessões, em 3 de novembro de 1975. — Nelson Carneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.537, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1968

Cria o Instituto Nacional de Desenvolvimento da Educação e Pesquisa (INDEP), e dá outras providências.

Art. 7º O INDEP será administrado por um Conselho Deliberativo, constituído de 11 (onze) membros, incluindo em sua composição representantes da Fazenda, do Planejamento e Coordenação Geral, do Magistério, dos Estudantes e do Empresariado nacional, sendo os seis membros restantes, representantes do Ministério da Educação e Cultura.

§ 1º Presidirá o Conselho do INDEP o Ministro da Educação e Cultura ou seu representante.

§ 2º Os membros do Conselho Deliberativo farão jus à diária de comparecimento a ser fixada no regulamento.

(As Comissões de Constituição e Justiça, de Educação e Cultura e de Finanças.)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 201, DE 1975

"Dispõe sobre inclusão da disciplina "Princípios de Segurança do Trabalho", no currículo dos cursos de 2º Grau."

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A disciplina "Princípios de Segurança do Trabalho" é incluída no currículo dos cursos de 2º Grau, dos estabelecimentos de ensino oficiais e particulares.

Art. 2º O programa referente à disciplina de que trata esta Lei, assim como a série em que deverá ser ministrada, será estabelecido por resolução do Conselho Federal de Educação.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias.

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

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

Justificação

Por falta de observância dos mais elementares princípios de segurança do trabalho, seja por ignorância ou negligência, o índice de

acidentes do trabalho, em nosso País, atinge a proporções verdadeiramente alarmantes, sendo mortos ou inutilizados para o trabalho, anualmente, milhares de trabalhadores.

Essa aberrante situação ofende a consciência e a dignidade do povo brasileiro, que está a exigir a adoção das mais drásticas provisões, que alterem o quadro atual, proporcionando mais segurança aos trabalhadores, quando no exercício de suas atividades laborativas.

Segurança do Trabalho implica na prevenção do acidente, mediante a utilização de técnicas, princípios e equipamentos que se destinam a proteger o trabalhador, evitando a ocorrência do infortúnio.

Temos para nós, dessa forma, que os princípios da segurança do trabalho devem ser inculcados em todo brasileiro, desde a adolescência, quando estiver cursando o 2º Grau de ensino.

Efetivamente, com a inclusão, no currículo dos estabelecimentos de ensino de 2º Grau, de uma disciplina que ministre ensinamentos a respeito da segurança do trabalho, temos convicção de que, a médio prazo, formar-se-á uma consciência coletiva voltada à prevenção do acidente do trabalho, o que reverterá em benefício da saúde do trabalhador e da própria economia nacional.

Em verdade, consoante dados divulgados pelo próprio Instituto Nacional da Previdência Social, somente no exercício de 1971, ocorreram, no Brasil, 1.330.000 acidentes do trabalho, com uma perda de 17.000.000 de homens-dia, sendo que esses números vêm crescendo constantemente, de ano para ano.

Aliás, revelando a magnitude do problema, em toda a sua dimensão, cumpre lembrar que, no ano de 1974, o Governo Federal dispenderá mais de oito bilhões de cruzeiros no pagamento de despesas relativas a acidentes do trabalho.

Assim, os acidentes do trabalho causam prejuízos não apenas ao trabalhador e sua família, como também à empresa a que se encontram vinculados, que sofre diminuição em sua produtividade, assim como à própria economia nacional, que sofre os efeitos decorrentes da queda na produção e das indenizações previdenciárias.

Impõe-se, por conseguinte, a adoção de um elenco de medidas objetivando assegurar ao trabalhador condições para o bom desempenho de suas funções, em ambiente seguro, que não provoque prejuízos à sua saúde física e mental.

Dentre as referidas providências, deve figurar a medida preconizada nesta proposição, qual seja, a da inclusão, no currículo dos estabelecimentos de ensino de 2º Grau, da disciplina — "Princípios de Segurança do Trabalho" — que, a médio prazo, colaborará decisivamente para a constituição de uma mentalidade nacional voltada à prevenção do acidente do trabalho.

Nesta conformidade, por consubstanciar medida do mais alto interesse coletivo, esperamos mereça o projetado a indispensável acolhida.

Sala das Sessões, em 3 de novembro de 1975. — Orestes Quércea.

(Às Comissões de Constituição e Justiça, de Educação e Cultura e de Finanças.)

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Os projetos serão publicados e remetidos às comissões competentes.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — O nobre Senador Nelson Carneiro encaminhou à Mesa requerimento de informações.

Nos termos do inciso VI do art. 239 do Regimento Interno, o requerimento será examinado pela Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Está terminado o período destinado ao Expediente.

Presentes na Casa 32 Srs. Senadores.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Discussão, em turno único, da Redação Final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 574, de 1975) do Projeto de Decreto Legislativo nº 20, de 1975 (nº 17-B/75, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e o Estado do Ceará, firmado em Brasília, a 25 de março de 1975.

Em discussão a redação final.

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

Está encerrada.

Encerrada a discussão, a redação final é considerada definitivamente aprovada, nos termos do art. 359 do Regimento Interno.

O projeto vai à promulgação.

É a seguinte a redação final aprovada

Redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 20, de 1975 (nº 17-B/75, na Câmara dos Deputados).

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

DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 1975

Aprova o texto do Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e o Estado do Ceará.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto do Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e o Estado do Ceará, firmado em Brasília, a 25 de março de 1975.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Item 2:

Discussão, em turno único, da Redação Final (oferecida pela Comissão de Redação em seu Parecer nº 568, de 1975) do Projeto de Resolução nº 68, de 1975, que suspende a execução dos arts. 200, 201 e 206 da Lei nº 1.934, de 1966, do Município de Salvador, Estado da Bahia.

Em discussão a redação final.

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

Está encerrada. A redação final é considerada definitivamente aprovada, nos termos do art. 359 do Regimento Interno.

O projeto vai à promulgação.

É a seguinte a redação final aprovada

Redação final do Projeto de Resolução nº 68, de 1975.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VII, da Constituição, e eu, _____, Presidente, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº , DE 1975

Suspender, por inconstitucionalidade, a execução de dispositivos da Lei nº 1.934, de 1966, do Município de Salvador, Estado da Bahia.

O Senado Federal resolve:

Artigo único. É suspensa, por inconstitucionalidade, nos termos da decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal, proferida em 9 de maio de 1974, nos autos do Recurso Extraordinário

nº 77.473, do Estado da Bahia e execução dos artigos 200, 201 e 206 da Lei nº 1.934, de 1966, do Município de Salvador, daquele Estado.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Item 3:

MATÉRIA A SER DECLARADA PREJUDICADA

Projeto de Lei do Senado nº 157, de 1975, do Senhor Senador Orestes Quêrcia; que altera a redação do art. 687, da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, que institui o Código de Processo Civil.

Conforme Parecer, sob nº 471, de 1975, da Comissão de Constituição e Justiça, a Presidência, nos termos regimentais, declara prejudicado o Projeto de Lei do Senado nº 157, de 1975, em face da aprovação, por esta Casa, do Projeto de Lei do Senado nº 45, de 1975, que encerra matéria idêntica e já foi remetido à Câmara dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Está esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos.

Concede a palavra ao nobre Senador Roberto Saturnino.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro). Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Jornal do Brasil, de sábado último, publicou a minuta do que será, provavelmente, o decreto governamental relativo ao programa de produção de álcool no País.

A publicação da minuta nos parece, Sr. Presidente, uma iniciativa extremamente louvável de dar à Nação o conhecimento prévio sobre as intenções do Governo, e de submeter o assunto a uma discussão, ainda que com a brevidade requerida pela urgência que a implantação do programa demanda.

Seria ocioso e desnecessário ressaltar a importância desse programa que pretende produzir, até o fim da década, um adicional de 3 bilhões de litros de álcool para misturar à gasolina, além daquele que pode e deve ser produzido para utilização como matéria-prima da indústria química, ou do que seria a indústria alcoolquímica a ser criada, viabilizada pela elevação dos preços do petróleo no mercado internacional.

Enfim, Sr. Presidente, uma produção de 3 bilhões de litros de álcool por ano, ou mais do que isso, seria equivalente, em valor, a mais de 6 bilhões de cruzeiros de produção adicional no País, incorporando à área cultivada nacional mais de 1 milhão de hectares, espalhando, em todo o Território Nacional, mais de uma centena de destilarias autônomas para a produção desse álcool, criando dezenas de milhares de empregos novos para o País. Tudo isso somado, dá uma imagem perfeitamente nítida da importância do que seria esse grande programa alcooleiro, e dos seus resultados extremamente positivos e auspiciosos para a economia nacional.

Dai por que o decreto que deverá dar a orientação à desflagração desse programa deve ser submetido previamente à discussão e trazido à opinião pública antes de ser transformado em imposição através da promulgação do decreto. E acho que o Congresso Nacional é, precisamente, o foro onde esse assunto deve ser discutido e debatido com maior urgência — volto a repetir — que o assunto está a requerer.

Sr. Presidente, lendo atentamente o decreto, algumas observações importantes me vieram à mente. É o que pretendo transmitir aos meus ilustres pares, na tarde de hoje.

Julgo, Sr. Presidente, que é extremamente importante aproveitar todo o potencial criado por este programa para tirar dele o máximo de frutos, não apenas em termos quantitativos mas também, quem sabe, até qualitativos. Em outras palavras, não basta, no meu modo de ver — e estou seguro que esse é ponto de vista do meu Partido — produzir apenas os três bilhões de litros de álcool e adicioná-los à gasolina como carburante, gerando a correspondente

economia em importação de petróleo. Penso que é importante também que esta oportunidade seja utilizada com finalidade social, distributivista, dada a importância e o impacto que esse programa pode ter exatamente sob o ângulo social. Uma coisa é fabricar três bilhões de litros de álcool, por ano, em São Paulo, o que seria viável técnica e economicamente, e outra coisa bem distinta fabricá-los parcialmente em São Paulo, aproveitando a capacidade ociosa das destilarias já instaladas lá, mas fabricar esses três bilhões de litros de álcool preponderantemente no Nordeste, no Espírito Santo, no Norte do Estado do Rio de Janeiro, nas regiões mais pobres do País, no Norte, no Centro-Oeste, isto é, aproveitando todo o potencial de terra e de mão-de-obra disponível ali, e utilizá-los dentro de uma tecnologia que é perfeitamente dominada pelo empresariado nacional, com fatores de produção inteiramente à disposição nessas regiões mais pobres, mesmo que saia, digamos assim, a um custo econômico aparentemente um pouco mais elevado. Isso é preferível a produzir toda essa quantidade em São Paulo.

Sob o ponto de vista social, de equilíbrio, de distribuição de renda, de harmonia social do País, não podemos perder esta oportunidade de produzir grandes impactos nessas regiões mais pobres, freando, digamos assim, a possibilidade de concentração dessa nova indústria inteiramente no Estado de São Paulo.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Da mesma forma, acho que são coisas inteiramente distintas o produzir esses três bilhões de litros de álcool obtidos em grandes destilarias, totalmente produzidos por grandes empresas já existentes, grandes usineiros, e obter essa mesma quantidade, distribuída de forma socialmente mais justa — por exemplo, dando um grande papel às cooperativas de pequenos e médios produtores associados nas diferentes regiões do País.

Em outras palavras: é possível se obter o mesmo fim, digamos assim, sob o ponto de vista de substituição da gasolina, por dois caminhos completamente diferentes, ao meu ver: um, com grande impacto de natureza social, outro com valor social praticamente nulo, que seria concentrar-se toda essa produção nas grandes destilarias de São Paulo. É exatamente a existência dessas duas alternativas e a possibilidade de utilizar muito mais o potencial social, o que me preocupa e me faz vir à tribuna nesta tarde.

Ouço com muito interesse o aparte do Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Como estamos na época dos entendimentos, das compreensões, sucede, eminente Senador, que a compreensão do Governo, do problema, é exatamente essa exposta por V. Ex^a, isto é, ao invés de grandes destilarias, a propensão é para destilarias de no máximo cem mil litros de álcool por dia. Número 2 — Mais ainda: na divisão espacial, atribuir uma parte considerável desta produção à região nordestina. Número 3 — Dar ênfase não apenas ao álcool carburante mas, também, à produção do álcool com destinação química — criar a alcoolquímica. Número 4 — Sem prejuízo de iniciar por aquilo em que já temos experiência, isto é, nas destilarias, em que a matéria-prima seja a cana-de-açúcar, não desdenhar nenhuma das outras soluções, porque se atenderia às regiões pobres do Nordeste não envolvidas na pluviosidade da Zona da Mata e dos tabuleiros costeiros. Vê V. Ex^a que, à época de entendimentos, já estamos começando a nos acertar nesses diferentes pontos. Pelo que estamos informados, podemos adiantar a V. Ex^a que é um anteprojeto que ainda será submetido à aprovação do CDE, e que foi dado a lume para motivar a imaginação criadora das pessoas que, como V. Ex^a, tão brilhantemente estão querendo cooperar, com grande regozijo nosso, para que se ache uma solução ótima.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Nobre Senador Virgílio Távora, vê V. Ex^a como é útil e oportuna a discussão e como foi prudente a divulgação dessa minuta de decreto;

, porque, se é realmente intenção do Governo concordar com esses pontos de vista que estamos esposando aqui — e acredito que o seja — ela deveria estar refletida no teor do decreto.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Na minuta do anteprojeto do possível decreto. Vamos colocar bem nítido...

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — A semente do programa, digamos assim, a sua pedra fundamental, seria as condições de estímulo e incentivo para a implantação dessa indústria.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — V. Ex^e acha pouco?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Ao contrário: acho que deveria haver uma diferenciação de condições. Penso que, na média, as condições de financiamento, que estão aqui declaradas nesta minuta de anteprojeto de decreto, são muito boas: juros de 15%, sem correção monetária, para a indústria; de 7% para a lavoura, sem correção monetária...

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Cinco anos de carência.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Exato. É uma média excelente. Agora, creio que nos cabe fazer, então, uma diferenciação, isto é, dar condições até mais vantajosas, por exemplo, para cooperativas da Região Nordeste e um pouco menos vantajosas para grandes destilarias no Estado de São Paulo. Quer dizer, a política de incentivos do Governo deve estar dosada de tal forma para orientar a produção, para tirar do programa o máximo de benefício social.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Interrompo muito V. Ex^e, se der mais um esclarecimento? (**Assentimento do orador.**) Veja bem, quando há tempos passados tratamos de assunto tormentoso nesta Casa, dávamos o delineamento geral da política energética do Governo no setor do álcool e apreciamos os preços do produto. Dentro dessa sistemática aí, V. Ex^e sabe que o álcool vai ser altamente subvenzionado, porque ele que é pago a Cr\$ 0,98 o litro, dentro da paridade de 60 litros de álcool anidro para 44 de açúcar, passa para Cr\$ 1,92; e, aí na minuta do decreto, se não nos enganamos — e se não contiver na minuta, é porque tive os dois documentos na mão e não nos recordamos muito bem em qual dos dois consta — vai passar a dois. Vê V. Ex^e: o IAA naturalmente vai vender por esse preço à PETROBRÁS, ainda acrescido de algo; é que vai subvenzionar essa diferença. Quer dizer, nós já damos para as diferentes regiões do País, com essa política do Governo, um subsídio que não é despicando. É de dois para um, ou pouco mais do que dois para um. De acordo?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — De acordo.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — V. Ex^e queria que houvesse diferenciação, não?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Exato!

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Vê V. Ex^e que nós queremos atingir o mais rápido possível essa meta dos 20%, não é mesmo?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Mas, aí é que está...

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — E, ao mesmo tempo, darmos um apoio social imenso. V. Ex^e sabe o que é que isso vai significar para o Nordeste? V. Ex^e ainda quer mais alguma coisa? É porque a Oposição é insaciável, sobre Senador: quando nós damos dez, a Oposição quer onze. A toalha é curta e a mesa é longa!...

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — O que nós queremos é que o Nordeste tenha uma participação significativa e maior do que a de São Paulo. Isso é o que queremos. O Governo tem todos os instrumentos, todas as alavancas nas mãos para orientar essa produção, de modo a que ela caia significativamente sobre o Nordeste, sobre o Espírito Santo, sobre o Estado de Goiás...

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — V. Ex^e quer que se dê cota menor a São Paulo.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Não receba mais usufruto de situações que estão a exigir mais sacrifício do que benefício, por parte da população daquele rico Estado da Nação. O que achamos é que falta nesta minuta de anteprojeto de decreto exatamente os instrumentos para produzir essa diferenciação, produzir uma orientação capaz de dar a esse programa de enorme potencial todo aquele resultado em termos de impacto social que ele pode e deve ter, se for bem orientado.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — V. Ex^e acha que, realmente, com todos os incentivos dados, com o financiamento nos termos em que é feito, toda e qualquer usina nordestina que tenha destilaria anexa, ou todo e qualquer grande empresário nordestino no setor da indústria canavieira não se sentirá tentado a fazer isso? Pelo menos, lamentamos não termos do setor agrocanavieiro porque, imediatamente, com essas condições iríamos fabricar álcool. Praticamente, vamos pagar o dobro do preço do produto.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Está certo! Mas, se pagar no Nordeste e em São Paulo o mesmo, é claro que os empresários paulistas, que são os maiores, vão fazer as suas ampliações em São Paulo. O que queremos é que os empresários paulistas sejam induzidos a fazer as suas instalações no Nordeste; o empresário paulista faça os cálculos e chegue à conclusão de que é melhor investir no Nordeste.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Mas, V. Ex^e sabe que, nestes pontos, no Nordeste, preferimos nós mesmos fazer, de uma maneira geral. Já tivemos exemplos de que é preferível nós mesmos o fazermos. Com todo prazer, porém, estudaremos com as autoridades competentes mais este estímulo diferencial em favor do Nordeste.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — Permite V. Ex^e um aparte?

O Sr. Lázaro Barboza (MDB — Goiás) — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Eu já tinha prometido o aparte ao Senador Lázaro Barboza, porém, logo em seguida o darei a V. Ex^e.

O Sr. Lázaro Barboza (MDB — Goiás) — Senador Roberto Saturnino, V. Ex^e demonstra, mais uma vez, enorme dose de sensibilidade e procurando, inclusive, fazer com que o Governo, o País e o povo tirem o maior proveito do Programa Alcooleiro. V. Ex^e enfatizou muito bem: se os estímulos forem exatamente os mesmos para São Paulo, para o Nordeste, para a Região Centro-Oeste e para o Espírito Santo, o empresário de São Paulo, muito mais aliciado, com know-how muito maior, imediatamente açambarcará o setor e imensas áreas, de enorme concentração, como por exemplo os arrabaldes de Brasília, abrangendo uma vasta região de cerrados férteis de Goiás, ou mesmo lá do Nordeste, pois caso contrário, quando chegarem a acordar, não terão mais condições de ingressar no Programa Alcooleiro.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Precisamente o que digo.

O Sr. Lázaro Barboza (MDB — Goiás) — Então, V. Ex^e colabora, inclusive, com o Governo, fornecendo um argumento que, a meu ver, é da maior importância. Parabéns a V. Ex^e

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Agradeço o aparte de V. Ex^e, que corresponde, exatamente, ao ponto de vista que esposamos de que está na hora, antes, portanto, de se implementar a política, de se distribuir as coisas de tal forma que a produção seja orientada, naturalmente, para aquelas regiões.

O Sr. Lázaro Barboza (MDB — Goiás) — Exato, aliviando inclusive pressões sociais.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Perfeito.

Ouço, com prazer, o nobre Senador Paulo Guerra.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — Estou ouvindo o seu discurso com a atenção que V. Ex^e me merece. E creio que V. Ex^e tem razão, mesmo porque, a criação do Instituto do Açúcar e do Álcool — salvo engano, pois, não sou economista como V. Ex^e — foi o primeiro trabalho de economia dirigida iniciado neste País. E a filosofia de ação do Instituto do Açúcar e do Álcool sempre foi no sentido de conter a expansão da indústria canavieira paulista, em defesa da indústria canavieira do Estado do Rio de Janeiro e do Nordeste. Acho que V. Ex^e tem razão, inclusive, porque as condições fisiográficas e ecológicas de São Paulo irão subsidiar, muito mais do que o próprio subsídio oferecido pelo Governo, a ampliação e a implantação de grandes destilarias de álcool, enquanto que no Nordeste tudo é mais difícil. No Nordeste, pela destinação da própria terra, a agricultura quase que especificamente rentável é aquela que só se presta à cana-de-açúcar. E, no Sul do País e em São Paulo, iremos prejudicar a produção de soja, de algodão e de outros produtos agrícolas, também necessários à nossa exportação.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Folgo muito em ouvir o aparte de V. Ex^e nobre Senador, que tem muita autoridade para defender esse ponto de vista que parece, realmente, o único defensável diante do potencial de realizações que esse Programa pode significar, desde que seja orientado — digamos assim — também sob o ponto de vista social.

Então, Sr. Presidente, era essa a primeira das observações mais importantes, sendo ela uma observação de natureza crítica que eu faria em relação ao anteprojeto, à minuta publicada sábado último.

A segunda observação diz respeito a um outro ponto, mais ou menos controverso do decreto, que é a questão do monopólio da compra do álcool, pelo Instituto do Açúcar e do Álcool. E, nesta parte, Sr. Presidente, a minha observação seria no sentido de apoiar a intenção do Governo, expressa nessa minuta de decreto.

Realmente, não vejo como se produzir uma orientação racional para esse álcool, que será obtido, distribuindo-o entre um objetivo extremamente importante que é a mistura com a gasolina, na qualidade de carburante, com aquele outro objetivo não menos importante e cuja importância tende a aumentar, no futuro, na medida em que essa indústria química vai-se desenvolvendo, que é a destinação do álcool para a chamada indústria álcool-química.

Então, como essas indústrias e, além delas, as de bebidas e perfumarias têm capacidade de pagar o álcool a diferentes preços, na composição dos seus custos, é evidente que é preciso, de uma instância, de uma entidade capaz de adquirir todo o álcool produzido por um preço determinado, estipulado e, então, distribuí-lo às diferentes utilizações, com os diferentes preços que essas utilizações são capazes de comportar.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Já o darei a V. Ex^e.

A indústria de bebidas, ou a de perfumarias, pode pagar um determinado preço; a indústria álcool-química vai poder pagar outro preço; e a utilização como carburante, como fonte de energia, pode pagar outro. Então, se não houver uma entidade centralizadora que adquira todo o álcool e o distribua a diferentes preços, esse

encontro de contas nunca se fará — digamos assim — de forma a que o máximo de benefício econômico, para todo o País, seja concretizado.

Não vejo como se fugir e como se atribuir ao papel do Governo aí, digamos assim, uma característica estatizante; ao contrário, é um papel de o Governo estimular a iniciativa privada, que é a que vai produzir o álcool e, também utilizá-lo de outro lado. Então, o Governo, como elemento mediador, uma entidade governamental, apenas comprará todo álcool a um determinado preço, vendendo-o a preços diferenciados para as diferentes utilizações.

Ouço V. Ex^e, Senador Paulo Guerra.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — V. Ex^e tem inteira razão. Sem o monopólio, a eficácia da orientação do Governo seria fatalmente frustrada. Em segundo lugar, no futuro, se Deus quiser, se chegarmos à auto-suficiência do petróleo, essas refinarias ficarão sob a garantia de comercialização do próprio Governo. E essa foi a orientação mais sábia do decreto, no meu entender.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Exato. Tem inteira procedência o argumento de V. Ex^e: corresponde, digamos assim, a uma declaração de confiança. Ou seja, o Governo garantirá, para o futuro, mesmo que se venha a conseguir auto-suficiência em matéria de petróleo, o Governo garantirá essa produção que vai ser desflagrada em função da política de estímulos a ser concedida. E, naturalmente, essa garantia só pode ser dada através do monopólio de compra, por parte de uma entidade governamental. Não há nenhuma característica estatizante nisso; ao contrário, é a intervenção típica estimuladora, a intervenção típica motivadora da iniciativa privada, tanto de um lado — do lado da produção do álcool como do outro — do lado da utilização do álcool pelas diferentes indústrias.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Permite V. Ex^e um aparte? (Assentimento do orador.) Eminentíssimo Senador, sabe V. Ex^e que facilmente, mudamos de ponto de vista. Anteriormente acolhemos a idéia de V. Ex^e e aquela — permitam-me — muito mais abalizada do Senador Paulo Guerra, que é quem lida com o produto.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — Infelizmente, não sou usineiro.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Mas é da terra do açúcar. Gostaríamos de aduzir, ainda, em defesa do Governo, algumas considerações sobre o fato que V. Ex^e há pouco citou, do problema que adviria se não houver um órgão central, do Governo, que compre — porque vamos comprar essa produção ou PVU ou PVD — por um preço que, no momento, embora o álcool mereça esse preço, é irreal, aqui dentro. Explicamos: o IAA não pagava a não ser Cr\$ 0,98 por litro de álcool anidro; falo-o-á por 2 cruzeiros, o IAA ou a entidade que determinasse esse preço, mas vai ter também que comprar; fazemos questão de repassar, o álcool destinado à grande álcool-química, que desempenhará grande papel no futuro assim esperamos. Então, naturalmente, é o caso de uma intervenção. Não chegaremos ao ponto de dizer, como V. Ex^e, que não estamos estatizando, mas é o caso de uma intervenção, plenissimamente justificável. Assim como vamos precisar, não daqueles 3 bilhões de litros, a que se refere V. Ex^e, esse é apenas aquele álcool de destinação carburante mas ainda do álcool industrial, que eles sempre produziram, o álcool para todos os plásticos, para a álcool-química; portanto, não 3 bilhões, mas sim 6, 7, 8 bilhões. Se não houver um órgão que compre e faça o diferencial de preço, praticamente, não conceberíamos ser executável levar avante um projeto dessas proporções.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Nobre Senador, muito oportuna esta discussão. Folgo em ouvir os pontos de vista concordantes de V. Ex^e e do nobre Senador Paulo Guerra, porque, como era de se esperar, no mesmo jornal que publica a minuta do anteprojeto de decreto, aparecem, também, opiniões

externadas por empresários contra esse monopólio da compra, chamando-o de estatização. Era de se esperar — repito — surgissem esse pontos de vista; acho oportuno firmar-se um ponto de vista favorável a esse mecanismo, que é o único capaz de lhe dar efetividade e bom resultado.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — O Governo está sempre de consciência tranquila, eminente Senador, de que todo o grande projeto que tem responsabilidade sua receberá a mais variada oposição, seja oposição política, seja oposição doutrinária, de pessoas fora da política, mas que vêm sempre, em suas ações, geralmente, mais um avanço do monstro estatal contra a economia privada. E sabe V. Ex^e que somos privatistas, mas é o preço que se paga.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Não. É que V. Ex^e vê essas manifestações com uma tranquilidade que, confesso, não posso. Tive ocasião de chamar a atenção desta Casa, discutindo, inclusive, com V. Ex^e, sobre atitudes e iniciativas do Governo que, a meu ver, representam, digamos concessões a esta campanha antiestatizante, que não deviam ser feitas, concessões que têm efeitos graves sobre a economia nacional, feitas, digamos, ao peso de pressões de campanha desencadeada. Daí, a minha preocupação.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Neste ponto, discordamos de V. Ex^e.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Minha preocupação, é de que, amanhã, se desencadeie, novamente, uma grande pressão contra a atitude estatizante do Governo na compra do álcool, e o Governo venha a ceder e a perder-se numa oportunidade que conta com nosso apoio.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — O Governo tem o apoio, praticamente, de toda esta Casa, acreditamos que do povo brasileiro, na procura de uma solução, que é urgente, para o consumo da gasolina e a substituição de parte do que gastamos em petróleo pelo álcool químico; parece-nos que não há dúvida a este respeito. Dentro deste panorama, pode divergir-se em pequenos detalhes, mas também o grosso da Nação brasileira — acreditamos — concorda com esta solução-minuta, porque — vamos acentuar bem a V. Ex^e — não há nenhum compromisso de órgão deliberativo governamental. Trata-se de anteprojeto de uma minuta de projeto que será submetido ao Conselho de Desenvolvimento Econômico. E V. Ex^e, a respeito, sabe melhor que nós. Mas veja V. Ex^e, que já é um grande caminho percorrido.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — V. Ex^e há de concordar comigo que a publicação desta minuta é...

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Para chamar, justamente, o debate, tal como ocorreu com o problema das sociedades anônimas.

O SR. PAULO GUERRA (ARENA — Pernambuco) — Permite V. Ex^e mais uma interrupção no seu discurso?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Nobre Senador Paulo Guerra, V. Ex^e está com a palavra.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — V. Ex^e tem toda a razão, quando aborda, mais uma vez, a oportunidade do monopólio para a compra do álcool. Eu gostaria que o Governo tomasse também a mesma orientação, no caso do algodão. Um dos males que atingem a produção do algodão no País é a falta de um órgão que exerça a mesma função do Instituto do Açúcar e do Álcool, ou seja, adquiriria toda a safra especialmente no setor da exportação, evitando que caísse na mão especulativa das multinacionais.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — V. Ex^e tem toda a razão. Desta tribuna expendi ponto de vista

inteiramente análogo, ao defender, por exemplo, a criação de uma grande empresa de comercialização, uma grande trading nacional, capaz de garantir ao cotonicultor, ao produtor de soja, de milho, de mamona, enfim, de todos aqueles itens exportáveis, preço compensador e, digamos assim, deslocar do comércio desses produtos, do mercado internacional, as grandes empresas estrangeiras que, normalmente, operam no setor.

O Senador Evelásio Vieira, aliás, expressou o mesmo ponto de vista, em várias oportunidades, nesta Casa.

Creio mesmo, nobre Senador, que notícias alvissareiras estão para ser dadas a este País, em prazo bastante breve.

Em primeiro lugar, tenho notícias de que a COBEC, que é uma empresa governamental, no setor do soja, incrementou extraordinariamente a sua atuação, deslocou mesmo algumas das grandes empresas internacionais do comércio desse importante produto e, pode e deve vir a fazer o mesmo quanto ao algodão, mamona, milho e uma série de outros. E a notícia da possível associação da COBEC com a BRASPETRO viria, aí sim, configurar uma verdadeira empresa trading nacional, na dimensão em que esse tipo de comércio exige, isto é, capaz de manter, nas diferentes partes do mundo, escritórios permanentes transmitindo as informações que são absolutamente essenciais para esse tipo de comércio — as informações do dia a dia, da hora a hora, para que a empresa possa tirar o máximo de proveito das oscilações de preço e pagar o preço mais compensador ao pequeno e médio agricultor deste País, que merece esse tipo de assistência governamental. Acredito que tenhamos — dando o Governo razão a esse ponto de vista que é o nosso, e do Senador Evelásio Vieira — notícias auspiciosas, dentro de prazo muito breve, nesse setor.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — Permite V. Ex^e um aparte?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Concedo o aparte ao nobre Senador Evelásio Vieira.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — Senador Roberto Saturnino, estou a ouvi-lo atentamente, principalmente, com o interesse de aprender com a magnífica explanação, com as intenções e sugestões que V. Ex^e está a apresentar na oportunidade em que faz a abordagem sobre a exploração do álcool para diminuir o consumo da gasolina. E permita V. Ex^e que eu faça duas observações, em abono à tese que defende. Todos nós sabemos que há uma inferioridade econômica no Norte e Nordeste em relação ao Centro-Sul. A missão de fazer esta correção cabe ao Governo, que tem os instrumentos adequados para isto. O estabelecimento da diferenciação, por exemplo, no caso da cultura da mandioca para o aproveitamento do álcool anidro; caberia ao governo para ir corrigindo essa diferença entre Norte, Nordeste e Centro-sul. É exatamente aí que o Governo deve entrar. Segunda observação: é fundamentalmente válida a sugestão de V. Ex^e, de se criar uma empresa, de se fortalecer a COBEC que passaria a operar não apenas na comercialização externa, mas interna. Veja V. Ex^e que o Nordeste tem apresentado, nos últimos anos, um progresso igual ou superior à indústria do Centro-Sul. No setor terciário, também não está inferior, no seu desenvolvimento à região Centro-Sul. O Nordeste está inferiorizado, exatamente, na área da agropecuária, e por quê? Há alguns fatores mas o principal é o da comercialização, porque o cidadão que fornece os insumos para o pequeno e médio agricultor do Nordeste, como ocorre também no Sul, é o mesmo cidadão que compra os seus produtos, é o mesmo que antecipa, que adianta o dinheiro. Nesta ocasião ele impõe o preço ao pequeno produtor do Nordeste, como também aos pequenos e médios produtores do Sul. Se tivermos, no Brasil, uma empresa de grande porte a proceder à comercialização internamente, fazer a distribuição para as centrais de abastecimento nos centros urbanos de maior consumo, e essa mesma empresa se encarregar de fazer a exportação dos excedentes, acompanhando simultaneamente as safras nos outros países, ela terá todas as condições para desenvolver a verdadeira política de comercialização de que precisamos, de que carecemos. Essa empresa de comercialização

poderá fazer, inclusive, uma campanha de divulgação, de orientação, uma campanha educativa, criando hábitos de alimentação para o brasileiro, que não sabe se alimentar, na sua grande maioria.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — É verdade.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — Eram as observações que desejávamos fazer no decorrer deste magnífico pronunciamento de V. Ex^e, esta tarde.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Senador Evelásio Vieira, agradeço o aparte de V. Ex^e

Aqui, nesta Casa, todos aprendemos uns com os outros. Isto não é uma observação formal, mas reflete uma realidade. Por exemplo, V. Ex^e chamou-me a atenção para um ponto importante. Temos defendido a criação dessa **trading**, para que opere no mercado internacional, mas V. Ex^e chama a atenção para um ponto que tendemos a esquecer: que a estrutura e as finalidades da "**trading**" não são exclusivamente voltadas para o mercado externo, em absoluto. O modelo de "**trading**" mais notório existente no mundo é o japonês. Elas operam no mercado interno e no externo. A empresa "**trading**", por definição, é uma grande empresa comercializadora que deve atuar em vários sentidos — interno e externo. V. Ex^e chama a atenção para o ponto de que nós talvez em razão das dificuldades por que estamos atravessando na balança de pagamentos, tendemos a dar maior ênfase ao aspecto externo da "**trading**". V. Ex^e faz com que voltemos a atenção também para o importantíssimo — tão importante quanto o aspecto externo — aspecto interno, isto é, aquele capaz de garantir a distribuição racional dos alimentos produzidos internamente, pagar preços compensadores aos agricultores e fazer com que esses produtos cheguem aos grandes centros, onde, ai sim, seriam distribuídos à iniciativa privada, aos grandes e pequenos comerciantes desses produtos, garantindo um fluxo racional, feito dentro do melhor aproveitamento possível deste esforço de produção nacional, que deve ser compensado de forma correta.

Ouço o aparte do nobre Senador Virgílio Távora.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Vamos dividir o aparte, que vai ser sintético por causa do avançado da hora, em itens 1, 2 e 3. Nº 1: indo do fim para o princípio, eminentíssimo Senador, já dissemos algumas vezes, por brincadeira, aqui, que a Oposição é impaciente e às vezes está mais a par de alguns dos passos do Governo do que a própria Maioria...

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Não apoiado.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Diríamos apenas, por brincadeira, dentro da liberdade que nos permite a amizade, que V. Ex^e deveria ser chamado de "adivinhão". Realmente, está se tratando do fortalecimento de uma grande **trading**, que represente algo ponderável em termos de recursos, se comparada com algumas das existentes no mercado internacional nº 2: essa **trading** não tem a amplitude que o eminentíssimo representante por Santa Catarina queria lhe atribuir.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Nobre Senador, acho que pode e deve ter. Uma coisa não exclui a outra. Ao contrário, a ação da **trading** no mercado interno é muito importante, é tão importante quanto a sua ação no mercado internacional.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Estamos dando, justamente, nossa opinião, e respeitando a de V. Ex^e. Mas o que existirá é uma **trading** que fará comércio interno e externo na proporção das grandes **tradings** internacionais. Mas, isso de estatizar o comércio interno, mercê de uma companhia que se encarregasse da comercialização de todos os produtos agrícolas do Brasil, nisto há uma diferença muito grande. Foi o que ouvimos no pronunciamento

do eminentíssimo Senador de Santa Catarina e com o qual não podemos estar de acordo. Mas ainda...

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Nobre Senador, vamos esclarecer, para as coisas não ficarem deslocadas: o nosso ponto de vista não é de que esta empresa deva ter o monopólio desse comércio. A existência de uma grande empresa agindo no mercado interno, a existência dela, por si só, vai disciplinar esse mercado e impedir que haja abusos e explorações. Se o agricultor tiver garantia de compra, através dessa empresa, ele pode vender para uma outra empresa particular que vai lhe pagar, também, aquele mesmo preço. A empresa orientará o mercado de forma que não haja abusos nem explorações do pequeno agricultor.

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Não, eminentíssimo Senador. V. Ex^e vai nos permitir, sua inteligência é brilhante, todos nós já a conhecemos, mas temos que separar a sua idéia da do eminentíssimo representante por Santa Catarina. Quanto ao que S. Ex^e já nos propôs, algumas vezes, fizemos restrições à idéia, porque se achamos que o Governo deve interferir em todos aqueles espaços vazios, não ocupados pela iniciativa privada, além daquelas áreas que já lhe são reservadas pelas características enunciadas naqueles tantos discursos que fizemos atrás; e estamos à vontade para afirmar que aí sim haveria uma estatização completa do comércio. Quanto a isso já falamos. Toda a grande **trading** faz comércio interno e externo. Veja bem a conceituação em que colocamos a questão. Como também institutos, organismos, inúmeras empresas, para, em zonas e em produtos especiais aquém. Nós não temos o IBC? Não temos o IAA? Em outros tempos houve o Instituto do Algodão, V. Ex^e se lembra, e o Instituto do Sal, exatamente para a comercialização e o controle maior ou em menor extensão desses produtos que têm uma defesa fraca por sua própria natureza, pela natureza da região em que são produzidos. Quanto a isto nós estamos de pleno acordo. Mas a criação de órgão estatal para comercialização global dos produtos agrícolas do País, isso nunca. Achamos que, aí sim, é estatização. Isto, o que nos julgávamos na obrigação de deixar definido a V. Ex^e, qual a nossa posição.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — V. Ex^e me permite um aparte?

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — (Fazendo soar a campainha.) Lembro ao nobre orador que seu tempo está esgotado.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Obrigado, Sr. Presidente. Estou ciente.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — Rapidamente, nobre Senador.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Com a permissão do Sr. Presidente, considerarei o pedido de aparte de V. Ex^e, rapidamente.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — Só para lembrar ao Senador Virgílio Távora. Nós investimos em Educação, em Tecnologia, preparando técnicos para aumentar a produtividade, lançamos mais financiamentos para aumentar a produtividade agrícola; construímos mais estradas para o escoamento mais rápido; e destinamos mais recursos para fertilizantes, para corretivos, para máquinas agrícolas, mas encontramos a barreira na comercialização, que é o grande "calcanhar de Aquiles" nosso. Então, vamos eliminar o mal maior e depois vamos para o outro.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Perfeito. Estou inteiramente de acordo com V. Ex^e.

O Sr. Evelásio Vieira (MDB — Santa Catarina) — Preconizamos uma empresa grande para comercialização interna e externa. E vamos tornar o comércio mais dinâmico, dando mais rendimento à empresa média privada, pequena, média. Aí é que eles irão ganhar mais dinheiro. Aí iremos fortalecer o agricultor; aí iremos

fixar o homem à terra; aí vamos diminuir o êxodo rural; aí não precisaremos gastar tanto dinheiro na infra-estrutura dos centros urbanos. Quanto gastamos?

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Exato! Tem toda a razão V. Ex^e, toda a razão!

Mas, Sr. Presidente, atendendo à comunicação de V. Ex^e, encerro essas minhas observações, repetindo...

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — Gostaria de pedir um aparte.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Se o Sr. Presidente me concede mais essa benevolência ouviria, com prazer, o Sr. Senador Paulo Guerra. (Assentimento da Presidência)

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — Nobre Senador Roberto Saturnino, pedi o aparte a V. Ex^e apenas para não deixar sem reparo a declaração do eminente representante de Santa Catarina nesta Casa, quando S. Ex^e procurou nivelar a indústria do Sul à indústria do Nordeste, apesar...

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Do crescimento.

O Sr. Paulo Guerra (ARENA — Pernambuco) — ...do crescimento. Só há crescimento onde há vantagem e quero dizer a V. Ex^e que esse crescimento é aparente. Agora mesmo já sentimos que as indústrias do Nordeste estão em situação difícil, tanto que o Banco Central está atendendo, com créditos especiais, a toda a faixa nordestina, porque no Nordeste não há consumo; as fábricas que estão se instalando no Nordeste, com incentivos fiscais do Sul, enviam os produtos para o Sul, depois de preparados, para serem comercializados, no próprio Sul. É a pobreza do Nordeste. Portanto, esse crescimento é em proporção aritmética, enquanto o crescimento do Sul é em proporção geométrica, no setor do consumo.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Agradeço o esclarecedor aparte de V. Ex^e. Realmente, sendo um representante de Pernambuco, do Nordeste, V. Ex^e tem uma autoridade maior do que qualquer um de nós para esclarecer o aspecto de falsidade que tem esse crescimento da indústria do Nordeste, que aparece em cifras, mas que não reflete efetivamente uma realidade da região.

Sr. Presidente, encerro estas minhas considerações, repetindo que, quanto à minuta do anteprojeto de decreto, nós somos inteiramente favoráveis ao dispositivo do monopólio da compra e estranhemos apenas a ausência de mecanismos de diferenciação dos estímulos capazes de orientar a maior parte dessa produção para as regiões pobres do País, assim como orientar também para as cooperativas e empresas pequenas e médias, e não deixar que a produção se concentre nas grandes destilarias do País.

Eram estas as observações.

Sr. Presidente, tinha a intenção de pedir a palavra, como Líder, para fazer uma breve comunicação.

Considerando que não há mais oradores inscritos, peço então a V. Ex^e que me conceda mais dois minutos para que eu faça uma breve comunicação à Casa, como Líder do meu Partido.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Tem a palavra V. Ex^e, como Líder, para uma breve comunicação.

O SR. ROBERTO SATURNINO (MDB — Rio de Janeiro) — Como Líder. Para uma breve comunicação. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

É mais uma dessas tristes comunicações que temos o dever, quase que diário, de fazer nesta Casa. Trata-se, desta vez, da notícia que nos chegou às mãos, da prisão ocorrida no Rio de Janeiro, nesta última quinta-feira, do Sr. Milton Caldeira, Escrevente Juramentado do 2º Ofício de Notas da cidade do Rio de Janeiro: foi preso pela madrugada, em sua residência, e o seu paradeiro, desde quinta-feira

última, a família ignora inteiramente, por maiores que sejam os esforços para a sua localização. Caracteriza-se dessa forma, mais uma vez, a prisão ilegal, isto é, o seqüestro, com destinação ignorada do seqüestrado por parte da sua família.

Vê-se que, apesar do ocorrido lamentável e lamentado por todos, em São Paulo, na semana passada, continuam a ocorrer as prisões ilegais e os casos de seqüestro neste País, razão pela qual nos sentimos obrigados a vir, uma vez mais, dar a notícia à Casa e à Nação.

Obrigado a V. Ex^e

O Sr. Virgílio Távora (ARENA — Ceará) — Peço a palavra, Sr. Presidente, como Líder.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Concedo a palavra, como Líder, ao nobre Senador Virgílio Távora.

O SR. VIRGÍLIO TÁVORA (ARENA — Ceará. Como Líder, pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Ouvimos a comunicação do eminente Líder Roberto Saturnino, do que ocorreu quanto à prisão por S. Ex^e referida.

Como das vezes anteriores pensamos — no desempenho cabal que temos dado às missões a nós cometidas — procurar o Sr. Ministro da Justiça e nos abeberar dos dados necessários para o esclarecimento do fato e as providências tomadas pela autoridade em questão, sobre o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Não há em plenário número suficiente de Senadores para a continuação da sessão.

Vou encerrá-la, lembrando aos Srs. Senadores que o Congresso Nacional está convocado para uma sessão a realizar-se hoje, às 18 horas e 45 minutos, no plenário da Câmara dos Deputados, destinada à apreciação de partes do Projeto de Lei nº 10, de 1975-CN, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1976.

Designo para a sessão ordinária a realizar-se amanhã, terça-feira, a seguinte.

ORDEM DO DIA

— 1 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 481, de 1975, do Senhor Senador Paulo Brossard, solicitando tenham tramitação em conjunto o Projeto de Lei da Câmara nº 78, de 1975, que dá nova redação ao § 3º do art. 67 da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971 e o Projeto de Lei do Senado nº 139, de 1975, do Senhor Senador Vasconcelos Torres, que dá nova redação ao § 3º do art. 67 da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971.

— 2 —

Discussão, em turno único, da Emenda da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 87, de 1971 (nº 1.280-B/73, naquela Casa), de autoria do Senhor Senador Wilson Campos, que dispõe sobre a averbação do pagamento de títulos protestados, a identificação do devedor em títulos cambiais e duplicatas de fatura, e dá outras providências, tendo

PARECER FAVORÁVEL, sob nº 348, de 1975, da Comissão de Constituição e Justiça.

— 3 —

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 75, de 1975 (apresentado pela Comissão de Constituição e Justiça como conclusão de seu Parecer nº 519, de 1975), que suspende a execução do art. 137 da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, na redação que lhe deu a Emenda Constitucional nº 4, de 22 de setembro de 1972.

— 4 —

Discussão, em segundo turno, do Projeto de Lei do Senado nº 141, de 1973, do Senhor Senador Italívio Coelho, que dispõe sobre a extensão do salário-família ao trabalhador rural, tendo

PARECER, sob nº 491, de 1975, da Comissão
— de Redação, oferecendo a redação do vencido.

O SR. PRESIDENTE (Magalhães Pinto) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 16 horas e 30 minutos.)

ATA DA 172^a SESSÃO, REALIZADA EM 23-10-75

(Publicada no DCN — Seção II — de 24-10-75)

RETIFICAÇÃO

No Parecer nº 547, de 1975, da Comissão de Finanças, sobre o Ofício nº S-34/75 (nº 1.341/75, na origem), do Sr. Governador do Estado do Pará, solicitando ao Senado Federal retificação da Resolução nº 28, de 1974, no que se refere ao nome do emprestador, substituindo-se o Southern Trust and Investment Corporation, pelo Brazilian American Merchant Bank, mediante a formação de um "pool" bancário:

Na página 6009, 1^a coluna, no 13º parágrafo do parecer,

Onde se lê:

... uma operação de empréstimo externo, no valor de US\$ 15.000.00 (quinze milhões de dólares norte-americanos), ...

Leia-se:

... uma operação de empréstimo externo, no valor de US\$ 15.000.000.00 (quinze milhões de dólares norte-americanos), ...

CONSULTORIA JURÍDICA PARECER Nº 77/75

Sobre o Ofício 191/75, da SHIS, referente à Prestação de Contas do convênio com o Senado Federal.

O Diretor da Secretaria Administrativa encaminhou ao Senhor Diretor-Geral o presente processo, em que a Sociedade de Habitações de Interesse Social Ltda (SHIS), enviando a prestação de contas referente ao convênio de administração de 230 unidades habitacionais na QE-13 do Guará II, firmado com o Senado Federal, aproveita o ensejo para tratar, também, de mais dois assuntos:

Iº solicita seja elevada, de 2% para 5%, a taxa de administração paga pelo Senado àquela Sociedade, conforme obrigação prevista na Cláusula Décima Quarta do Convênio; e

2º) submete à apreciação do Senado a situação da Casa nº 57, do Conjunto "D", da QE-13, no Guará II — destinada a Walter Lúcio Fonseca, que faleceu antes de assinado o contrato de compra e venda.

II — Atendendo à sugestão do próprio Diretor da Secretaria da Administração, o Senhor Diretor Geral solicita, desta Consultoria, que opine sobre os assuntos daqueles referidos itens, ou seja, relativamente à alteração da taxa de administração e à Casa nº 57, Conjunto "D", QE-13, Guará II.

III — Respeitamente à elevação, de 2% para 5%, da taxa de administração, o Diretor Financeiro da SHIS justifica-a sob o fundamento de que, "com a atual taxa cobrada é impossível manter o convênio", dado o "custo de operações para computador, pessoal e muitas vezes providências jurídicas".

Cuida-se, como se vê, de uma situação de fato, verificável em qualquer setor de atividades, onde, em casos semelhantes, sempre se postula a atualização de preços.

Acita a realidade, e assim entendendo a Comissão Diretora da Casa, nada haveria a opor a esse aumento na taxa, sob o ângulo

jurídico, cabendo apenas advertir que a alteração solicitada só poderá ser atendida mediante um Aditivo ao Convênio, vez que, na Cláusula XIV deste (não modificada pelos Aditivos que já lhe foram apostos) foi fixada, imperativamente, a taxa de 2% (dois por cento), não se tendo facultado às partes alterá-la, nem ali nem em nenhuma outra Cláusula.

IV — No que tange ao imóvel sito à QE-13, Conjunto "D", Casa 57, do Guará II, cumpre-nos considerar que, nos estritos termos da lei, tendo o seu ocupante falecido antes da assinatura do contrato de compromisso de compra e venda do imóvel, cessaram, automaticamente, todas as relações de direitos e obrigações entre ele, a SHIS e o Senado Federal, de que era funcionário.

Não haveria, portanto, do ponto de vista jurídico restrito, como se cogitar de negociações com a família do de cuius, eis que, àquela época, ainda não aprovado o Plano de Venda dos Imóveis, e, em consequência, não tendo sido assinado nenhum contrato de compromisso de compra e venda, o imóvel não possuía, como não poderia possuir, adesão ao Seguro, através do qual a família do adquirente, falecendo este, é favorecida.

Entretanto, há a pesar, na hipótese, o aspecto social do problema.

Walter Lúcio Fonseca, ocupante falecido do mencionado imóvel, deixou esposa e filhos e só não concretizou a compra do imóvel porque morreu.

Assim, se não tinha direito, tinha, a seu favor, uma expectativa de direito, prestes a transformar-se em direito efetivo, o que só não aconteceu por força da fatalidade.

Como em outras situações semelhantes, ocorridas em diferentes áreas da Administração Pública, quando familiares de servidores foram beneficiados, cremos nada ter o Senado Federal a opondo a uma composição que favoreça a família daquele servidor, se assim houver por bem fazê-lo a SHIS.

Nenhum ônus haveria, na espécie, para o Senado Federal, que, ademais, estaria contribuindo, em não se opondo à transação, para a proteção da família, obrigação constitucional do Estado.

V — Ante o exposto, nosso parecer é o seguinte:

a) é admissível a elevação da taxa de administração, de 2% para 5%, mas só se poderá, no caso, efetivá-la, mediante um Aditivo ao Convênio;

b) nenhum direito assiste à família de Walter Lúcio Fonseca, quanto à Casa nº 57, Conjunto "D", QE-13, mas nada impede possa ela adquirir o imóvel em caráter definitivo, assim concordando a SHIS.

Brasília, 3 de novembro de 1975. — **Paulo Nunes Augusto de Figueiredo**, Consultor Jurídico.

CONSULTORIA JURÍDICA PARECER Nº 78/75

Da Consultoria Jurídica, sobre Requerimento de Abel Ferraz de Macedo, Agente Administrativo, Classe "C".

Abel Ferraz de Macedo, Agente Administrativo C, aposentado. solicita equiparação do seu antigo cargo ao de Técnico Legislativo, classe C.

II — Segundo as informações constantes do processo, prestadas pela Subsecretaria do Pessoal, o Requerente foi aposentado pela Resolução nº 56, de 1965, ocasião em que ocupava o cargo de Ajudante de Conservador de Documentos, padrão PL-7.

Tal cargo não recebeu classificação pela Lei nº 5.903/73, motivo pelo qual a Subsecretaria do Pessoal se viu na contingência de consultar a Comissão de Alto Nível encarregada de elaborar os Atos de classificação e enquadramento, sobre o critério a ser adotado para o pessoal inativo ocupante deste e de outros cargos em idêntica situação.

A matéria foi trazida a esta Consultoria que exarou o Parecer nº 07/74, o qual logrou, posteriormente, aprovação por parte do Sr. Primeiro-Secretário.

Em certo trecho do aludido parecer, tivemos oportunidade de frisar:

"Administrador do Edifício-PL-3. O seu provento deve ser calculado de acordo com o nível retributivo da classe final da Categoria de Agente Administrativo, conforme, aliás, já determina a Resolução nº 18, de 1973, em seu artigo 20, inciso I. O mesmo ocorre acerca dos cargos de Conservador de Documentos PL-6 e ajudantes de conservador de documentos PL-7, incluídos, igualmente, no mesmo artigo."

Em consequência, foi o antigo Ajudante de Conservador de Documentos, padrão PL-7, enquadrado, por transformação, na Categoria Funcional de Agente Administrativo, Código SF-SA 80.

III — Posteriormente, Jacy de Souza Lima, funcionário aposentado no cargo de Zelador de Arquivo recorreu da classificação de seu cargo na classe de Agente Administrativo, obtendo pronunciamento favorável do Senhor Primeiro-Secretário, no sentido de reconhecer-lhe o direito aos proventos de Técnico Legislativo, classe C. A Comissão Diretora, em sua reunião de 26-11-74, deu provimento ao Recurso.

IV — Encorajado com esta decisão, o Requerente encaminhou o presente pedido, argumentando em favor de sua tese, que suas atribuições se assemelham às do antigo Zelador do Arquivo, beneficiado pela deliberação acima indicada.

No nosso entendimento, não procede a afirmação. Senão, vejamos:

A função de Zelador do Arquivo era desempenhada por um Oficial Arquivologista. Estes cargos foram reconhecidos como do mesmo nível, pelo Presidente do Senado, ao prestar informações ao Supremo Tribunal Federal, no Mandado de Segurança nº 33.219.

Partindo desta premissa, façamos um cotejamento entre as atribuições regulamentares do antigo Oficial Arquivologista e as do Ajudante de Conservador de Documentos:

Art. 207 da Resolução nº 58, de 1972

"Ao Arquivologista incumbe a realização de estudos e trabalhos que se relacionem com pesquisas em documentos; o planejamento de novos sistemas de arquivamento; a anexação e desanexação de

documentos; a assistência à autoridade superior em assuntos de documentação e a execução de outras tarefas correlatas, que lhe forem atribuídas."

Art. 180 da Resolução nº 6, de 1960.

"Ao Conservador de Documentos, com o auxílio do seu Ajudante, compete:

a) verificar permanentemente, quais os volumes necessitados de encadernação, reencadernação, lavagem técnica e desinfecção, dando ciência ao Diretor da Biblioteca;

b) promover e dirigir freqüente trabalho de limpeza nos volumes e estantes;

c) realizar a lavagem técnica dos volumes sujos;

d) restaurar livros e documentos, assim como imunizá-los e desinfestá-los;

e) atender aos encargos de sua profissão em outros setores da Secretaria quando o determine o Diretor-Geral;"

V — Pela natureza eminentemente técnica do trabalho desenvolvido pelos Oficiais Arquivologistas — simplesmente denominados Arquivologistas pelo Atual Regulamento Administrativo do Senado — é que foram estes enquadrados no Grupo — Atividades de Apoio Legislativo, Categoria-Técnico Legislativo (art. 4º — I da Resolução 18/73), pois que em sua atividade se encontravam os elementos caracterizadores do apoio legislativo de nível superior, abrangendo encargos de assistência técnica, no trabalho de análise, pesquisa e recuperação da informação instrutiva do processo legislativo.

Já os encargos do Conservador de Documentos e seu Ajudante, acima transcritos, se adaptam perfeitamente às atividades de nível médio com formação técnica e especializada, envolvendo, na execução qualificada, trabalhos de apoio, em grau auxiliar (Resolução 18, de 1973, artigo 2º).

VI — Não há, em consequência, como acolher a pretensão do Requerente. Os argumentos em se apóia não encontram guarida na legislação em vigor, motivo pelo qual, entendemos, s.m.j. deva ser indeferida.

É o parecer.

Brasília, 29 de outubro de 1975. — Paulo Nunes Augusto de Figueiredo, Consultor Jurídico.

ATAS DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

16ª REUNIÃO, REALIZADA EM 23 DE OUTUBRO DE 1975

Às dez horas do dia vinte e três de outubro do ano de mil novecentos e setenta e cinco, na Sala "Clóvis Beviláqua", sob a Presidência do Senhor Senador Tarso Dutra, Presidente, e a presença dos Senhores Senadores Hélvídio Nunes, Arnon de Mello, Henrique de La Rocque e Paulo Brossard, reúne-se a Comissão de Educação e Cultura.

Deixam de comparecer, por motivo justificado, os Srs. Senadores João Calmon, Gustavo Capanema, Mendes Canale, Evelásio Vieira, José Sarney, Franco Montoro e Itamar Franco.

É dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, que em seguida, é dada como aprovada.

Constatada a existência de número regimental, o Sr. Presidente declara abertos os trabalhos.

Constante da pauta, são relatados os seguintes Projetos:

Pelo Sr. Senador Paulo Brossard:

Parecer pelo arquivamento ao Ofício S/Nº do Diretor-Presidente da Instituição Universitária do Planalto — "IUP", encaminhando ao Senado Federal, a documentação relativa a ativi-

dade da respectiva entidade, visando a instalação de uma Universidade em Taguatinga, pela referida Instituição.

Em discussão e votação é o parecer aprovado, sem restrições.

Pelo Sr. Senador Mendes Canale:

Parecer pela rejeição ao Projeto de Lei da Câmara nº 171/74, que "declara Antônio Carlos Gomes, Patrono da Música no Brasil".

Em discussão e votação é o parecer aprovado, ressalvado o voto com restrições do Sr. Senador Paulo Brossard.

Pelo Sr. Senador Arnon de Mello:

Parecer por Emenda Substitutiva ao Projeto de Lei do Senado nº 82/75, que "determina que metade do montante das subvenções ordinárias recebidas pelos estabelecimentos de ensino deverá ser obrigatoriamente restituída sob a forma de bolsas de estudo".

Em discussão e votação é o parecer aprovado, por unanimidade.

Pelo Sr. Senador Henrique de La Rocque:

Parecer pela rejeição ao Projeto de Lei do Senado nº 100/75, que "destina 15% da renda líquida da Loteria Esportiva Federal aos excepcionais, introduzindo alteração no Decreto-lei nº 594, de 27 de maio de 1961, e dá outras providências".

Em discussão e votação é o parecer aprovado, sem restrições.

Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Cleide Maria Barbosa Ferreira Cruz, Assistente de Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

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)

2º-Secretário:
Marcos Freire (MDB—PE)

Suplentes de Secretários:

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:
Euclio Rezende
Jarbas Passarinho
José Lindoso
Mattoz Leão
Osires Teixeira
Ruy Santos
Saldanha Dérzi
Virgílio Távora

**LIDERANÇA DO MDB
E DA MINORIA**

Líder:
Francisco 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 Quêrcio

Vice-Presidente: Benedito Ferreira

Titulares

ARENA

1. Vasconcelos Torres
2. Paulo Guerra
3. Benedito Ferreira
4. Itálvio Coelho
5. Mendes Canale

Suplentes

ARENA

1. Altevir Leal
2. Otair Becker
3. Renato Franco

MDB

1. Agenor Mario

2. Orestes Quêrcio

1. Adalberto Senna

2. Amaral Peixoto

Assistente: Mauro Lopes de Sá — Ramal 310.

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:30 horas.

Local: Sala "Coelho Rodrigues" — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE ASSUNTOS REGIONAIS — (CAR)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Cattete Pinheiro

Vice-Presidente: Agenor Maria

Titulares

ARENA

1. Cattete Pinheiro
2. José Guiomard
3. Teotônio Vilalba
4. Osires Teixeira
5. José Esteves

MDB

1. Agenor Maria
2. Evandro Carreira

Assistente: Leda Ferreira da Rocha — Ramal 312.

Reuniões: Terças-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala "Epitácio Pessoa" — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA — (CCJ)

(13 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Accioly Filho

1º-Vice-Presidente: Gustavo Capanema

2º-Vice-Presidente: Paulo Brossard

Titulares

ARENA

1. Accioly Filho
2. José Sarney
3. José Lindoso
4. Helvídia Nunes
5. Itálvio Coelho
6. Euclio Rezende
7. Gustavo Capanema
8. Heitor Dias
9. Orlando Zancaner

MDB

1. Dirceu Cardoso
2. Laerte Chaves
3. Nelson Carneiro
4. Paulo Brossard

Suplentes

ARENA

1. Mattoz Leão
2. Henrique de la Rocque
3. Petrônio Portella
4. Renato Franco
5. Osires Teixeira

MDB

1. Franco Montoro

2. Mauro Benevides

Assistente: Maria Helena Bueno Brandão — Ramal 305.

Reuniões: Quartas-feiras, às 10:00 horas

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (CDF)

(11 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Heitor Dias
Vice-Presidente: Adalberto Sena

Titulares**Suplentes**

ARENA

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| 1. Helvídio Nunes | 1. Augusto Franco |
| 2. Eurico Rezende | 2. Luiz Cavalcante |
| 3. Renato Franco | 3. José Lindoso |
| 4. Osires Teixeira | 4. Virgílio Távora |
| 5. Saldanha Derzi | |
| 6. Heitor Dias | |
| 7. Henrique de la Rocque | |
| 8. Otair Becker | |

MDB

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. Adalberto Sena | 1. Evandro Carreiro |
| 2. Lázara Barboza | 2. Nelson Carneiro |
| 3. Ruy Carneiro | |

Assistente: Rogaldo 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**Suplentes**

ARENA

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1. Milton Cabral | 1. Benedito Ferreira |
| 2. Vasconcelos Torres | 2. Augusto Franco |
| 3. Jessé Freire | 3. Ruy Santos |
| 4. Luiz Cavalcante | 4. Cattete Pinheiro |
| 5. Arnan de Mello | 5. Helvídio Nunes |
| 6. Jarbas Passarinho | |
| 7. Paulo Guerra | |
| 8. Renato Franco | |

MDB

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 1. Franco Montoro | 1. Agenor Maria |
| 2. Orestes Quérquia | 2. Amaral Peixoto |
| 3. Roberto Saturnino | |

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: Tarsó Dutra
Vice-Presidente: Henrique de la Rocque

Titulares**Suplentes**

ARENA

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| 1. Tarsó Dutra | 1. Arnon de Mello |
| 2. Gustavo Capanema | 2. Helvídio Nunes |
| 3. João Calmon | 3. José Sarney |
| 4. Henrique de la Rocque | |
| 5. Mendes Canale | |

MDB

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. Evelásio Vieira | 1. Franco Montoro |
| 2. Paulo Brossard | 2. Itamar Franco |

Assistente: Cleide Maria B. F. Cruz — Ramal 598.

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala "Clovis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 623.

COMISSÃO DE FINANÇAS — (CF)

(17 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Amaral Peixoto

Vice-Presidente: Teotônio Vilela

Titulares**Suplentes**

ARENA

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| 1. Saldanha Derzi | 1. Daniel Krieger |
| 2. Benedito Ferreira | 2. José Guiomard |
| 3. Alexandre Costa | 3. José Sarney |
| 4. Fausto Castelo-Branco | 4. Heitor Dias |
| 5. Jessé Freire | 5. Cattete Pinheiro |
| 6. Virgílio Távora | 6. Osires Teixeira |
| 7. Mattos Leão | |
| 8. Tarsó Dutra | |
| 9. Henrique de la Rocque | |
| 10. Helvídio Nunes | |
| 11. Teotônio Vilela | |
| 12. Ruy Santos | |

MDB

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. Amaral Peixoto | 1. Danton Jobim |
| 2. Leite Chaves | 2. Dirceu Cardoso |
| 3. Mauro Benevides | 3. Evelásio Vieira |
| 4. Roberto Saturnino | |
| 5. Ruy Carneiro | |

Assistente: Marcus Vinícius 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. Domício Gondim
3. Jarbas Passarinho
4. Henrique de la Rocque
5. Jessé Freire

Suplentes

ARENA

1. Virgílio Távora
 2. Eurico Rezende
 3. Accioly Filho
-
1. Franco Montoro
 2. Nelson Carneiro

1. Iázaro Barbosa
2. Ruy Carneiro

Assistente: Cláudio Vital Rebouças Lacerda — Ramal 307.
 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: Domício Gondim

Titulares

1. Milton Cabral
2. Arnon de Mello
3. Luiz Cavalcante
4. Domício Gondim
5. João Calmon

Suplentes

ARENA

1. Paulo Guerra
 2. José Guiomard
 3. Virgílio Távora
-
1. Dirceu Cardoso
 2. Itamar Franco

1. Gilvan Rocha
2. Leite Chaves

Assistente: Mauro Lopes de Só — Ramal 310.
 Reuniões: Quintas-feiras, às 10:30 horas.
 Local: Sala "Epitácio 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. Orlando Zancaner

Suplentes

ARENA

1. Virgílio Távora
 2. Mendes Canale
-
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)

(115 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. Petrônio 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. Helvídio Nunes

MDB

1. Danton Jobim
2. Gilvan Rocha
3. Itamar Franco
4. Leite Chaves
5. Mauro Benevides

1. Nelson Carneiro
2. Paulo Brossard
3. Roberto Saturnino

Assistente: Cândido Hippert — 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. Adolberto Sena
2. Gilvan Rocha

1. Evandro Carreiro
2. Ruy Carneiro

Assistente: Ronaldo Pacheco de Oliveira — Ramal 306.

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala "Epitácio Pessoa" — Anexo II — Ramal 615.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL — (CSN)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: José Guiomard
 Vice-Presidente: Vasconcelos Torres

Titulares

1. Luiz Cavalcante
2. José Lindoso
3. Virgílio Távora
4. José Guiomard
5. Vasconcelos Torres

Suplentes

ARENA

1. Jarbas Passarinho
2. Henrique de la Rocque
3. Alexandre Costa

MDB

1. Amaral Peixoto
 2. Adalberto Sena
1. Agenor Maria
 2. Orestes Quêrcio

Assistente: Léda Ferreira da Rocha — Ramal 312.

Reuniões: Quartas-feiras, às 11:30 horas.

Local: Sala "Clóvis Bevilacqua" — Anexo II — Ramal 312.

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL — (CSPC)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Iázaro Barboza
 Vice-Presidente: Orlando Zancaner

Titulares

1. Augusto Franco
2. Orlando Zancaner
3. Heitor Dias
4. Accioly Filho
5. Luiz Viana

ARENA

Suplentes

1. Mattoz Leão
2. Gustavo Capanema
3. Alexandre Costa

MDB

1. Itamar Franco
2. Iázaro Barboza

1. Danton Jobim
2. Mauro Benevides

Assistente: Cláudio Vital Rebouças Lacerda — Ramal 307.

Reuniões: Quintas-feiras, às 10:00 horas.

Local: Sala "Coelho Rodrigues" — Anexo II — Ramal 613.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS — (CT)

(7 Membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Alexandre Costa
 Vice-Presidente: Luiz Cavalcante

Titulares

ARENA

1. Alexandre Costa
2. Luiz Cavalcante
3. Benedito Ferreira
4. José Esteves
5. Paulo Guerra

MDB

1. Orlando Zancaner
2. Mendes Canale
3. Teotônio Vilela

MDB

1. Iázaro Barboza
2. Roberto Saturnino

Assistente: Cândido Hippert — Ramal 676.

Reuniões: Quintas-feiras, às 11:00 horas.

Local: Sala "Coelho Rodrigues" — Anexo II — Ramal 613.

B) SERVIÇO DE COMISSÕES MISTAS, ESPECIAIS**E DE INQUÉRITO****Comissões Temporárias**

Chefe: Ruth de Souza Castro.

Local: Anexo II — Terreiro.

Telefone: 24-8105 — Ramal 303.

1) Comissões Temporárias para Projetos do Congresso Nacional.

2) Comissões Temporárias para Apreciação de Votos.

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; Marília de Carvalho Brício — Ramal 314; Cleide Maria B. F. Cruz — Ramal 598; Juliano Lauro da Escóssia Nogueira — Ramal 314.

SENADO FEDERAL
SUBSECRETARIA DE COMISSÕES
SERVIÇO DE COMISSÕES PERMANENTES
HORÁRIO DAS REUNIÕES DAS COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO FEDERAL
PARA O ANO DE 1975

HORAS	TERÇA	S A L A	ASSISTENTE	HORAS	QUINTA	S A L A S	ASSISTENTE
10:00	C. A.R.	EPITÁCIO PESSOA Ramal ~ 615	LÉDA	09:00	C.B.F.	RUY BARBOSA Ramais ~ 621 e 716	RONALDO
	QUARTA	S A L A S	ASSISTENTE	10:00	C.B.C.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal ~ 623	CLEIDE
	C.C.J.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal ~ 623	MARIA HELENA		C.S.P.C	COELHO RODRIGUES Ramal ~ 613	CLÁUDIO LACERDA
10:00	C.E.	EPITÁCIO PESSOA Ramal ~ 615	DANIEL	10:30	C.F.	RUY BARBOSA Ramais ~ 621 e 716	MARCUS VINICIUS
	C.R.E	RUY BARBOSA Ramais ~ 621 e 716	CÂNDIDO		C.M.E.	EPITÁCIO PESSOA Ramal ~ 615	MAURO
10:30	C.A.	COELHO RODRIGUES Ramal ~ 613	MAURO		C.L.S.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal ~ 623	CLÁUDIO LACERDA
	C.R.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal ~ 623	MARIA CARMEM	11:00	C.S.	EPITÁCIO PESSOA Ramal ~ 615	RONALDO
11:00	C.S.N.	CLÓVIS BEVILÁCQUA Ramal ~ 623	LÉDA		C.T.	COELHO RODRIGUES Ramal ~ 613	CÂNDIDO
22:30							

LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA

(obra elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas)

- Lei Orgânica dos Partidos Políticos (e suas alterações);
- Código Eleitoral (e suas alterações);
- Sublegendas;
- Inelegibilidades (Leis Complementares nºs 5/70 e 18/74);
- Colégio Eleitoral (Presidente da República e Governadores);
- Resoluções do Tribunal Superior Eleitoral;
- Resolução do Tribunal de Contas da União
(prestação de contas dos Partidos Políticos);
- Lei do transporte gratuito em dias de eleição
(Lei nº 6.091, de 15-8-1974);
- As últimas instruções do TSE
(voto no Distrito Federal; justificação dos eleitores que não votarem).

Edição — Setembro de 1974
340 páginas
Preço: Cr\$ 20,00

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.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Emendas Constitucionais

nº 1, de 1969,

nº 2, de 1972, e

nº 3, de 1972.

(formato bolso)

136 páginas Preço: Cr\$ 6,00

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.

LEI ORGÂNICA DOS PARTIDOS POLÍTICOS

(obra elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas)

Histórico da Lei nº 5.682, de 21 de julho de 1971

"Lei Orgânica dos Partidos Políticos",
e de todas as Leis que a alteram

Edição: julho de 1974

2 tomos (956 páginas)

Preço: Cr\$ 70,00

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.

PREVIDÊNCIA SOCIAL

Legislação Atualizada

Lei Orgânica da Previdência Social (Lei nº 3.807/60) com redação atualizada.

Comparação com os textos anteriores. Notas explicativas e remissivas.

Jurisprudência administrativa.

Criação do Ministério da Previdência e Assistência Social.

Regulamento da Previdência Social.

Regimento do INPS.

Edição: agosto de 1974 — 318 páginas.

PREÇO: Cr\$ 20,00

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.

REFORMA ADMINISTRATIVA

(obra elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas)

DECRETO-LEI N° 200/67 — redação atualizada

— Legislação citada

— Legislação alteradora

— Legislação correlata

Edição — setembro de 1974

420 páginas

Preço: Cr\$ 25,00

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 DE PROCESSO CIVIL

QUADRO COMPARATIVO ANOTADO

O NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL (LEI Nº 5.869/73,
COM AS ALTERAÇÕES DA LEI Nº 5.925/73) COMPARADO AO
CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL ANTERIOR (DECRETO-
LEI Nº 1.608/39 COM REDAÇÃO ATUALIZADA).

2 VOLUMES

1º VOLUME:

QUADRO COMPARATIVO DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL COM DISPOSITIVOS DA LEGISLAÇÃO ANTERIOR;

2º VOLUME:

NOTAS (de nºs 1 a 835) CONTENDO:

- LEGISLAÇÃO CORRELATA;
- JURISPRUDÊNCIA;
- DOUTRINA;
- EMENDAS APROVADAS PELO CONGRESSO NACIONAL;
- EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS E PALESTRA DO PROF. ALFREDO BUZAI;
- LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA; E
- REMISSÕES.

NOTAS (de nºs 1-A a 95-A) documentam a redação original de dispositivos do Código, Lei nº 5.869/73, alterados pela Lei nº 5.925/73.

À VENDA NO SENADO FEDERAL, 11º ANDAR

PREÇO: Cr\$ 70,00

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.

O CONGRESSO NACIONAL E O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL

HISTÓRICO DA LEI COMPLEMENTAR Nº 7, DE 7-9-70

Volume com 356 páginas — Preço: Cr\$ 15,00

TRABALHO ELABORADO E REVISADO PELA
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS — SENADO FEDERAL

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.

**Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.203
Brasília — DF**

EDIÇÃO DE HOJE: 40 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 0,50