



# ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

## DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

### SEÇÃO II

ANO XXI — N.º 43

CAPITAL FEDERAL

QUARTA-FEIRA, 26 DE ABRIL DE 1966

## CONGRESSO NACIONAL

### PRESIDÊNCIA

#### SESSÕES CONJUNTAS

#### DESTINADAS A APRECIÇÃO DE VETOS PRESIDENCIAIS

Dias 26 e 27 de abril:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 3.083-E-65 na Câmara e nº 281-65 no Senado, que modifica o «Plano Nacional de Viação» estabelecido na Lei nº 4.592, de 29.12.64;

Dia 28 de abril:

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.071-B-64 na Câmara e nº 277-65 no Senado, que dispõe sobre a integração do surdo em cargos do Serviço Público Federal;

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 1.176-B-63 na Câmara e nº 294-65 no Senado, que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministério das Minas e Energia o crédito especial de Cr\$ 1.500.000.000, para complementação dos recursos destinados à construção da «Usina Coaraci Nunes»;

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 3.272-B-63 na Câmara e nº 284-65 no Senado, que estende aos Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará o regime de isenção fiscal de que gozam o Lóide Brasileiro e a Companhia Nacional de Navegação Costeira;

Dia 10 de maio:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 10-65 (C.N.) que aprova o Plano Diretor do Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968 e dá outras providências;

Dias 11 e 12 de maio:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 3.209-A-65 na Câmara e nº 257-65 no Senado, que dispõe sobre o Estatuto do Magistério Superior;

Dia 13 de maio:

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.511-B-65 na Câmara e nº 27-65 no Senado, que regulamentam o pagamento referente à cota de que trata o art. 26 da Constituição Federal e dá outras providências;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.595-B-65 na Câmara e nº 222-65 no Senado, que isenta de quaisquer tributos as embarcações de até uma tonelada;

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 3.141-B-65 na Câmara e nº 221-65 no Senado, que dispõe sobre novas atribuições da Comissão de Marinha Mercante e dá outras providências;

Dia 17 de maio:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 13-65 (C.N.), que reajusta os vencimentos dos servidores civis e militares, altera as alíquotas dos impostos de renda, importação, consumo e selo e a quota de previdência social, unifica as contribuições baseadas nas folhas de salário e dá outras providências;

Dia 21 de maio:

— veto (parcial) ao Projeto de Lei nº 11-65 (C.N.), que dispõe sobre a produção açucareira, a receita do Instituto do Açúcar e do Alcool e sua aplicação e dá outras providências;

Dia 25 de maio:

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.019-B-65 na Câmara e nº 140-65 no Senado, que prorroga por 2 (dois) anos o prazo fixado no art. 1º da Lei nº 3.640, de 10 de outubro de 1955, que dispõe sobre os exames de habilitação para os Auxiliares de Enfermagem e Pateiras Práticas;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 504-C-63 na Câmara e nº 3-66 no Senado, que dispõe sobre a aplicação das verbas orçamentárias destinadas ao desenvolvimento econômico e social, ou a investimentos e das vinculadas a ajustes bilaterais, e dá outras providências;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.257-B-64 na Câmara e nº 112-65 no Senado, que autoriza o Ministério da Agricultura a fazer doação de terreno à Associação Rural de Pedr. Leopoldo, para construção de seu Parque de Exposição Agropecuária e Industrial;

— veto (total) ao Projeto de Lei nº 2.467-B-64, na Câmara e nº 75-63 no Senado, que altera a redação do art. 35 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, que estabelece as bases de organização dos desportos em todo o País e dá outras providências;

O Presidente do Senado Federal, nos termos do art. 70, § 3º, da Constituição e do art. 1º, nº IV do Regimento Comum, designa a sessão conjunta a realizar-se no dia 25 de maio do ano em curso, às 21 horas e 30 minutos, no Plenário da Câmara dos Deputados, para a apreciação, sem prejuízo da matéria para ela já programada, dos seguintes vetos presidenciais:

— ao Projeto de Lei nº 2.257-B-64 na Câmara e nº 112-65 no Senado, que autoriza o Ministério da Agricultura a fazer doação de terreno à Associação Rural de Pedr. Leopoldo, para construção de seu Parque de Exposição Agropecuária e Industrial (veto total);

— ao Projeto de Lei nº 2.467-B-64 na Câmara e nº 75-63 no Senado, que altera a redação do art. 35 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, que estabelece as bases de organização dos desportos em todo o País e dá outras providências (veto total).

Senado Federal, 1º de abril de 1966. — Auro Moura Andrade

#### MENSAGEM

Nº 4, de 1966 (C.N.)

NÚMERO DE ORIGEM, 154

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Na forma do artigo 5º, § 3º, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, tenho a honra de encaminhar a Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda, o incluso projeto de lei que dispõe sobre a concessão de aval do Tesouro Nacional, em operação de crédito no exterior.

Brasília, 15 de abril de 1966. — H. Castello Branco.

#### PROJETO DE LEI

Nº 4, de 1966 (C.N.)

Dispõe sobre a concessão do aval do Tesouro Nacional, em operação de crédito no exterior

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A garantia do Tesouro Nacional a créditos obtidos no exterior, na forma prevista na Lei nº 1.511, de 24 de dezembro de 1951, com as modificações introduzidas pela Lei nº 4.457, de 8 de novembro de 1964, poderá ser outorgada diretamente pelo

Ministro da Fazenda nos seguintes casos especiais:

a) financiamentos obtidos no exterior por órgãos do Governo Federal e suas autarquias, desde que destinados a projetos de investimento ou outras finalidades previstas nos respectivos orçamentos de aplicações, aprovados pelo Presidente da República;

b) créditos e financiamentos obtidos no exterior mediante Acordo ou resultante de Acordo em que a União Federal, direta ou indiretamente, seja parte integrante; e

c) financiamentos obtidos através do Programa da Aliança para o Progresso, ou concedidos por organismos internacionais de que o Brasil faça parte.

Art. 2º Nos demais casos, de empréstimos negociados no exterior, a garantia do Tesouro Nacional será concedida por intermédio de instituição financeira oficial, mediante autorização do Ministro da Fazenda e após o parecer prévio da instituição. A qual incumbirá proceder a análise técnica do projeto e a verificação de sua viabilidade econômico-financeira, assim como o grau de interesse para a economia nacional.

Art. 3º Em qualquer hipótese, a concessão do aval do Tesouro Nacional ficará condicionada ao pronunciamento do Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação.

nação Econômica, sobre o grau de prioridade adjudicado ao projeto ou programa específico, objeto da garantia, dentro dos planos e programas nacionais de investimentos.

Art. 4º Salvo nos casos de órgãos do Governo Federal ou de sociedade de economia mista de que a União seja a maior acionista, o aval do Tesouro Nacional somente será outorgado, nos casos especificados nesta lei, quando o mutuário oferecer garantias julgadas suficientes para o ressarcimento de qualquer desembolso que o Tesouro possa vir a fazer, caso seja chamado a honrar o aval.

§ 1º Fica o Tesouro Nacional autorizado a repassar, sob forma de aplicações não reembolsáveis, o produto de empréstimos ou outras operações de crédito externo, desde que o repasse seja destinado a programas e projetos de desenvolvimento social, assistência técnica e pesquisa científica ou tecnológica.

§ 2º A percentagem do produto de empréstimo ou operação de crédito, que poderá ser objeto de repasse nos termos do parágrafo anterior, será fixada pelo Conselho Monetário Nacional, mediante proposta do Ministro de Estado Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica.

§ 3º No caso de repasse feito nos termos dos §§ 1º e 2º deste artigo, a amortização e os encargos financeiros do empréstimo ou operação de crédito ficarão a cargo do Tesouro Nacional.

Art. 5º Quando, pela sua natureza e tendo em vista o interesse nacional, a negociação de um empréstimo no clonal ou por intermédio de seus representantes aconselhar manifestação prévia sobre a concessão da garantia do Tesouro Nacional, o Ministro da Fazenda poderá expedir carta de intenção nesse sentido.

Art. 6º A cobrança de taxa, pela concessão do aval do Tesouro Nacional, a título de comissão, execução ou fiscalização, diretamente pelo Ministério da Fazenda ou por intermédio das instituições financeiras oficiais, não poderá ser superior a 0,5% (meio por cento) ao ano, cobrada semestralmente sobre o saldo devedor da dívida.

Parágrafo único. A taxa a que se refere este artigo não será cobrada nos casos referidos no § 1º do art. 4º.

Art. 7º O Poder Executivo fica autorizado a contratar créditos ou dar a garantia do Tesouro Nacional a créditos obtidos no exterior, junto a entidades oficiais ou privadas, destinados ao financiamento compensatório de desequilíbrios do balanço de pagamentos ou a promover a formação de adequadas reservas internacionais em moeda estrangeira, observado o limite de 30% (trinta por cento) sobre a média anual do valor das exportações brasileiras estimadas para os últimos 3 (três) anos anteriores à data da contratação do financiamento.

§ 1º As operações de crédito a serem contratadas com essa finalidade, que ultrapassarem o limite fixado nesse artigo, dependerão da aprovação ou ratificação do Senado Federal.

§ 2º Não se compreendem nas limitações deste artigo as renegociações de dívidas no exterior, que representem simples prorrogação dos prazos de liquidação.

§ 3º Aos contratos celebrados nos termos deste artigo, diretamente pelo Tesouro Nacional, ou por intermédio de seus agentes financeiros, aplica-se o disposto no art. 23 da Lei nº 1.628, de 20-6-62.

Art. 8º Os Acórdãos, convênios, presentes lei, serão obrigatória exclusivamente registrados e controlados pelo Banco Central da República do Brasil, revogadas as disposições do artigo 4º da Lei nº 4.457, de 6-11-65.

Parágrafo único. Caberá ao Banco Central da República do Brasil manter posição atualizada dos avais con-

## EXPEDIENTE

### DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

DIRETOR-GERAL

ALBERTO DE BRITO PEREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES

MURILO FERREIRA ALVES

CHEFE DA SEÇÃO DE REDAÇÃO

FLORIANO GUIMARÃES

## DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

Impresso nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional

BRASÍLIA

### ASSINATURAS

#### REPARTIÇÕES E PARTICULARES

Capital e Interior	
Semestre .....	Cr\$ 50,
Ano .....	Cr\$ 96
Exterior	
Ano .....	Cr\$ 135,

#### FUNCIONÁRIOS

Capital e Interior	
Semestre .....	Cr\$ 39,
Ano .....	Cr\$ 76,
Exterior	
Ano .....	Cr\$ 108,

— Excetuadas as para o exterior, que serão sempre anuais, as assinaturas poderão ser tomadas, em qualquer época, por seis meses ou um ano.

— A fim de possibilitar a remessa de valores acompanhados de esclarecimentos quanto à sua aplicação, solicitamos dêem preferência à remessa por meio de cheque ou vale postal, emitidos a favor do Tesoureiro do Departamento de Imprensa Nacional.

— Os suplementos às edições dos órgãos oficiais serão fornecidos aos assinantes somente mediante solicitação.

cedidos diretamente pelo Tesouro Nacional ou por intermédio de seus agentes financeiros, informando regularmente ao Ministro da Fazenda, inclusive sobre os casos de inadimplência, a fim de que sejam tomadas as providências cabíveis.

Art. 9º A Contadoria Geral da República, procederá à contabilização das operações de aval do Tesouro Nacional e suas variações, com base nas informações que lhe serão obrigatoriamente fornecidas pelo Banco Central da República do Brasil.

Art. 10. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

### LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 1.518 — DE 24 DE DEZEMBRO DE 1951

Autoriza o Poder Executivo a dar a garantia do Tesouro Nacional a operação de crédito até o limite de US\$ 750.000.000,00, (setecentos e cinquenta milhões de dólares), destinados ao reaparelhamento de portos, sistemas de transportes, aumento da capacidade de armazenagem, frigoríficos e matadouros, elevação do potencial de energia elétrica e desenvolvimento de indústrias e agricultura.

O Presidente da República,

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

Art. 1º E' o Poder Executivo autorizado a contratar créditos, ou dar a garantia do Tesouro Nacional a créditos que vierem a ser obtidos no exterior para o fim especial de financiar o programa de reaparelhamento de portos, sistemas de transportes, aumento da capacidade de armazenagem, frigoríficos e matadouros, elevação do potencial de energia elétrica e desenvolvimento de indústrias básicas e agricultura, em complemento do que dispõe o artigo 3º da Lei nº 1.474, de 26 de novembro de 1951,

até o limite de US\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de dólares), ou o equivalente em outras moedas.

Art. 2º Fica o Poder Executivo igualmente autorizado a dar garantia do Tesouro Nacional a créditos que forem concedidos por organismos financeiros estrangeiros e internacionais aos Estados e Municípios, bem como a sociedade de economia mista em que preponderarem as ações do poder público e que explorem serviços públicos, desde que as operações se destinem à realização de empreendimentos relacionados com esses serviços, até o limite no conjunto, de US\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares), ou o equivalente em outras moedas.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 24 de dezembro de 1951; 130º da Independência e 63º da República.

GETULIO VARGAS

Horácio Lajer

### LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 4.457 — DE 6 DE NOVEMBRO DE 1964

Eleva os limites das autorizações concedidas ao Poder Executivo pela Lei nº 1.518, de 24 de dezembro de 1951, para contratar créditos ou dar a garantia do Tesouro Nacional a créditos obtidos no exterior, e dá outras providências.

O Presidente da República,

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

Art. 1º Fica elevado para US\$ 1.500.000.000,00 (um bilhão e quinhentos milhões de dólares) ou o equivalente em outras moedas, o limite de autorização concedida ao Poder Executivo pelo art. 1º da Lei

nº 1.518, de 24 de dezembro de 1951, para contratar créditos ou dar a garantia do Tesouro Nacional a créditos obtidos no exterior para o fim especial de financiar programas de reaparelhamento de portos, sistemas de transportes, aumento da capacidade de armazenagem, frigoríficos e matadouros, elevação do potencial de energia elétrica e desenvolvimento de indústrias básicas e agricultura.

Parágrafo único. A elevação do limite a que se refere este artigo abrangerá, igualmente, os créditos obtidos no exterior para programas de educação, saúde pública, saneamento urbano e rural, comunicações, pesca, amparo à média e pequena indústria.

Art. 2º Fica igualmente elevado para US\$ 750.000.000,00 (setecentos e cinquenta milhões de dólares) ou o equivalente em outras moedas, o limite da autorização concedida ao Poder Executivo pelo art. 2º da Lei nº 1.518, de 24 de dezembro de 1951, para dar a garantia do Tesouro Nacional a créditos concedidos por organismos financeiros estrangeiros e internacionais aos Estados e Municípios, bem como a sociedades de economia mista em que preponderarem as ações do Poder Público, desde que as operações se destinem ao financiamento de programas mencionados no art. 1º e seu parágrafo único.

Art. 3º E' lícito nas operações de repasse de recursos fundadas em créditos obtidos ou em garantias prestadas de acordo com esta Lei adotar-se a cláusula de correção monetária na conformidade dos índices do Conselho Nacional de Economia.

Art. 4º As operações realizadas com base na presente Lei, bem como os atos e contratos respectivos, serão registrados prioritariamente e em regime de urgência pelo Tribunal de Contas da União, cujo regimento interno deverá ajustar-se à necessidade de assegurar o registro preferencial, do sorte a permitir a pronta utilização dos créditos obtidos.

Art. 5º O representante da União na Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas do Banco do Brasil S. A. promoverá a reforma dos Estatutos sociais deste estabelecimento de crédito, para possibilitar ao mesmo conceder em caso de necessidade, garantia suplementar ou aval em favor do Tesouro Nacional, em contratos de financiamento feitos com base nesta Lei.

Art. 6º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 6 de novembro de 1964; 143º da Independência e 76º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Otávio Gouveia de Bulhões

### LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 1.628 — DE 20 DE JUNHO DE 1952

Dispõe sobre a restituição dos adicionais criados pelo art. 3º da Lei nº 1.474, de 26 de novembro de 1951, e fixa a respectiva bonificação; autoriza a emissão de obrigações da Dívida Pública Federal; cria o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico; abre crédito especial e dá outras providências.

O Presidente da República

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

Art. 23. O Tesouro Nacional, contratando diretamente ou por intermédio do Banco, poderá aceitar as cláusulas e condições usuais nas operações com organismos financeiros internacionais, sendo válido o compromisso geral e antecipado de dirimir, por ar-

bitramento todas as dúvidas e controvertias.

Rio de Janeiro, 20 de junho de 1952; 131º da Independência e 64º da República.

GETÚLIO VARGAS  
Horácio Lacerda  
Oswaldo Cavalcanti de Castro

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 104.

Brasília, 9 de fevereiro de 1966.

*Encaminha projeto de lei que dispõe sobre a concessão do aval do Tesouro Nacional, em operação de crédito no exterior.*

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

De acordo com a legislação em vigor há uma distinção entre os financiamentos públicos ou originários de instituições financeiras internacionais e outros financiamentos obtidos, geralmente, por empresas privadas, que, pela sua natureza e interesse para a economia nacional, venham a merecer a garantia do Tesouro Nacional. No primeiro caso, o aval do Governo Federal é dado diretamente pelo Ministério da Fazenda, enquanto que, no segundo exige-se o processamento de instituições financeiras oficiais, sempre precedido do pronunciamento do Ministério Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica.

O projeto de lei em anexo, que tem o honra de submeter à aprovação de Vossa Excelência, tem por finalidade corrigir algumas lacunas de legislação e invigor, bem como simplificar o atual processamento para a concessão do aval do Tesouro Nacional.

Para abreviar a tramitação dos processos de financiamento e criar condições para a sua mais rápida utilização, o projeto de lei anexo dispõe que os acordos, convênios, protocolos e contratos a que o mesmo se refere serão obrigatória e exclusivamente registrados no Banco Central da República do Brasil. Ficará assim entendido que os atos mencionados não estarão sujeitos ao registro prévio do Tribunal de Contas que, aliás, não tem deles tomado conhecimento, sob o fundamento de que não interessam à república e despesa da União, extravasando assim do prescrito no mandamento constitucional sobre o assunto.

Covirgindo lacuna existente na legislação em vigor, disciplina o projeto os casos em que o produto de empréstimo ou de outras operações de crédito externo, será repassado, sob a forma de aplicação não-reembolsável, para atender a programas e projetos de desenvolvimento social, de assistência técnica e de pesquisa científica e tecnológica. Trata-se sem dúvida de casos especiais, em que não será possível exigir do beneficiário do repasse o oferecimento de garantias, uma vez que a natureza do programa ou projeto que se deseja amparar não é de natureza a produzir renda monetária capaz de permitir o pagamento da amortização e encargos financeiros da operação o qual deverá ser satisfeito pelo próprio Tesouro Nacional. A percentagem do produto do empréstimo ou operação de crédito que possa ser repassada sob a forma de aplicação não reembolsável, será fixada pelo Conselho Monetário Nacional, mediante proposta do Ministério Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica.

Autoriza outrossim o projeto que o Ministro da Fazenda expeda carta de intenção, quando o interesse nacional exigir sua manifestação prévia sobre a concessão da garantia do Tesouro Nacional para a obtenção de emprés-

timo no exterior, e disciplina a cobrança de uma comissão de serviço, que não poderá ser superior a 0,5% (meio por cento), para a cobertura das despesas referentes à execução e fiscalização do aval concedido pelo Tesouro Nacional.

Procura-se, também, nesta oportunidade, estender o princípio da autorização legislativa, que hoje prevalece apenas para os financiamentos a projetos específicos, também às operações de crédito obtidas no exterior com a finalidade de promover o financiamento compensatório de eventuais desequilíbrios do balanço de pagamentos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos do meu mais profundo respeito. — As.) Octávio Gouvêa de Bulhões, Ministro da Fazenda.

## COMISSÃO MISTA

*Incumbida de apreciar o Veto Parcial do Sr. Presidente da República ao PL 10-65 (CN), que "aprova o Plano Diretor do Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968 e dá outras providências".*

1ª REUNIAO, DE INSTALAÇÃO,  
REALIZADA NO DIA 19 DE  
ABRIL DE 1966.

As quatorze horas do dia dezanove de abril de mil novecentos e sessenta e seis, na Sala das Comissões do Senado Federal, presentes os Senhores Senadores Sigefredo Pacheco, Heribaldo Vieira e José Ermírio e os Senhores Deputados Francelino Pereira, Janary Nunes e Humberto Lucena, reuniu-se a Comissão Mista incumbida de apreciar o Veto Parcial do Senhor Presidente da República ao Projeto de Lei nº 10, de 1965 (C. N.), que "aprova o Plano Diretor do Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968 e dá outras providências".

Em obediência ao preceito regimental, assume a Presidência o Senhor Senador Heribaldo Vieira que, declarando instalada a Comissão Mista, determina seja procedida a eleição para os cargos de Presidente e vice-Presidente, respectivamente, através de escrutínio secreto por cédulas uninominais, previsto no art. 81 do Regimento Interno, designando, para a função de Escrutinador, o Senhor Deputado Janary Nunes.

Encerrada a votação, apura-se o seguinte resultado:

Para Presidente:

Senador Sigefredo Pacheco — 5 votos.

Deputado Humberto Lucena — 1 voto.

Para Vice-Presidente:

Deputado Humberto Lucena — 5 votos.

Deputado Francelino Pereira — 1 voto.

O Sr. Presidente, após agradecer a seus pares a sua eleição, designa o Senhor Senador José Ermírio Relator. Nada mais havendo que tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, Mario Nelson Duarte, Secretário, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

2ª REUNIAO, REALIZADA NO DIA  
19 DE ABRIL DE 1966.

As dezoito horas do dia dezanove de abril de mil novecentos e sessenta e seis, na Sala das Comissões, sob a Presidência do Senhor Senador Sigefredo Pacheco, presidente, presentes os Senhores Senadores Heribaldo Vieira e José Ermírio e os Senhores Deputados Francelino Pereira, Janary Nunes e Humberto Lucena, reuniu-

se a Comissão Mista incumbida de apreciar o Veto Parcial do Sr. Presidente da República ao Projeto de Lei nº 10, de 1965 (C. N.), que "aprova o Plano Diretor do Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968 e dá outras providências".

Iniciando os trabalhos, o Sr. Presidente concede a palavra ao Senhor Senador José Ermírio que, na qualidade de Relator, tece a respeito do processado em tela considerações substanciadas em Relatório, circunstanciando a origem e tramitação da matéria nas duas Casas do Congresso Nacional, bem como as razões em que se fundamentou o Sr. Presidente da República para, no uso de suas atribuições constitucionais, vetá-la.

Em discussão, não havendo quem mais deseje fazer uso da palavra, o Sr. Presidente determina seja assinado o Relatório.

E, nada mais havendo que tratar, encerra-se a Reunião, lavrando eu, Mario Nelson Duarte, Secretário, a presente Ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

## RELATÓRIO

Nº 29, de 1966

*Da Comissão Mista incumbida de apreciar o veto parcial do Senhor Presidente da República ao Projeto de Lei nº 10, de 1965, que aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968, e dá outras providências.*

Relator: Sr. José Ermírio

O Senhor Presidente da República, usando da atribuição que lhe conferem os artigos 70, parágrafo 1º e 87, II, da Constituição, vetou parcialmente o Projeto de Lei nº 10, de 1965, que aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968.

## TEMPESTIVIDADE DO VETO

Foi obedecido, no caso presente, o decedido previsto na Constituição Federal.

## O PROJETO

O Projeto de Lei nº 10, de 1965, sobre o qual incidiu o veto presidencial, teve a sua origem na Mensagem nº 15, de 14 de outubro de 1965, com a qual o Poder Executivo submeteu ao Congresso Nacional anteprojeto de lei relativo ao Plano Diretor de Desenvolvimento do Nordeste para os anos de 1966, 1967 e 1968.

A proposição encerrava 65 Artigos e estava acompanhada de 8 anexos discriminativos de despesas relativas aos vários setores abrangidos pelo Plano.

## A TRAMITAÇÃO

Tramitando normalmente no Congresso, a proposição recebeu 1.160 emendas versando os mais variados assuntos, todas de caráter construtivo e de interesse regional manifesto. Após análise detalhada foram aprovadas 26, rejeitadas ou consideradas, no todo ou em parte, através de emendas substitutivas do relator, as demais 1.134.

Constatacindo tudo quanto foi objeto de discussão e aprovação, a Comissão Mista incumbida de estudar o Projeto ofereceu substitutivo que, aprovado, foi remetido à sanção presidencial em 22 de novembro de 1965.

## OS DISPOSITIVOS VETADOS

Incidu o veto do Sr. Presidente da República sobre os seguintes itens do projeto:

1) O parágrafo 3º do artigo 26:

"§ 3º. A alteração da tradução monetária do ativo imobilizado terá por

limite a diferença entre o valor original e o venal à época desta lei".

2) O artigo 46:

"Art. 46. O Orçamento da União para os exercícios de 1966, 1967 e 1968 consignará à SUDENE recursos em montante não inferior ao total dos recursos previstos nos Anexos do Plano Diretor, respectivamente para os mencionados exercícios".

3) Os artigos 69, 70, 71, 72, 73 e 78 e respectivos parágrafos:

"Art. 69. Será readaptado o funcionário da SUDENE que, à data da publicação desta lei, venha exercendo, ininterruptamente, por prazo igual ou superior a um ano, atribuições diversas das pertinentes a suas em que houver sido enquadrado.

§ 1º. A readaptação de que trata este artigo somente será processada se o funcionário se encontrar profissionalmente habilitado para o exercício do novo cargo.

§ 2º Os processos de readaptação, devidamente instruídos, serão submetidos à decisão do Superintendente, com recurso para o Ministro de Estado.

Art. 70. Obedecida a conveniência da SUDENE, o pessoal que, na data da presente lei, estiver prestando serviço a essa autarquia, inclusive o que trata o art. 28, alíneas b, c e d, da Lei nº 4.239, de 27 de junho de 1963, qualquer que seja a forma de admissão ou pagamento, poderá ser aproveitado no quadro da SUDENE, desde que seja julgado habilitado através de prova interna.

§ 1º. O pessoal requisitado ou posto à disposição, que tenha estabilidade, no quadro de pessoal da entidade de origem, fica dispensado da prova interna de habilitação referida neste artigo.

§ 2º. O aproveitamento de que trata este artigo será feito nos cargos vagos existentes no quadro de pessoal da SUDENE e nos que deverão ser criados especialmente para este fim nos termos do art. 68 desta Lei.

§ 3º. O aproveitamento será processado em cargos cujas atribuições e responsabilidades sejam compatíveis com a função efetivamente exercida pelo servidor na SUDENE.

§ 4º. As provas aludidas neste artigo serão promovidas e realizadas pela SUDENE, dentro do prazo máximo de um ano, contado da data de vigência desta lei.

Art. 71. Ao pessoal de que trata o art. 28, § 1º, alínea b, da Lei nº 4.239, de 27 de junho de 1963, aplicam-se, no que couber as disposições do capítulo VI, da Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960.

§ 1º. A admissão do pessoal referido neste artigo dependerá, sempre, da existência de vaga de emprego na tabela de pessoal temporário.

§ 2º. A ato de admissão do especialista temporário ficará condicionado à prévia apresentação dos títulos comprobatórios de habilitação técnica ou especializada do candidato ao órgão de pessoal da SUDENE, ao qual caberá, com exclusividade, o exame do referido título.

Art. 72. Os contratos de trabalho de pessoal temporário da SUDENE, poderão conter cláusula de exclusividade de serviço, atendida a conveniência da repartição.

§ 1º. O salário do pessoal temporário, cujo contrato de trabalho contiver a cláusula referida neste artigo, não poderá ser superior ao vencimento do funcionário ocupante do cargo inicial de carreira ou isolado, de idênticas atribuições, acrescido da gratificação de tempo integral.

§ 2º. O pessoal temporário admitido sem a cláusula de exclusividade terá o seu salário fixado com observância à limitação constante do § 2º, do art. 24, da Lei nº 3.780, de 1960.

Art. 73. Os funcionários da SUDENE e os servidores por ela requisitados, a ela cedidos ou postos à sua

disposição, poderão ficar sujeitos, no interesse da autarquia e ressaltado o direito de opção, ao regime de tempo integral e dedicação exclusiva.

Parágrafo único. A gratificação referente ao exercício do cargo ou função sob o regime de que trata este artigo será calculada:

I — sobre o vencimento do cargo efetivo, quando se tratar de funcionário da SUDENE;

II — sobre os estímulos que o servidor receber, na SUDENE ou entidade a que é vinculado, nos demais casos.

Art. 78. Os funcionários do quadro da SUDENE e os servidores civis requisitados, cedidos ou postos à disposição, nos termos do art. 28 da Lei nº 4.239, de 27 de junho de 1963, quando técnicos, poderão optar pela situação de que trata o artigo anterior, sem prejuízo da efetividade ou estabilidade que possuírem.

#### RAZÕES DO VETO

Assim o Sr. Presidente da República justifica o seu veto aos dispositivos mencionados:

##### 1) O parágrafo 3º do artigo 25:

A correção do registro contábil do valor original dos bens do ativo imobilizado das Empresas, inclusive as situadas no Nordeste, consoante a legislação vigente, é feita com base nos coeficientes fixados pelo Conselho Nacional de Economia. Não se justifica que, para as empresas localizadas no Nordeste, se abandone essa base tecnicamente aceitável, a fim de se fixar em controvertidos e arbitrários valores venais dos bens, o que fatalmente iria provocar questões entre contribuintes e repartições fiscais.

##### 2) O artigo 46:

O mencionado artigo determina que o Orçamento da União para 1966, 1967 e 1967 consignará quantitativos nunca inferiores aos estabelecidos nos anexos à SUDENE, o que contraria os interesses nacionais do ponto de vista da política financeira e orçamentária. A despeito do indiscutível significado econômico do plano diretor, não há necessidade de mobiliza-

ção, por via orçamentária, de recursos em tão alto montante para serem utilizados em seu financiamento. A atenção que as agências financeiras internacionais dedicam ao Nordeste do Brasil permite que se lhe destine uma considerável parcela de recursos externos, já contratados e em negociação. Por outro lado, a evolução da situação orçamentária, modificada pelas últimas alterações nos Quadros Financeiros, como o aumento do funcionalismo da União e a necessidade de se adaptar os Orçamentos de 1967 e 1968 à Reforma Tributária, impede que seja assumida, por uma lei anterior, a obrigatoriedade de o Orçamento da União conter quantitativo do referido porte. Os Orçamentos, tendo características anuais, devem ser adaptados às condições previstas para os exercícios de sua realização, com a flexibilidade necessária à política de recuperação financeira em prática.

3) Os artigos 69, 70, 71, 72, 73 e 78 e respectivos parágrafos:

Não é conveniente a transformação em lei dos dispositivos em exame, apesar de haverem constado da mensagem original, tendo em vista o fato de a Lei nº 4.863-1965, recentemente sancionada, haver disposto de forma diferente sobre o assunto. Alguns desses dispositivos procuram regular o tempo integral de modo específico para a SUDENE, quando a mencionada Lei trata da matéria em bases mais racionais para toda a Administração Pública.

Os dispositivos em exame, por outro lado, estabelecem normas de exceção para uma autarquia, em desacordo com a sistemática vigente para os demais órgãos da Administração direta e das autarquias.

Diante do Exposto cremos estarem os Senhores Congressistas em condições de bem apreciar o veto parcial do Sr. Presidente da República ao Projeto de Lei nº 10 (CN).

Sala das Comissões, em 19 de abril de 1966 — *Sigefredo Pacheco*, Presidente — *José Ermírio*, Relator — *Heribaldo Vieira* — *Francelino Pereira* — *Janary Nunes* — *Humberto Lucena*.

— da Mesa da Câmara Municipal de Belo Oriente, MG;

— da Mesa da Câmara Municipal de Vargem Bonita, MG;

— da Mesa da Câmara Municipal de Manhuaçu, MG;

— da Mesa da Câmara Municipal de Natividade de Carangola, RJ;

— da Mesa da Câmara Municipal de Nilópolis, RJ;

— da Mesa da Câmara Municipal de Nova Iguaçu, RJ;

— da Diretoria do Centro Social dos Cabos e Soldados da Força Pública do Estado de São Paulo;

— da Mesa da Câmara Municipal de Pedro Afonso, GO;

— da Mesa da Assembleia Legislativa da Guanabara, GE;

— da Mesa da Câmara Municipal de Guarulhos, SP;

— da Mesa da Câmara Municipal de Guarujá, SP;

— da Mesa da Câmara Municipal de Cacequi, RS;

#### DIVERSOS ASSUNTOS

— do Prefeito Municipal de São José da Varginha, MG, enviando um exemplar da Lei Orçamentária para 1966;

— da Presidente da Cruzada das Senhoras Católicas de Campinas, SP, enviando relatório das atividades daquela instituição durante o exercício de 1965.

#### TELEGRAMAS

De: Pedreiras — MA.

Para: Presidente Senado Federal. 5.4.1966.

Solicitamos vossas urgentes providências contra Grileiros desalmados, demarcam terras este município Poção de Pedras, impiedosamente tendo como base a ilegalidade, escravizam Município destruindo futuro nossos filhos, desrespeitam serviço obra mauculam documentos nossos inclusive direito liberdade homem do campo. Aguardamos ansiosos confiantes vossos braços Justiça contra desumanos potentados se dizem donos terras citadas quais pertencem Estado, requereram por Via Capião Ilícito. Respeitosamente. Poção de Pedras, 4 de abril de 1966. José Martins dos Reis — Sabino Tomas de Souza Franca — Raimundo Izidro — Antonio Rodrigues Nunes — Luis Silvestre Pereira — Firmino José do Nascimento — José Barbosa Lima — Antonio Paulino Ferreira — Expedito Vieira da Silva — Acelino Raimundo de Souza — Sebastião Gomes de Oliveira — Desdote Ida — Expedito Pinto Ramalho — José Ferreira — Antonio Rodrigues Sales — José Clemente Lima — Joaquim Rodrigues de Souza — Antonio Sião — Raimundo Barbosa de Souza — Edgar Salustiano de Souza — Manoel Firmino dos Santos — Miguel Pereira Alves — José Gomes da Silva — Raimundo Martins de Brito — Joaquim Pereira Desdote — João Rodrigues da Silva — Francisco Eduardo — Vicente Vitorino Medeiros — Raimundo Martins de Brito — Raimundo de Souza Soares José Cordeiro da Silva — Candido Gomes de Oliveira — José Francisco dos Santos — Francisco Ferreira — José Borges Silva — José Pereira dos Santos — Justino Pereira dos Santos — Manoel Soares Sobrinho — Pedro Rodrigues Sales — José Rodrigues de Souza — Lino Mendes de Souza — Antonio Alves da Silva — Pedro Barata — Gonçalo Gomes da Silva.

De: Rio de Janeiro — GB

Para: Presidente do Senado Federal Dr. Ayrão de Moura Andrade. 6.4.1966.

Solicitamos de Vossa Excelência proteção no sentido de não acabar Ramal Ferroviário para Guapimirim Zona Operária trens suburbanos tragfegam superlotados. Trabalhadores não podem pagar preços rodoviários Deus guarde V. Excia. Cid de Lemos Freixo — Guapimirim 3 Distrito de Magé Estado do Rio.

#### PARECERES

Pareceres ns. 260 e 261, de 1966

PARECER Nº 260, DE 1966

Da Comissão de Relações Exteriores, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 238, de 1965 (nº 2.259-C, de 1963, na Câmara dos Deputados), que institui o Código Nacional de Trânsito.

Relator: Sr. José Guimard.

O Projeto de Lei nº 238 de 1965, que institui o Código Nacional do Trânsito, submetido ao exame desta Comissão no que concerne à matéria da sua competência, se resume à apreciação do Capítulo IV da redação final da Câmara dos Deputados, o qual estabelece normas para a circulação internacional de veículos.

Os artigos 19, 20 e 21 atendem perfeitamente às exigências e aos interesses das nossas relações internacionais, tendo o seu texto sido fruto da colaboração do Ministério das Relações Exteriores, quando o projeto tramitava na Câmara.

O parágrafo 3º do artigo 20 estabelece que as providências para a circulação temporária de veículos procedentes dos países do continente americano serão tomadas de acordo com o Ministério das Relações Exteriores e com o Ministério da Fazenda.

Todos os convênios e tratados existentes para a circulação internacional de veículos foram respeitados.

Dada a importância do assunto, e tendo em vista a aprovação do Requerimento de 1º de dezembro de 1965, do Presidente desta Comissão, foi sobre a matéria pedida a audiência do Sr. Ministro das Relações Exteriores, que, em ofício DCN/2/679.121, de 23 de janeiro do corrente ano, sugeriu:

1) a conveniência de se incluir no Conselho Nacional de Trânsito um representante do Itamarati;

2) nova redação do artigo 19, para melhor ajustá-lo ao Decreto 53.313, de 16 de dezembro de 1963.

Isso posto, opinamos pela aprovação do Projeto, com as seguintes emendas:

##### EMENDA Nº 1 — CRE

Inclua-se, no artigo 4º, a seguinte alínea:

f) um Representante do Ministério das Relações Exteriores;

##### EMENDA Nº 2 — CRE

De-se a seguinte redação ao artigo 19:

"Art. 19. A circulação de veículos licenciados em outro país, reger-se-á pelas normas estabelecidas em Decretos do Poder Executivo, em atos internacionais assinados ou ratificados pelo Brasil, bem como obedecerá aos dispositivos deste Código, Leis e Regulamentos Federais."

Sala das Comissões, em 9 de fevereiro de 1966. — *Benedicto Valladares*, Presidente — *José Guimard*, Relator — *Ruy Carneiro* — *Vivaldo Lima* — *Padre Calazans* — *José Leite* — *Victorino Freire* — *Aarão Steinbruch* — *Antonio Carlos*.

## SENADO FEDERAL

ATA DA 32ª SESSÃO,  
EM 19 DE ABRIL DE 1966

4ª Sessão Legislativa  
da 5ª Legislatura

PRESIDENCIA DOS SRS.: NOGUEIRA DA GAMA E GUIDO MONDIN.

As 14 horas e 30 minutos acham-se presentes os Srs. Senadores: Adalberto Sena

Oscar Passos  
Zacharias de Assumpção  
Eugênio Barros  
Sigefredo Pacheco  
Menezes Pimentel  
Wilson Gonçalves  
Barros Carvalho  
Pessoa de Queiroz  
Ermírio de Moraes  
Silvestre Péries  
Aloysio de Carvalho  
Josaphat Marinho  
Eurico Rezende  
Benedicto Valladares  
Nogueira da Gama  
José Feliciano  
Bezerra Neto  
Guido Mondin  
Daniel Krieger  
Gay da Fonseca

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — A lista de presença acusa o comparecimento de

21 Srs. Senadores. Havendo número legal, declaro aberta a sessão.

Vai ser lida a ata.

O Sr. 2º Secretário procede à leitura da ata da sessão anterior, que é aprovada sem debates.

O Sr. 1º Secretário lê o seguinte:

#### EXPEDIENTE

##### RESPOSTA A PEDIDO DE INFORMAÇÕES

Do Ministro Extraordinário para Assuntos do Gabinete Civil.

Of. 113-SAP-66, de 13 do mês em curso, com referência ao Requerimento nº 884-65, do Sr. Senador Vasconcellos Torres (informações prestadas pelo Instituto Brasileiro de Reforma Agrária).

Telegrama de 14 de março, do Governador do Estado do Espírito Santo — Agradece as condolências enviadas por motivo do falecimento do Deputado Gil Veloso.

##### COMUNICAÇÃO DE SELEÇÃO E POSSE

— da Diretoria do Centro Artístico de Caxias, MA;

— da Mesa da Assembleia Legislativa do Ceará, CE;

— da Mesa da Câmara Municipal de Paulo Jacinto, AL;



## PARECER Nº 261, DE 1966

Da Comissão de Finanças sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 238, de 1965 (nº 2.259-C/60, na Casa de origem) que "Institui o Código Nacional de Trânsito".

Relator: Sr. Pessoa de Queiroz.

Com a Mensagem nº 329, de 28 de agosto de 1960, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional projeto de lei instituidor do novo Código de Trânsito, com noventa e seis (96) artigos.

A exposição de motivos com que o então Ministro da Justiça e Negócios Interiores submeteu aquele projeto ao Presidente da República, depois de registrar que

— "O vigente Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto-lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, em que pese ao seu alto teor, está, no consenso unânime dos que lhe devem dar aplicação ou cobrar-lhe respeito, como de quantos se sujeitam às suas regras, a reclamar reforma, a fim de se adequar às exigências das novas conquistas no campo da técnica e oferecer ou possibilitar solução a problemas levantados pelo crescimento das populações dos grandes centros e pelo enorme desenvolvimento do tráfego urbano e interestadual" —,

assinala que ao Conselho Nacional de Trânsito, se entregou a importante tarefa de elaborar o anteprojeto do novo Código, o qual, concluído, se submeteu ao exame e crítica dos membros do Congresso Nacional de Trânsito realizado em dezembro de 1958,

"dêles recebendo contribuição valiosa, lastreada no largo e diuturno trato das questões suscitadas pela aplicação da legislação reitoria do trânsito no País, no sério conhecimento das dificuldades defrontadas nessa aplicação e da necessidade, de todos sentidos, de novas normas legais, modificadoras ou complementares das em vigor."

Em seguida, anotou Sua Excelência:

"Assim fecundado pela experiência de autoridades especializadas, federais e estaduais, e de representantes de entidades de classe interessadas no assunto" foi-lhe o anteprojeto, recebendo, então, algumas alterações, de fundo e de forma, objetivando especialmente a melhor ajustá-lo a regras constitucionais e aproveitar as excelentes lições expressas em arestos dos nossos tribunais a respeito da matéria".

Das inovações contidas no projeto, algumas se realçaram na Exposição de Motivos, entre elas as seguintes:

"IV — Adota regras de licenciamento e registro da constituição de direitos sobre veículos automotores, conjugadas, que servirão ao combate ao contrabando e ao furto deles.

V — Estabelece critério de fixação de multas que lhes assegura, a qualquer tempo, a mesma expressão como medida eficaz de repressão às infrações de trânsito, ainda quando ocorra depreciação da moeda".

Tira-se, daí que o Poder Executivo, na feitura do projeto oferecido à consideração do Congresso Nacional, atuou cuidadosamente, ouvindo técnicos e interessados na matéria nele versada.

Chegado à Câmara dos Deputados em agosto de 1960, o trabalho do Poder Executivo ali permaneceu até outubro de 1965. Impondo-lhe, aquele Casa do Congresso Nacional revisão séria, traduzida em excelentes pareceres das Comissões técnicas, substitutos e numerosas emendas. Dêse meditação do trabalho de aprimoramento do

projeto recebido do Executivo, resultou a aprovação de substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça, com algumas emendas da Comissão de Transportes.

No Senado Federal, até o momento, a proposição já se sujeitou ao crivo, ao estudo das Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e de Relações Exteriores. Na primeira, através de bem travado parecer do relator (fls. 93-112), Senador Eugênio de Barros, unanimemente acolhido, propuseram-se-lhe vinte e sete (27) emendas, e, na segunda, após ouvido o Ministério das Relações Exteriores (fls. 119-120), o eminente relator, Senador José Guimard, em parecer também aprovado à unanimidade, sugeriu-lhe duas emendas (fls. 127-128).

Nesta Comissão, coube-nos a honra de relatar a matéria, mas, inicialmente, em circunstâncias que não nos permitiram, a nós e a ela, outro recurso senão concordar com o refletido pronunciamento da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, de 23 de novembro de 1965 (fls. 113-114). Para elaborarmos o nosso parecer, de 24 de novembro de 1965, não dispusemos sequer de um dia.

Como se tornou impossível a votação do projeto antes da atual sessão legislativa, requereu o nobre Presidente desta Comissão, Senador Argemiro Figueiredo, fôsse retirado da ordem do dia, a fim de a ela voltar, para novo exame e pronunciamento. Veio-lhe, então, para tal fim, cabendo-nos, ainda, relatá-lo.

Pudemos, assim, deter-nos na análise e crítica do texto trazido à reflexão e deliberação do Senado ouvir técnicos e representantes de órgãos públicos e entidades particulares estreitamente ligados aos assuntos de trânsito, com eles debatendo sugestões e reivindicações, e ao cabo oferecer a nossa contribuição à importante matéria, à altura da seriedade com que a trataram a Câmara dos Deputados e as outras Comissões técnicas do Senado convocadas a estudá-la.

O Código atualmente em vigor é de setembro de 1941, e de lá para cá recebeu pouquíssimas e inexpressivas alterações.

Para que se patenteie a necessidade de submetê-lo a substanciais modificações, de lhe dar novo texto bastará se tenham presentes os seguintes fatos: 1) antecedeu, de antes o fim da última guerra mundial; 2) conta mais de um quarto de século de vigência; 3) após editado, reconstitucionalizou-se o País; 4) de sua entrada em vigor até hoje, dobrou a população do Brasil, surgiu e cresceu, entre nós, a indústria automobilística, propiciando enorme acréscimo ao número de veículos automotores que circulam pelas nossas vias terrestres; 5) a densidade das construções, merecendo realce, no particular, a incontida ereção de gigantescos edifícios, para fins residenciais ou outros, a provocar a intensificação do tráfego de automóveis nas ruas que lhes dão acesso, atravancando-as; 6) o estubundo desenvolvimento do tráfego interestadual e intermunicipal de passageiros e carga; 7) a falta de planejamento urbanístico.

Do seu amadurecimento e este norte desenvolveram-se extraordinariamente os recursos técnicos, os estradas e as investigações relativamente ao trânsito, sua segurança, administração, eficiência. Toda essa nova experiência, de organismos internacionais e locais, não pôde considerá-la não legislador hábil quando da confecção do vigente Código, que a ele antecedeu.

Por tudo isso, impôs-se, de há muito, e impõe-se reformá-lo a fim de se adequar à nossa legislação dispositiva que hoje tem vida própria no papel, deliberadamente desobedecidos

em nome do interesse coletivo, como para lhe acrescentar outros, reclamados pela nossa realidade presente, pela necessidade de responder a exigências atuais e prevenir ou encaminhar a satisfação de futuras.

Certo, a reforma da lei, no particular, não terá o condão de eliminar as sérias dificuldades defrontadas pelos administradores das nossas principais cidades, atinentemente ao transporte de pessoas e carga, à circulação de veículos. Muito mais haverá de ser feito. Haverá que se convocar à execução da ingente empreitada, além da polícia de trânsito, a engenharia de tráfego e o órgão de planejamento urbanístico. Da íntima colaboração deles, somente dela, surgirão as soluções para aquelas dificuldades.

De seguro, a lei, por si só, não remove tais obstáculos ao progresso, ao bem-estar das principais comunidades. Mas não há negar que contribui poderosamente para batê-los, afastá-los, se elaborada sabiamente, com base na realidade social, com a preocupação de armar os administradores dos poderes e instrumentos necessários a uma atuação eficaz, e de conseguir entrosar, no interesse geral, as autoridades com jurisdição sobre o trânsito nas várias entidades federativas, com vista à mútua colaboração em estudos, pesquisas ou investigações, de natureza nacional ou local, ao aperfeiçoamento das medidas de trânsito, sua segurança, sua administração.

E ela, a lei, que autoriza a coação para o cumprimento das regras disciplinadoras do trânsito. Nela, estão as penalidades a que se sujeitam os infratores de tais regras. E essas próprias regras nela se contém ou se fundam. Daí inquestionavelmente, a ressaltar, nitida, gritante, a importância da lei no encaminhamento da solução de problemas do trânsito.

Nesta convicção, certamente, em 1960 propôs o Poder Executivo se adotasse novo texto para o Código de Trânsito.

Preocupavam-no, especialmente, as repercussões dos máximos fatores negativos do trânsito: os acidentes e a congestão dele.

O sempre crescente, enorme e variado uso dos veículos automotores se de um lado traduz comodidades ou vantagens, progresso, riqueza para a comunidade, de outro, expressa incômodos e perigos.

Como, nota Rafael Cal y Mayor,

"Desgraciadamente, o aspecto positivo do desenvolvimento da produção e do comércio de nossos países, graças à maior mobilidade ensejada pela era do motor, traz consigo um saldo adverso, que se traduz em perdas de vidas e bens. A invasão de ruas e caminhos por esses milhões de veículos, no correr do século, ocasionou conflito que dia a dia se torna mais grave.

Atualmente, a mortalidade por acidente de trânsito e o número de feridos em acidentes do trânsito ocupam lugar destacado na estatística vital dos países da América Latina, havendo deslocado males endêmicos que antes detinham lugares mais importantes". (Informe Final da Comissão Técnica de Trânsito e Segurança dos Congressos Panamericanos Rodoviários, 1965, doc. 17, pág. 1 e 2).

As grandes concentrações citadinas de pessoas e veículos, ensejam, naturalmente, acidentes, de consequências várias, que vão da perda de vidas a simples danos materiais mínimos. Para eliminar ou reduzir quanto possível esses males, muito pode concorrer uma boa lei de trânsito cujo respeito rigoroso se alcance pela educação dos proprietários, condutores e usuários de veículos, como dos pedestres, ou se lhes cobre ou imponha.

Também o congestionamento do tráfego acarreta prejuízos, principalmente econômicos. A propósito, lemos em *Planejamento Urbano* (publicação de The International City Managers' Association, trad. brasileira de Maria de Lourdes Lima Modiano, ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1965, 1ª ed., págs. 128 e 129):

"O congestionamento do tráfego não traz apenas inconvenientes e perigos; também causa prejuízos econômicos. Foram estimados em 25.000 dólares por dia as perdas resultantes das atrasos verificados em consequência do congestionamento da zona comercial central em Worcester, Massachusetts, 100.000 dólares por dia em Cincinnati e 500.000 dólares na Ilha de Manhattan. O prejuízo anual causado em Flint, Michigan, por acidentes automobilísticos durante um período de oito anos foi estimado em ..... US\$594.393. Calculou-se que os acidentes causaram em Buffalo, em 1942, prejuízos da ordem de US\$1.500.00. Além dos prejuízos diretos causados pelo congestionamento do tráfego, atrasos e acidentes, há muitos outros indiretos, tais como perdas de negócios, aumento do custo de produção e desvalorização das propriedades imobiliárias". (Os dados numéricos referidos no trecho transcrito foram colhidos nos seguintes trabalhos: *Regional Survey of New York and its Environs*, vol. III, págs. 60-61; *A Comprehensive City Plan for Flint, Michigan*, parte I, págs. 64-65; *Postwar Traffic Plan for the City of Buffalo*, 1944).

Ou, nas palavras de um especialista: acidentes e congestão do trânsito ocasionam "perdas de vidas com prejuízo do capital humano, assim como com destruição de bens de capital e de consumo, aumentando os índices de custos no transporte, maior erro de tempo, gasto de carburantes, perturbações na saúde, desocupação e aguda crise na ordem social e moral". (Juan G. del Valle, Informe cit., doc. nº 13, pág. 1.)

Os prejuízos, os riscos, os males, as dores emergentes dos acidentes de trânsito e do congestionamento dele, infelizmente, fazem-se notados impressionantemente entre nós, nas grandes cidades do País cujos sistemas de ruas não se projetaram em consideração ao número e à velocidade dos veículos automotores que hoje nelas circulam.

Nessas grandes cidades, como regra geral, não foram planejadas, nasceram e cresceram sem um plano urbanístico. Até aquelas poucas, pouquíssimas, a cuja criação precedeu trabalho de planejamento, logo diante experimentaram a má sorte das outras, pois viram abandonado ou não modificado, retocado, atualizado o plano original.

Urge demos a merecida importância aos órgãos de planejamento urbanístico e de engenharia de tráfego, planejando-os adequadamente e fazendo-os trabalhar em íntima colaboração. Que a eles, e não a outros, cabha o planejar ou replanejar o sistema de ruas das cidades. Que nenhuma cidade se crie sem o planejamento do seu sistema viário, e que nas já existentes se cuide do planejamento.

Igualmente importante, de outra parte, é educar os pedestres, os condutores e os proprietários de veículos, como capacitar profissionalmente o pessoal a serviço em órgãos com jurisdição sobre o trânsito.

Já se disse que "a administração e utilização adequadas do sistema de ruas é uma obrigação tão vital para a cidade quanto a proteção contra incêndios, a saúde, o bem-estar, a recreação e outros programas".

Obvia a necessidade de educar para a vida nas grandes cidades, onde o crescimento constante do número de veículos exagera, cada dia, os perigos a que se expõem os seus habitantes, suas vidas e seus bens.

É necessário, portanto, ensinar e ensinar a viver nas novas cidades. E, antes de educar-nos em um conceito de segurança das vidas e do patrimônio que constituem a riqueza das nações. Temos de aprender novamente a caminhar na cidade, e compreender os nossos direitos e os alheios não em oposição, mas, sim, em íntima relação. Não há nada mais negativo que um pedestre distraído, que ignore a circulação dos veículos, ou seja, que pretenda estabelecer prioridade do direito. Do mesmo modo, essa dinâmica é tão perigosa quanto um condutor que, enloquecido pela rapidez da velocidade, voa pelas estradas ou ruas, fazendo rugir sua máquina, o que alegremente pressiona o acelerador, pouco se lhe dando se haja crianças e adultos aos quais se conturdir lamentavelmente". (Juan G. del Valle, op. cit., pág. 3.)

Impõe-se preparar adultos e crianças para a vida nas cidades de grande concentração de pessoas e veículos. Ensinar-lhes "a forma de se proteger e de proteger a vida humana e a propriedade alheia. Ensinar-lhes o sinal luminoso colocado nas interseções significa a presença de uma autoridade, que está distribuindo o uso das ruas ou das rodovias prudentemente e sem arbitrariedade. Igualmente, quanto às ilhas separadoras do trânsito; ao objeto das medidas regulamentares; à importância do estabelecimento de proibições em matéria de estacionamento; finalmente, a filosofia da segurança pública". (idem, ib).

Recomenda-se, de par com a reeducação sistemática, divulgação das regras do trânsito, se tornem conhecidos do público, para lhe receber a colaboração, os resultados dos estudos realizados com o fim de aperfeiçoar o trânsito, os programas elaborados com a finalidade de caráter nacional ou local. Por todos os meios hábeis, devessem os administradores suscitar o interesse, o entusiasmo dos que compõem a comunidade pelas questões do trânsito.

Norteados por essas convicções, empreendemos o estudo, a análise do projeto elaborado pela Câmara dos Deputados.

Delivemo-nos, igualmente, no exame do trabalho inicial do Poder Executivo, bem como dos substitutivos e emendas a ele oferecidos.

Consideramos, ainda, a contribuição, muito valiosa, que nos trouxeram técnicos e entidades interessadas, públicas ou privadas, especialmente o Conselho Nacional de Trânsito, cuja colaboração vigilante, patriótica e competente merece ressaltada.

O conflito de interesses de várias ordens relacionados à matéria objetiva no projeto, especialmente no tocante à circulação internacional de veículos, desvelou-se-nos, impressionantemente, na intervenção de pessoas e representantes de entidades, que se empenharam na prestação de esclarecimentos, uns mirando a modificar o projeto, outros, a impedir-lhe a modificação pelo Senado.

Ao fim de tudo, convenceu-mo-nos de que o projeto, qual veio da Câmara dos Deputados, representava trabalho de alto mérito, executado com empenho, apuro técnico, objetividade, mas, como toda obra humana, passível de aperfeiçoamento, que lhe adviria de aproveitarmos críticas e sugestões recebidas, no sentido de se lhe amputar ou acrescentar disposições, como se lhe modificar a redação de outras, muitas.

Em consequência da acolhida de boa cota das emendas sugeridas, in-

clusive pelas doulas Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e de Relações Exteriores, decidimo-nos pela feitura de um substitutivo, que entregamos à alta consideração dos nossos ilustrados pares.

Resumidamente, embora, passamos a Justificar algumas alterações introduzidas pelo substitutivo no projeto da Câmara dos Deputados.

#### 1 — CRIAÇÃO DE CONSELHOS MUNICIPAIS DE TRÂNSITO

A matéria foi objeto, inclusive, de emenda da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

O substitutivo disciplinou-a (arts. 5º, d, parágrafo único, e 10, §§ 3º a 5º), admitindo a criação de Conselhos Municipais de Trânsito pelos Municípios cuja população for superior a 200.000 habitantes.

#### 2 — COMPOSIÇÃO DO CONSELHO NACIONAL DO TRÂNSITO

No particular, o nosso substitutivo diverge do projeto no seguinte: a) não exige, para o presidente do Conselho, seja "especialista em trânsito, de nível universitário"; b) inclui, na composição do Conselho, um representante do Itamarati, outro da Prefeitura do Distrito Federal e outro do Automóvel Club do Brasil.

Estamos em que o novo Código não deve reclamar, para o exercício das funções de presidente do Conselho Nacional de Trânsito, a posse de diploma universitário.

Até o presente, tal exigência não se fez, e a experiência tem demonstrado que sua dispensa em nada prejudicou a eficiência e o bom funcionamento do órgão.

No complexo das atribuições do presidente de qualquer colegiado, ressaltam as de coordenador dos seus membros e a de organizador e fiscalizador dos dos serviços administrativos, que, evidentemente, não requerem, para o seu exercício, curso de nível universitário.

Como prevê a lei atual, deve a escolha do presidente do Conselho fazer-se livremente pelo Chefe do Poder Executivo, ficando ao seu alto critério encontrar o homem certo para o cargo, esteja na classe ou na categoria em que estiver.

Igualmente, temos, como recomendável continuarem representados no Conselho a Prefeitura do Distrito Federal e o Automóvel Club do Brasil.

A Prefeitura do Distrito Federal deve representar-se no Conselho Nacional de Trânsito até porque a este caberão as atribuições dos Conselhos estaduais no Distrito Federal.

O Automóvel Club do Brasil, instituição de indiscutível tradição e prestígio, vem colaborando nas atividades do Conselho desde a sua criação, afigurando-se-nos que inexistirá razão de morte que aconselhe se dispense a cooperação de sua larga experiência àquele órgão nacional, máxime quando nele continuará representado o Touring Club do Brasil.

Deixamos de acolher emenda da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, no sentido de dar representação no Conselho ao Estado-Maior das Forças Armadas, em vez de ao Estado-Maior do Exército, como prevêem o Código em vigor e o projeto da Câmara, por entendermos correto permaneça ali representado o Estado-Maior do Exército, visto que a Força da terra por excelência tem maior e mais direto interesse no conhecimento da matéria relacionada aos transportes terrestres. Tal fato, evidente, prima sobre o argumento de que, por ser órgão normativo, o EMFA melhor representará as Forças Arma-

das no Conselho, o qual, tomado a rigor, implicaria o afastamento deste de representantes de órgãos executivos.

#### 3 — RECURSO DAS DECISÕES DO C. N. T.

O projeto somente prevê recurso administrativo contra as decisões unânimes do Conselho Nacional de Trânsito.

O substitutivo faz recorriáveis todas as decisões do Conselho, unânimes ou nao.

Os órgãos da categoria do C.N.T. devem ter uma instância revisora, especialmente se a lei os arma dos largos poderes que lhe assinam o projeto e o nosso substitutivo.

Além disso, o substitutivo mais precisamente dispôs sobre a matéria, e estabeleceu a irrecorribilidade das decisões do Ministro da Justiça nos recursos contra as do Conselho.

#### 4 — COMPOSIÇÃO DOS CONSELHOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO

O substitutivo aponta aos Conselhos Estaduais composição em harmonia com a do Conselho Nacional de Trânsito.

#### 5 — CRIAÇÃO DE CONSELHO DE TRÂNSITO NO DISTRITO FEDERAL

Inovando a legislação vigente, o projeto da Câmara cria um Conselho de Trânsito no Distrito Federal.

O substitutivo que lhe propomos, ao contrário, é por que permaneça o Conselho Nacional com o exercício, no Distrito Federal, da competência deferida aos Conselhos Estaduais.

Como o Conselho Nacional de Trânsito tem sede no Distrito Federal, por economia de tempo e dinheiros públicos, recomenda-se, a nosso ver, entregar-lhe tal competência na Capital do País.

#### 6 — CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL DE VEÍCULOS

O substitutivo, no caso, altera substancialmente o projeto da Câmara.

A matéria, por sua importância e implicações, está a exigir rígida disciplina, de modo a impedir-se que, sob a capa de turismo ou da participação de delegações desportivas ou missões oficiais, se abriguem a fraude à lei fiscal e a ameaça à indústria nacional.

É mister proibir que turistas ou estrangeiros com permanência temporária vendam, aberta ou simuladamente, veículos que trazem consigo, em fraude à lei e prejuízo aos interesses nacionais.

A alienação disfarçada no generalizado expediente de "autorização para conduzir", por exemplo, na redação do substitutivo, é combatida através da proibição da cessão do uso.

O § 2º do artigo 23 possibilita ao Poder Executivo atender a considerações de conveniência, oportunidade, especialmente no que toca à circulação de veículos de carga entre o Brasil e países limítrofes.

O artigo 24 mira a garantir rigorosa fiscalização quanto à entrada e circulação no país, como à saída dele, de veículos licenciados no exterior, que no Brasil não devam permanecer.

As atribuições de expedir Permissão Internacional para Conduzir, Certificado Internacional de Circulação e Caderneta de Passagem nas Alfândegas devem caber a órgãos públicos, federais ou estaduais. Só excepcionalmente, quando economicamente contra-indicado, em dadas épocas e partes do território nacional, poderão ser entregues a entes particulares idô-

neos. Com este espírito, redigiram-se os artigos 25 e 26, e primeiro dos quais põe nos devidos limites a intervenção das entidades desportivas em matéria de circulação internacional de veículos automotores. Essa intervenção não deve ir além da facilitação, nos termos legais, da entrada e saída dos veículos e material destinados a competições internacionais.

O disposto nos artigos 21 e 22 do projeto vai tratado pelo substitutivo nos capítulos próprios (arts. 57 e 62).

#### 7 — REGISTRO DE VEÍCULOS

O substitutivo modifica, em parte, o projeto, para melhor disciplinar este importante assunto.

Atentas as finalidades do Registro de Veículos, descabida, a toda evidência, a permissão para outro documento substituir o Certificado de Registro para efeito de trânsito, como prevê o § 3º do artigo 49 do projeto. Admitida a substituição, aberta estará larga brecha a práticas que a instituição do Certificado de Registro deverá eliminar ou dificultar.

O artigo 50 do projeto prevê a emissão de um Certificado para cada ato que importe mudança na propriedade do veículo.

Ora, para servir de instrumento ao combate ao furto ou roubo de automóveis, uma de suas finalidades, deve o Certificado de Registro ser único, de modo que, exibido, revele toda a história da propriedade do veículo.

Também no particular, o substitutivo alterou o projeto.

De outro lado, o substitutivo retira aos Municípios por onde se verifique entrada de veículos importados a competência, reconhecida pelo projeto, para expedir o Certificado de Registro relativamente a tais veículos. Entrega-a, o substitutivo, apenas às repartições de trânsito das Capitais dos Estados e dos Territórios, do Distrito Federal, e às Circunscrições de Trânsito, órgãos, todos, capacitados à correta fiscalização de se a importação dos veículos se verificou segundo a legislação em vigor.

#### 8 — CRIAÇÃO DO FUNDO NACIONAL DE TRÂNSITO

As estatísticas de acidentes de trânsito revelam, na frieza eloquente dos números, que eles, na sua esmagadora maioria, têm causa na deficiência de sinalização e no despreparo dos motoristas e pedestres para as responsabilidades do trânsito.

Os participantes de Congressos Nacionais de Trânsito, sensíveis a essa situação, vêm recomendando a divulgação de conhecimentos sobre trânsito, aconselhando, até, que a educação sobre a matéria tenha início nas escolas primárias e seja intensificada em campanhas periódicas do tipo da "Semana Nacional do Trânsito", de modo que se crie e fortaleça uma consciência popular de acatamento às leis de trânsito.

Num país de dimensões continentais, que só há pouco despertou para a rodovia, cujo sistema rodoviário rapidamente vai sendo implantado, tudo o que quase tudo está por se fazer em tema de sinalização, seja de segurança, seja de turismo.

E assim é porque têm faltado os recursos necessários à intensa e regular campanha de educação e à sistemática sinalização das vias públicas.

É notória a falta de recursos que enfrentam, hoje, alguns Estados e a quase totalidade dos Municípios para a realização de estudos e a adoção de medidas atinentes ao trânsito.

Para propiciar tais recursos, urgentemente necessários, o substitutivo

eria o Fundo Nacional de Trânsito, cuja administração caberá ao Conselho Nacional do Trânsito, que, diretamente ou através de convênios, fornecerá meios aos Estados e Municípios para a satisfação de necessidades em matéria de trânsito.

#### 9 — CONDUÇÃO DE VEÍCULOS NAS ZONAS RURAIS

O substitutivo, acolhendo ponderações do ilustre Senador Moura Andrade, Presidente desta Casa, contém disposição que admite a condução de tratores, máquinas agrícolas e veículos de tração animal com dispensa da obtenção da carteira de habilitação. (Artigo 73, § 3º).

Deixou-se à autoridade municipal, a seu critério, autorizar empregados rurais a conduzir aquelas máquinas, mas tão-somente nos limites das zonas rurais.

#### 10 — PRISÃO DO CONDUTOR EM CASO DE ACIDENTE COM VÍTIMA

Ainda em atenção a lembrança e argumentação do eminente Senador Moura Andrade, como de outros ilustres parlamentares, incluímos no substitutivo por nós elaborado disposição que, de um lado, dispensa a prisão em flagrante e a exigência de fiança ao condutor de veículo que prestar socorro imediato e completo à vítima de acidente de trânsito em que se veja envolvido, e, de outro lado, recusa a fiança ao que fugir do local, deixando sem socorro a vítima.

A providência afigurou-se-nos recomendável como capaz de evitar a perda de muitas vidas.

Hoje, pelo temor da prisão, das consequências de sua efetivação em flagrante, muitos motoristas preferem fugir, deixando sem socorro a vítima ou as vítimas.

Seu possível será que, seguros de não serem presos em flagrante, quase todos, se não todos, mais prontamente atenderão ao império do sentimento de solidariedade humana, prestando assistência inteira à vítima dos acidentes em que se envolvam.

A inclina-los a tanto, aliás, dispõe o substitutivo, ainda, que não terá direito a fiança o condutor que não socorrer a vítima.

#### 11 — POSTOS POLICIAIS À MARGEM DAS ESTRADAS

O substitutivo estabelece que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Territórios manterão, à margem das rodovias sobre as quais exerçam jurisdição, postos policiais, para a melhor fiscalização e segurança do trânsito ao longo delas.

Reza, ainda, que tais postos deverão ser dotados de recursos para a prestação de socorro, auxílio às vítimas de acidentes.

É desolador o espetáculo oferecido, hoje, pelas nossas grandes estradas, onde, salvo nas barreiras, e para efeitos fiscais, não se descobre, a postos, um agente do Trânsito São, por isso, pistas abertas aos infratores das regras de trânsito, cuja impunidade é assegurada pela total ausência de fiscalização.

Mais: nossas rodovias, fora dos centros populacionais que as margeiam, distantes uns dos outros, muitas vezes, cem, duzentos e mais quilômetros não oferecem o mínimo de condições para o socorro de vítimas de acidentes nelas ocorridos. Número sem conta de vidas já se perderam à mingua, de assistência ou de recurso para alcançar socorro na cidade mais próxima do local de um acidente.

A vítima de acidente, nas nossas rodovias, constantemente, vê-se sozinha, pois muitos dos que acas-

sem pelo local não se encorajarão a parar, a fim de socorrê-la, pelo temor de cair em uma cilada, fato que sabem muito possível, pela total falta de policiamento nas rodovias brasileiras.

Já é tempo de se pensar em pôr fim a tão lamentável estado de coisas.

Com esse pensamento, redigimos o artigo 123 do substitutivo.

#### 12 — RECRUTAMENTO E ADESTRAMENTO DO PESSOAL DO TRÂNSITO

Não haverá quem recuse constituir necessidade de monta a especialização profissional do pessoal com exercício na administração e fiscalização do trânsito.

Hoje, entre nós, continua-se a improvisar administradores, auxiliares e fiscais do trânsito.

Visando a incentivar a tão reclamada especialização, o substitutivo prevê que a União prestará ajuda financeira e técnica às unidades federais que mantiverem cursos para a seleção e aperfeiçoamento do seu pessoal empregado nas atividades do trânsito, e se obrigarem a somente nomear, admitir ou contratar para essas funções os que concluírem esses cursos, cujos programas deverão ser aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

#### 13 — RECURSO CONTRA APLICAÇÃO DE PENALIDADE POR INFRAÇÃO À REGRA DE TRÂNSITO

O substitutivo modifica substancialmente o projeto no tocante aos recursos contra as decisões que aplicam penalidade por infração a regras de trânsito.

Nêle, disciplinou-se a matéria de prazo e sua contagem; estabeleceu-se o depósito do valor do débito como condição para se admitir o recurso, nos casos de multa; trabu-se mais amplamente da criação e composição do colegiado que julgará os recursos, para a presidência do qual se requer o requisito de advogado, escolhido de lista tripartite organizada pela Seção local da Ordem dos Advogados do Brasil.

O projeto reconhece efeito suspensivo aos recursos. O substitutivo, ao contrário, recusa-lhes tal efeito.

Afigura-se-nos lógico, sobre patentemente inconveniente, deferir efeito suspensivo ao recurso nos casos em que a lei prevê, como penalidade, a retenção ou a apreensão do veículo, ou a apreensão da carteira de habilitação, como providências conducentes ao cumprimento, pelos condutores ou proprietários de veículos, de exigências graves, a inobservância das quais, em geral, põe em série a iminente risco vidas humanas e bens de toda ordem.

Adversamos o reconhecimento do efeito suspensivo ao recurso, inclusive, nos casos somente de multa. Nêles aliás, exigimos, para recorrer, o depósito da importância correspondente a multa sofrida.

A concessão de efeito suspensivo ao recurso e a dispensa de depósito para a admissão dele anularão, praticamente, os efeitos da aplicação das penalidades previstas no Código.

Os maus, especialmente, recorrerão de todas as decisões da autoridade de trânsito, pois assim se furtarão as suas consequências, definitivamente ou, pelo menos, enquanto não se julgar o recurso...

#### 14 — INFRAÇÕES SEM REVISÃO DE PENALIDADE

O projeto, para o descumprimento de certos deveres impostos a

res e proprietários de veículos, não aponta penalidade correspondente.

Para suprir essa omissão, como para se cobrir de nela incorrer, o substitutivo encerra disposição no sentido de que "as infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a cinco por cento (5%) do salário-mínimo vigente na região".

#### 15 — CORREÇÃO MONETÁRIA

O substitutivo estabelece que os débitos dos proprietários e condutores de veículos decorrentes de infração de trânsito terão o seu valor atualizado monetariamente, em função das variações do poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre a correção monetária dos débitos fiscais.

Esta providência, combinada com a existência de depósito para recorrer e a recusa de efeito suspensivo aos recursos, desanimará os infratores das regras de trânsito a procrastinar o pagamento das multas e outros débitos, assim propiciando maiores recursos às repartições de trânsito e evitando-lhes o atropelo que experimentam na época de renovação do licenciamento dos veículos.

Com estas considerações, entregamos ao douto exame dos nossos eminentes Colegas de Comissão o substitutivo que propomos ao esmerado projeto de Código de Trânsito redigido pela Câmara dos Deputados.

Tranquilo de consciência, afirmamos estar convicto de que se, merecer a honra de aprovação pelas duas Casas do Congresso Nacional, a lei em que se converter será instrumento prestimoso na solução das questões ou problemas referentes ao trânsito.

Trabalhamo-lo com auna, o pensamento voltado exclusivamente para o dever de colaborar na promoção do bem comum, para a defesa dos interesses nacionais e para a felicidade do Povo bom, ordeiro e operoso que faz a grandeza e a força da nossa Pátria.

Concluindo, queremos registrar, aqui, nossos agradecimentos e louvores ao trabalho realizado pela Câmara dos Deputados, ao Deputado Nicolau Tuma, paladino e grande arífice do novo texto codificado, aos parlamentares, ao Instituto de Engenharia de São Paulo, ao Estado Maior do Exército, ao Serviço Nacional de Informações, ao Departamento Federal de Segurança Pública, ao Coronel Francisco Américo Fontenelle, ao Tenente-Coronel Mario Silva O'Reilly de Souza e ao Doutor Luis Torres, ambos membros do Conselho Nacional de Trânsito, aos demais técnicos e entidades de classe e órgãos públicos que de qualquer modo contribuíram para a elaboração de um novo Código de Trânsito, dos últimos merecendo especial realce o Conselho Nacional de Trânsito, à frente do qual em, boa hora, se colocou um jovem, diligente, tenaz, equilibrado e bravo estudioso da matéria Gilson Silva, que tivemos sempre à nossa disposição, onde e quando se nos fez necessário.

Sala das Comissões, em 15 de abril de 1966. — *Menezes Pimentel, Presidente.* — *Pessoa de Queiroz, Relator.* — *José Eymiro.* — *Aurélio Vianna.* — *Bezerra Neto.* — *Gay da FONSECA.* — *Atílio Fontana.* — *Manoel*

#### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 238, DE 1965

(Nº 2.259-C-60, na Casa de origem).  
Institui o Código Nacional de Trânsito.

#### CAPÍTULO I

##### Disposições Preliminares

Art. 1º Este Código regerá o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres.

Art. 2º A legislação estadual, em consideração às peculiaridades locais, poderão adotar normas complementares ou supletivas à legislação federal.

Art. 3º Ninguém poderá transitar com o veículo, na via terrestre, sem estar habilitado na forma da lei.

Art. 4c São vias terrestres todos os logradouros de domínio público abertos ao trânsito de veículos, pedestres e animais.

§ 1c As vias terrestres classificam-se pelas seguintes categorias:

I — Via expressa: aquela caracterizada por bloqueio que permita trânsito veloz, sem intercessões e com acesso através de trevos ou obras adequadas;

II — Via de Trânsito Rápido: aquela caracterizada por semibloqueio que permita trânsito veloz e cujas intercessões sejam convenientemente sinalizadas;

III — Via Preferencial: aquela que, devidamente sinalizada, permita prioridade de trânsito aos veículos que nela transitam;

IV — Via Secundária: toda via não incluída nas três categorias acima.

§ 2º Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praças abertas ao trânsito.

#### CAPÍTULO II

##### Da Administração do Trânsito

Art. 5º Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

a) o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão normativo e coordenador;

b) os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN), órgãos normativos;

c) os Conselhos Territoriais de Trânsito (CONTETRAN), órgãos normativos;

d) os Conselhos Municipais de Trânsito (COMUTRAN), órgãos normativos;

e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, órgãos executivos;

f) os órgãos rodoviários federal e estaduais, também executivos.

Parágrafo único. Os Conselhos de que tratam as alíneas c e d deste artigo são de criação facultativa.

Art. 6º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão normativo superior, coordenador da política e do Sistema Nacional de Trânsito, e compõe-se dos seguintes membros:

a) um Presidente, de livre escolha do Presidente da República;

b) um representante do Ministério das Relações Exteriores;

c) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

d) um representante do Estado-Maior do Exército;



e) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública, com experiência em assuntos de Trânsito;

f) um representante da Prefeitura do Distrito Federal, com experiência em assuntos de trânsito;

g) um representante da Federação Nacional de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários;

h) um representante do Touring Club do Brasil;

i) um representante do Automóvel Club do Brasil;

j) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;

k) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria das Empresas de Transportes Rodoviários).

§ 1º Os representantes das entidades referidas na salinas *g* a *k* deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República dentre três (3) nomes por elas indicados.

§ 2º Somente poderão ser nomeados para o Conselho pessoas com residência permanente no Distrito Federal.

§ 3º Será de dois (2) anos o mandato dos membros do Conselho, permitida a recondução.

Art. 7º Compete ao CONTRAN, além do disposto em outros artigos deste Código:

I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;

II — zelar pela unidade do Sistema Nacional de Trânsito e pela observância da respectiva legislação;

III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios, de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;

IV — conhecer e julgar dos recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;

V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;

VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;

VII — organizar a estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, remetendo-a anualmente, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;

VIII — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito;

IX — estudar e propor medidas legislativas, administrativas e técnicas que se relacionem com a exploração dos serviços de transporte terrestre, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;

X — resolver ou opinar sobre assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;

XI — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

XII — promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a constituição de delegações oficiais, que devam participar de reuniões internacionais;

XIII — fixar os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos admitidos para buzinas, aparelhos de alarme e motores de veículos;

XIV — disciplinar o processo de arrecadação de multas nos casos do art. 103, § 3º;

XV — fixar os valores das multas previstas neste Código;

XVI — estabelecer multas para pedestres e veículos de propulsão humana ou tração animal (art. 105 e parágrafos);

XVII — editar normas para a instalação e funcionamento das Escolas de Aprendizagem;

XVIII — fixar normas para a realização de provas de automobilismo;

XIX — determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar;

XX — resolver sobre os casos omissos da legislação de trânsito.

Art. 8º Das Decisões do Conselho Nacional de Trânsito caberá recurso para o Ministro da Justiça e Negócios Interiores.

Parágrafo único. O recurso será interposto perante o CONTRAN, no prazo de trinta (30) dias, contados da publicação da decisão no órgão oficial, ou da sua ciência pelo interessado, de qualquer modo.

Art. 9º As decisões do Ministro da Justiça e Negócios Interiores são irrecuráveis.

Art. 10. Em cada Estado, haverá um Conselho Estadual de Trânsito, composto de oito membros, nomeados pelo Governador, a saber:

a) um Presidente, de livre escolha do Governador;

b) um representante do órgão rodoviário estadual;

c) um representante da Prefeitura da Capital do Estado;

d) o Diretor do Departamento Estadual de Trânsito;

e) um Oficial do Exército com curso de Estado-Maior;

f) um representante dos motoristas profissionais, indicado pela entidade de classe;

g) um representante da Federação Estadual de Automobilismo;

h) um representante do Touring Club do Brasil.

§ 1º As atribuições do Conselho Estadual serão exercidas, no Distrito Federal, pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 2º Os Territórios poderão criar os seus Conselhos Territoriais de Trânsito (CONTETRAN), com composição e atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais, atendidas as suas peculiaridades de administração.

§ 3º Aos municípios cuja população for superior a 200.000 habitantes, é facultada a criação de um Conselho Municipal de Trânsito (COMUTRAN), ouvido o CONTRAN, e com a seguinte composição:

a) um Presidente, de livre escolha do Prefeito;

b) um representante da repartição de trânsito local;

c) um representante do órgão rodoviário municipal;

d) um representante da entidade máxima de transportes terrestres (patronal);

e) um representante dos motoristas profissionais, indicado pela entidade de classe (Sindicato);

f) um representante da entidade máxima de automobilismo no município;

g) um urbanista, de livre escolha do Prefeito.

§ 4º Os Conselhos Municipais terão, na esfera de sua jurisdição, atribui-

ções iguais às dos Conselhos Estaduais de Trânsito.

§ 5º As nomeações dos membros dos Conselhos de Trânsito, nos Estados, nos Territórios e Municípios serão feitas pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º do artigo 6º deste Código.

Art. 11. Compete ao CETRAN, e especialmente:

I — zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito;

II — resolver ou encaminhar ao CONTRAN consultas de autoridades e de particulares, relativamente à aplicação da legislação de trânsito;

III — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e em pressas particulares relacionadas com o trânsito;

IV — propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito;

V — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

VI — organizar a estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, nos moldes adotados pelo CONTRAN, ao qual a remeterá anualmente;

VII — opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação.

Art. 12. Das resoluções dos ..... CETRAN caberá recurso, dentro do prazo de trinta (30) dias, ao ..... CONTRAN, que lhe poderá dar efeito suspensivo.

Art. 13. Os Departamentos de Trânsito deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outros:

a) de engenharia de trânsito;

b) médico e psicotécnico;

c) de registro de veículos;

d) de habilitação de condutores;

e) de fiscalização e policiamento;

f) de segurança e prevenção de acidentes;

g) de supervisão e controle de aprendizagem para condutores;

h) de campanhas educativas de trânsito;

i) de controle e análise estatística.

Art. 14. Além de outras que lhe confira o poder competente, são atribuições do Departamento de Trânsito, no âmbito de sua jurisdição:

a) cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penas previstas neste Código;

b) emitir Certificado de Registro de Veículos e Carteira Nacional de Habilitação, nos termos deste Código e de seu Regulamento;

c) expedir a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional de Circulação e a Cadereta de Passagem nas Alfândegas (art. 26);

d) comunicar ao Conselho Nacional de Trânsito e aos demais Departamentos de Trânsito a cassação de documentos de habilitação, e prestar-lhes outros informes capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículo em sua jurisdição venham a fazê-lo em outras.

Art. 15. Os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar Circunscrições Regionais de Trânsito, com as atribuições a elas reconhecidas por este Código e as que lhe deferirem os respectivos atos criadores, que também lhes delimitarão a jurisdição.

Parágrafo único. As Circunscrições Regionais de Trânsito contarão, obrigatoriamente, com os serviços de que trata o art. 13, alíneas b, d, e, f e g

### CAPÍTULO III

#### Das Regras Gerais para a Circulação

Art. 16. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação pública obedecerá às seguintes regras gerais:

I — A circulação far-se-á sempre pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente justificadas e sinalizadas.

II — a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá fazer-se pela esquerda, precedida de sinal, retomando o condutor, em seguida, sua posição correta na via, após novo sinal;

III — Todo veículo, para entrar numa esquina à esquerda, terá de atingir, primeiramente, a zona central do cruzamento, exceto quando ambas as vias tiverem sentido único de trânsito.

IV — No caso de conversão à esquerda, quando a via tiver duas mãos de direção, terá preferência de passagem o veículo que vier em sentido contrário, mantendo a sua mão de direção.

V — Quando dois veículos, transitando por vias terrestres diferentes, não sinalizadas, se encontrarem no cruzamento delas, terá preferência de passagem aquele que vier da direita do outro, exceto quando:

a) uma das vias terrestres for em sentido ativo ou declive, caso em que terá preferência de passagem o veículo que nela transitar;

b) ambas as vias terrestres forem em sentido ativo ou declive, caso em que terá preferência de passagem o veículo que transitar pelo ativo.

VI — Quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito com igual mão de direção, ficarão as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade, devendo o veículo mais lento ocupar, obrigatoriamente, a faixa de trânsito do lado direito.

VII — Os veículos que transportarem passageiros terão prioridade de trânsito sobre os de carga, respeitadas as demais regras de circulação.

VIII — Os veículos precedidos de batidores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação.

IX — Os veículos destinados a socorros de incêndio, as ambulâncias e os da Polícia, além da prioridade de trânsito, gozam de livre circulação e estacionamento, quando devidamente identificados por dispositivos de alarme sonoro e de luz vermelha intermitente.

Art. 17. De acordo com as conveniências locais, a autoridade de trânsito poderá:

I — instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;

II — proibir a circulação de veículos, bem como a passagem ou trânsito de animais em determinadas vias;

III — estabelecer limites de velocidades e de peso por eixo para cada via terrestre;

IV — proibir conversões à esquerda ou direita, e de retorno;

V — organizar áreas especiais de estacionamento em logradouros públicos;

VI — determinar restrições de uso das vias terrestres ou de parte delas,



mediante fixação de horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros, carga ou descarga;

VII — permitir o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;

VIII — permitir estacionamentos especiais devidamente justificados.

Art. 18. Nenhum veículo poderá transitar com carga superior à tonelagem fixada pelo fabricante.

Parágrafo único. O Regulamento deste Código estabelecerá os limites de carga.

Art. 19. A regulamentação do uso das estradas caberá à autoridade com jurisdição sobre essas vias, e restringir-se-á às respectivas faixas de domínio, respeitadas as disposições deste Código e seu Regulamento.

Parágrafo único. A estrada considerada-se via preferencial em relação a qualquer outra via pública.

Art. 20. Nas vias em que o estacionamento for proibido, a parada de veículos limitar-se-á ao tempo indispensável ao embarque e desembarque de passageiros, devendo fazer-se sem que interrompa ou perturbe o trânsito.

Parágrafo único. A parada para carga ou descarga, nas vias de que trata este artigo, obedecerá ao regulamento local.

Art. 21. As provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão realizar-se em vias públicas mediante prévia licença da autoridade de trânsito.

§ 1º A realização de provas desportivas, de acordo com este artigo, será precedida de caução ou fiança, e contrato de seguro em favor de terceiros, contra riscos e acidentes, em valores previamente arbitrados pela autoridade competente.

§ 2º A realização de provas ou competições automobilísticas e os respectivos ensaios dependerão de autorização expressa da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidade estadual a ela filiada.

§ 3º As despesas relativas às provas e ensaios referidos neste artigo incumbirão às entidades que os promoverem.

#### CAPÍTULO IV

##### Da Circulação Internacional de Veículos

Art. 22. A circulação de veículos licenciados em outro país obedecerá às normas estabelecidas em atos internacionais assinados, ou ratificados pelo Brasil, e aos dispositivos deste Código, de leis e regulamentos federais.

Art. 23. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de cidadão residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e retorno de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional de Circulação, Caderneta de Passagem nas Alfândegas e Permissão Internacional de Conduzir.

§ 1º O veículo automotor introduzido no território nacional por estrangeiro que nele não tenha permanência definitiva, não poderá executar serviço a frete, nem, a qualquer título, ser alienado ou ter cedido o seu uso.

§ 2º Aos veículos licenciados em países do continente americano, serão concedidas condições especiais de acesso e circulação temporária no território nacional, na forma a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com os Ministérios da Fazenda e Relações Exteriores.

Art. 24. Compete aos Conselhos Brasileiros no exterior examinar e vi-

sar a documentação dos veículos automotores em geral, expedindo aos interessados guia, intransferível, para apresentação às autoridades regionais do Departamento Federal de Segurança Pública ao ingressarem, circularem ou saírem do território nacional.

Art. 25. As Confederações Desportivas poderão ser autorizadas a realizar entendimentos junto às autoridades alfandegárias, visando a facilitar a entrada e a saída do material a ser utilizado pelas delegações que participem de competições internacionais.

Art. 26. Compete aos Departamentos de Trânsito e às Circunscrições Regionais de Trânsito a expedição da Permissão Internacional para Conduzir, Certificado Internacional de Circulação e Caderneta de Passagem nas Alfândegas, sendo que nos locais onde não existirem os referidos órgãos, o Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir aquela competência à Confederação Brasileira de Automobilismo, ao Touring Club do Brasil ou a outra entidade idônea.

Parágrafo único. Os documentos a que se refere este artigo terão validade por um (1) ano, e os emolumentos correspondentes serão fixados por decreto do Poder Executivo, mediante proposta do Conselho Nacional de Trânsito.

#### CAPÍTULO V

##### Dos Sinais de Trânsito

Art. 27. Ao longo das vias terrestres, haverá, sempre que necessário, sinais de trânsito destinados a condutores e pedestres.

§ 1º É proibido afixar sobre os sinais de trânsito ou junto a eles quaisquer legendas ou símbolos que não se relacionem com as respectivas finalidades.

§ 2º É vedado o emprego, ao longo das vias terrestres, de luzes e inscrições que gerem confusão com os sinais de trânsito.

§ 3º Nas estradas, não será permitida a utilização de qualquer forma de publicidade que possa distrair a atenção dos condutores de veículos ou prejudicar a segurança do trânsito.

Art. 28. Todo sinal de trânsito deverá colocar-se em posição que o torne perfeitamente visível ou legível de dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança.

Art. 29. Os pontos de travessia de vias terrestres, destinados a pedestres, deverão ser sinalizados por meio de faixas pintadas ou demarcadas no leito dessas vias.

Art. 30. As portas de entrada e as de saída de veículos em estabelecimentos destinados a oficina, depósito ou guarda de automóveis, deverão ser devidamente sinalizadas.

Art. 31. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via terrestre, como nas calçadas, deve ser imediato e devidamente sinalizado.

§ 1º É responsável pela sinalização exigida neste artigo a entidade que executar a obra ou com jurisdição sobre a via pública.

§ 2º Toda e qualquer obra a ser executada na via terrestre, desde que possa perturbar ou interromper o livre trânsito ou oferecer perigo à segurança de veículos e pedestres, não poderá ser iniciada sem entendimento prévio com a autoridade de trânsito.

Art. 32. Nenhuma estrada pavimentada poderá ser entregue ao trânsito, enquanto não estiver devidamente sinalizada.

Art. 33. Os sinais de trânsito, luminosos ou não, deverão ser protegidos contra qualquer obstáculo ou lu-

miniosidade que perturbe sua identificação ou visibilidade.

Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos deverá ser uniforme.

Art. 34. Fica adotada a Convenção Relativa a um Sistema Uniforme de Sinalização de Trânsito, segundo a Sexta Sessão da Comissão de Transporte e Comunicações da ONU, em junho de 1952.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito poderá instituir sinalização complementar à aprovada pela Convenção referida neste artigo, ou que atenda a qualquer alteração nela introduzida.

Art. 35. Os sinais de trânsito serão:

- a) inscritos em placas;
- b) pintados, demarcados ou apostos no leito da via pública;
- c) luminosos;
- d) sonoros;
- e) por gestos do agente da autoridade ou de condutor.

Art. 36. Na falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização, não se aplicarão sanções pela inobservância dos deveres e proibições estipulados neste Código e seu Regulamento, para cuja observância seja indispensável a sinalização.

Art. 37. Respeitadas as respectivas jurisdições, compete aos órgãos executivos de trânsito a sinalização das vias terrestres.

#### CAPÍTULO VI

##### Dos Veículos

Art. 38. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto ao sistema de tração, finalidade, categoria, dimensões, peso, equipamento e outras características.

Art. 39. Só poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujos peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pela autoridade competente.

Art. 40. Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste Código e do seu Regulamento.

§ 1º Além da vistoria que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras, a critério da autoridade de trânsito.

§ 2º São equipamentos obrigatórios dos veículos automotores:

- a) para-choques dianteiro e traseiro;
- b) protetores para as rodas traseiras dos caminhões;
- c) espelhos retrovisores;
- d) limpadores de pára-brisa;
- e) pala interna de proteção contra o sol, para motorista;
- f) faróis e faróis dianteiros de luz branca, amarela ou âmbar;
- g) lanternas de luz vermelha na parte traseira;
- h) velocímetro;
- i) buzina;
- j) dispositivo de sinalização noturna, de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;
- k) extintor de incêndio;
- l) silenciador dos ruídos de explosão do motor;
- m) freios de estacionamento e de pé, com comandos independentes;
- n) luz para o sinal de "pare", inclusive para reboques, carretas e similares;
- o) iluminação da placa traseira;
- p) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás, inclusive para reboques, carretas e similares;
- q) cintos de segurança para a arvore de transmissão de veículo de transporte coletivo e de carga;

r) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

s) registradores de velocidades, nos veículos destinados ao transporte de escolares.

§ 3º O equipamento de motocicletas, motonetas, ciclomotores, motofunções, tratores, microtratores, cavalos-mecânicos, reboques, carretas e seus similares, além dos veículos mencionados no art. 65, será estipulado pelo Regulamento deste Código.

§ 4º Os veículos de propulsão humana ou tração animal deverão ser dotados dos seguintes equipamentos:

- a) freios;
- b) luz branca dianteira e luz vermelha traseira ou catódiptricos nas mesmas cores.

§ 5º O Regulamento deste Código poderá acrescentar os equipamentos obrigatórios previstos nos §§ 2º e 4º deste artigo.

§ 6º Nas estradas, o cano de escapeamento dos caminhões movidos a óleo Diesel deverá ser colocado com saída para cima.

Art. 41. Os veículos serão identificados por meio de placas, obedecendo os modelos e especificações instituídos pelo Regulamento deste Código.

§ 1º Além da placa normal para licenciamento, que será lacrada ao veículo, nos termos do § 2º do art. 61, haverá placas de "Experiência" e de "Fabricante", cujo uso e expedição serão disciplinados pelo Regulamento deste Código.

§ 2º A exigência deste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 42. Todos os veículos automotores deverão registrar-se pelo seu número de identificação, assim considerado o do chassis ou aquele que houver sido gravado pelo fabricante na parte menos perecível do veículo.

§ 1º É vedada qualquer modificação nas características do veículo sem prévia autorização da autoridade competente.

§ 2º O veículo cujo número de identificação houver sido regravado sem autorização da repartição competente somente poderá licenciar-se mediante prévia justificação da propriedade.

Art. 43. Para circular em vias terrestres, os veículos de corrida ficam sujeitos às disposições deste Código e seu Regulamento.

Art. 44. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual de passageiros, ficarão subordinados ao regulamento baixado pela autoridade local.

§ 1º Nos Municípios cuja população for superior a cem mil (100.000) habitantes, os veículos de que trata este artigo adotarão, exclusivamente, o taxímetro, como forma de cobrança de serviço prestado.

§ 2º Nos Municípios de população inferior a cem mil (100.000) habitantes, a autoridade local poderá determinar o uso de taxímetro pelos veículos referidos neste artigo.

§ 3º Nas localidades em que não seja obrigatório o uso de taxímetro, a autoridade competente fixará as tarifas por hora ou corrida, e obrigará sejam os veículos dotados das respectivas tabelas.

§ 4º No cálculo das tarifas dos veículos a que se refere este artigo, considerar-se-ão os custos da operação, manutenção, remuneração do condutor, depreciação do veículo e o justo lucro do capital investido, de forma que se assegure a estabilidade financeira do serviço.

§ 5º A autoridade competente poderá limitar o número de automóveis

de aluguel, atendidas as necessidades da população.

Art. 45. Os veículos de aluguel para transporte coletivo dependerão de concessão, permissão ou autorização da autoridade competente, que lhes fixará os itinerários, horários e tarifas, bem como as demais exigências para a operação.

Art. 46. São competentes para autorizar, permitir ou conceder serviços de transporte coletivo:

a) a União, para as linhas interestaduais e internacionais;

b) os Estados e Territórios, para as linhas intermunicipais;

c) o Distrito Federal e os Municípios, para as linhas locais.

Parágrafo único. Entende-se por linha interestadual aquela cujo itinerário transponha a divisa do Estado, Território ou Distrito Federal.

Art. 47. Os veículos destinados ao transporte de escolares, além das vistorias especiais a que serão submetidos, deverão ser facilmente identificáveis à distância, seja pelo cor, seja por inscrições, e obedecerão às características especiais determinadas pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. Os veículos destinados à aprendizagem sujeitam-se ao disposto neste artigo.

Art. 48. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudos ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo, unicamente, nos de apresentação dos Presidentes da República, do Senado, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal.

Art. 49. Junto aos bordos das placas de identificação dos veículos, não poderão ser colocados emblemas, escudos ou distintivos.

Art. 50. O uso de emblemas, escudos ou distintivos só será permitido, para efeito de identificação e caracterização, em veículos particulares ou oficiais, quando colocados no interior destes ou pintados na parte externa de sua carroceria.

Art. 51. Para transporte de cargas indivisíveis, que excedam as dimensões e peso permitidos, o veículo só poderá circular mediante permissão da autoridade competente.

Art. 52. Não será permitido, nas vias terrestres, desde que possa danificá-las, o trânsito de veículos cujos eixos metálicos tenham botões, tacos, rebordos ou saliências.

Parágrafo único. A exigência deste artigo não se aplica às viaturas militares.

#### CAPÍTULO VII

##### Do Registro dos Veículos

Art. 53. Nenhum veículo automotor poderá circular nas vias terrestres do País sem o respectivo Certificado de Registro, expedido de conformidade com este Código e seu Regulamento.

§ 1º O Certificado de Registro deverá conter características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 54. Todo ato translativo da propriedade de veículo automotor será comunicado à repartição de trânsito expedidora do Certificado de Registro.

Art. 55. O Certificado de Registro de veículo automotor importado só poderá ser expedido pela repartição de trânsito das Capitais dos Estados e dos Territórios, do Distrito Federal, ou pelas Circunscrições de Trânsito.

Art. 56. É criado, com sede no Distrito Federal e subordinado ao Conselho Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores no País e dos Certificados de Registro

Art. 57. AO RENAVAM, serão obrigatoriamente remetidas as segundas vias de todos os Certificados de Registro expedidos no País, e comunicadas:

a) a entrada, no território nacional, de qualquer veículo, ou a sua saída, pelos postos alfandegários;

b) qualquer alteração na propriedade dos veículos;

c) a baixa de veículo.

Parágrafo único. Os Departamentos de Trânsito providenciarão a fim de que, no prazo máximo de quinze (15) dias, contados da expedição dos Certificados de Registro, a sua segunda via seja recebida pelo RENAVAM.

#### CAPÍTULO VIII

##### Do Licenciamento dos Veículos

Art. 58. Os veículos automotores, de propulsão humana ou tração animal, reboques, carretas e similares, em circulação nas vias terrestres do País, estão sujeitos a licenciamento no município de domicílio ou residência de seus proprietários.

§ 1º Em caso de transferência de domicílio ou residência, é válida, durante o exercício, a licença de origem.

§ 2º Quando um veículo vier a ser licenciado em outro Estado, suas placas primitivas deverão ser inutilizadas, dando-se ciência à repartição de trânsito do Estado de origem.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 59. Os veículos novos, no trajeto entre as respectivas fábricas e os municípios de destino, ficam isentos de licenciamento.

Art. 60. As licenças a que estão sujeitos os veículos mencionados no artigo 58 serão expedidas pela repartição competente, após o pagamento dos impostos e taxas devidos, e mediante a apresentação dos documentos exigíveis, entre eles o Certificado de Registro.

Art. 61. Satisfeitas as exigências do artigo anterior, para o fim de identificação, os veículos serão emplacados.

§ 1º As placas de identificação terão suas características definidas no Regulamento deste Código.

§ 2º A placa traseira deverá ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será fixada uma plaqueta destacável, substituível em cada exercício, que conterá o número da placa repetido, o prefixo da respectiva unidade federativa e a indicação do ano de licenciamento.

§ 3º A plaqueta de que trata o parágrafo anterior será definida no Regulamento deste Código e variará de cor de ano para ano, de conformidade com resolução a ser baixada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 4º Os veículos de propriedade da União, dos Estados, dos Municípios, dos Territórios e do Distrito Federal terão, ainda, nas plaquetas, os prefixos: SPF, SPE, SPM, SPT e PDF, respectivamente.

§ 5º Somente os veículos de representação pessoal dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal portarão placas com as cores da Bandeira Nacional.

§ 6º Os veículos das Forças Armadas, quando pintados com as suas cores privativas, terão, em tinta branca e ponto visível, o número e símbolo do seu registro na organização militar competente.

§ 7º Nenhum veículo de propriedade privada será licenciado quando pintado com as cores privativas das For-

ças Armadas, Auxiliares ou ambulâncias.

Art. 62. O Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores, estabelecerá os modelos e disciplinará o uso de placas para veículos dos membros do corpo diplomático de países estrangeiros, repartições consulares e missões internacionais oficialmente credenciadas, importados de conformidade com os princípios fixados em protocolos internacionais.

Art. 63. Independe da satisfação de tributos ou emolumentos o licenciamento:

a) dos veículos de propriedade dos Governos da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, como de suas autarquias;

b) dos veículos de propriedade das repartições estrangeiras acreditadas junto ao Governo brasileiro, nos termos da legislação vigente e dos atos internacionais assinados ou ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não exige os veículos do Certificado de Registro, das vistorias de trânsito e do emplacamento, exceção feita aos tratores e seus similares de utilização exclusivamente agrícola.

Art. 64. Os veículos a frete estão isentos de tributos no Município em cujo território transitarem, desde que não exerçam o transporte remunerado local.

Parágrafo único. Serão considerados em trânsito os veículos a frete que, explorando o comércio de transporte entre pontos determinados, recebam ou deixem passageiros ou mercadorias nas localidades intermediárias.

Art. 65. Toda aparelhagem automotora, destinada à execução de trabalhos agrícolas ou de construção, para transitar em via terrestre, sujeitar-se-á a licenciamento especial na repartição competente.

#### CAPÍTULO IX

##### Dos Condutores de Veículos

Art. 66. Nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado na forma deste Código e seu Regulamento.

Art. 67. As categorias e classes de condutores de veículos, bem como as normas relativas à aprendizagem, aos exames de habilitação e à autorização para dirigir, serão determinadas no Regulamento deste Código.

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito e os Conselhos dos Estados e dos Territórios, na esfera de sua competência, regulamentarão a autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal.

§ 2º A autorização de que trata o parágrafo anterior terá validade local.

Art. 68. Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículo automotor, conferir-se-á a Carteira Nacional de Habilitação, que lhe dará direito a dirigir veículos na sua categoria em todo o território nacional, independentemente da prestação de novo exame, enquanto satisfizer as exigências legais e regulamentares.

Parágrafo único. Quando o condutor transferir seu domicílio, deverá registrar sua carteira Nacional de Habilitação na repartição de trânsito do local do novo domicílio, ou na mais próxima dele.

Art. 69. A Carteira Nacional de Habilitação obedecerá a modelo único, estabelecido pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. Nenhum outro documento substituirá a Carteira Na-

cional de Habilitação para o fim de dirigir veículos.

Art. 70. A Carteira Nacional de Habilitação será expedida pelos Departamentos de Trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios, e, por delegação deles, nas Circunscrições Regionais de Trânsito.

Parágrafo único. Os exames de habilitação dos candidatos inscritos nos Circunscrições Regionais de Trânsito poderão realizar-se perante comissões volantes, designadas pelos Departamentos de Trânsito.

Art. 71. A habilitação para dirigir veículos será apurada através de exame que o candidato requererá à autoridade de trânsito juntando os seguintes documentos, além dos que forem exigidos na regulamentação deste Código:

a) prova de identidade expressamente reconhecida na legislação federal;

b) folha corrida e atestado de bons antecedentes.

§ 1º Não será concedido exame a candidato que não souber ler e escrever.

§ 2º Serão dispensados das exigências da letra "b" os candidatos em efetivo exercício de cargo ou função pública e os representantes de nações estrangeiras.

§ 3º Será facultada a habilitação como condutor de veículo ao liberto condicional e ao condenado em gozo de suspensão condicional da execução de penal, salvo, quanto à habilitação em categoria profissional, se houver sofrido condenação por prática do crime contra os costumes ou o patrimônio.

§ 4º Ao condutor de veículo automotor habilitado em outro país, poderá ser concedida autorização para dirigir nas vias terrestres do território nacional.

Art. 72. Serão padronizados, para todo o país, os exames de habilitação, atendendo à classe e categoria de condutor, e exigidos, no mínimo, os seguintes:

a) de sanidade física e mental, a cargo de médicos do serviço oficial de trânsito ou por ele credenciados;

b) escrito ou oral, sobre leis ou regulamentos de trânsito;

c) prático de direção na via pública.

§ 1º O candidato às categorias profissionais deverá, também, demonstrar conhecimento mecânico do veículo.

§ 2º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório, devendo renovar-se cada quatro anos, exceto para as pessoas de mais de 60 (sessenta) anos de idade, caso em que se renovará cada dois anos.

§ 3º As provas de direção na via pública deverão prestar-se em veículo com câmbio mecânico.

§ 4º Os condutores amadores poderão também dirigir caminhões e camionetas, quando de sua propriedade e seu uso exclusivo.

Art. 73. Aos condutores de veículos de transporte coletivo e de escolares, e aos de carga, quando destinados a inflamáveis, explosivos e material fissil, bem como aos de veículos com capacidade de seis ou mais toneladas, será exigido exame psicotécnico.

§ 1º Em caso de reprovação no exame psicotécnico, o candidato terá direito a novo exame, com a presença do médico do IAPETC.

§ 2º Os exames psicotécnicos serão regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito, e poderão ser estendidos a todas as classes de conduto-

res, à medida que as repartições de trânsito se aparelhem para esse fim.

Art. 74. Para habilitar-se a dirigir veículos mencionados no artigo anterior, o condutor deverá ter, no mínimo, vinte e um anos de idade e dois de exercício efetivo da profissão.

Art. 75. Será facultado o exame de habilitação, na classe de amador, ao portador de defeito físico que pretenda dirigir veículo devidamente adaptado.

§ 1º No exame de sanidade física e mental, o candidato deverá submeter-se a junta médica especializada, designada pela autoridade de trânsito.

§ 2º Nas provas de direção na via pública, o candidato será examinado por uma junta, da qual farão parte um perito examinador, um médico do serviço oficial de trânsito e um membro do Conselho Estadual ou Territorial de Trânsito, ou, no Distrito Federal, um membro do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 76. O condutor condenado por acidente a que der causa deverá ser submetido a novos exames de sanidade e técnico, para que possa voltar a dirigir.

Parágrafo único. Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito, que lhe poderá apreender a carteira de habilitação até a realização deles.

Art. 77. Para participar de competições automobilísticas, o condutor deverá possuir, além da Carteira Nacional de Habilitação, documento expedido pela entidade máxima de direção nacional do automobilismo.

§ 1º Aos corredores do exterior, convidados para participar de competições no território nacional, exigirá-se a Permissão Internacional de Conduzir ou a Carteira Nacional de Habilitação.

§ 2º Para as provas juvenis, o Conselho Nacional de Trânsito expedirá instruções especiais.

Art. 78. O condutor que dirigir veículo automotor com exame de saúde vencido terá sua carteira de habilitação apreendida pela autoridade de trânsito ou seus agentes, mediante recibo.

Parágrafo único. Até que se submeta ao exame de saúde, o condutor será considerado inabilitado e proibido de dirigir.

Art. 79. Aos condutores de tratores, máquinas agrícolas e dos veículos mencionados no artigo 65, será exigido documento de habilitação, quando transitarem pelas vias terrestres.

§ 1º O aprendizado para a obtenção da carteira de habilitação de que trata este artigo poderá ser efetuado nas escolas de mecanização agrícola e nas zonas de aprendizagem devidamente autorizadas.

§ 2º Exigir-se-á dos candidatos à obtenção do documento de que trata este artigo apenas o conhecimento das regras gerais de trânsito e sinalização, além de prova prática de direção do veículo.

§ 3º A autoridade municipal, a seu critério, poderá autorizar a condução de tratores, máquinas agrícolas e veículos de tração animal, nas zonas rurais da respectiva jurisdição, dispensada a observância do disposto neste artigo.

Art. 80. Aos menores de dezoito anos de idade, e maiores de quinze, poderá ser concedida autorização para dirigir, a título precário, bicicletas motorizadas, motocicletas e similares equipadas com motor até 50 cc de cilindrada, obedecidas as seguintes exigências:

a) autorização do pai ou responsável;

b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde residir;

c) habilitação, apurada através dos exames previstos neste Código e seu Regulamento.

Art. 81. Poderá ser concedida autorização para dirigir veículo automotor, a título precário, na categoria de arrador, a quem tenha dezoito anos de idade, desde que, satisfazendo as demais exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, apresente:

a) autorização do pai ou responsável;

b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde residir;

c) apólice de seguro de responsabilidade civil, com o valor estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. A autorização prevista neste artigo perderá sua validade trinta (30) dias após o seu beneficiário completar dezoito anos de idade.

#### CAPÍTULO X

#### Das Deveres, Proibições e Penalidades

Art. 82. É dever de todo condutor de veículo:

I — Dirigir com a atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

II — Conservar o veículo na mão de direção e na faixa própria.

Penalidade: Grupo 2.

III — Guardar distância de segurança entre o veículo que dirige e o que se segue imediatamente à sua frente.

Penalidade: Grupo 2.

IV — Aproximar o veículo da guia da calçada, nas vias urbanas, para embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 3.

V — Desviar o veículo para o acostamento nas estradas, para embarque ou desembarque de passageiros e eventual carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Dar passagem pela esquerda, quando solicitado.

Penalidade: Grupo 3.

VII — Obedecer à sinalização.

Penalidade: Grupo 4.

VIII — Parar o veículo:

a) sempre que a respectiva marcha for interceptada por outros veículos que integrem cortejo, prêmios, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar, e cegos, identificados por bengala branca ou por outro processo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 2.

b) para dar passagem a veículos precedidos de batelões, bem como a veículos do Corpo de Bombeiros, de socorros médicos e serviços da polícia que estejam identificados por dispositivos de alarme e de luz vermelha intermitente.

Penalidade: Grupo 3.

c) antes de transpor linha férrea ou entrar em via preferencial.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Fazer sinal regulamentar de braços ou acionar dispositivo luminoso indicador, antes de parar o veí-

culo, reduzir-lhe a velocidade, mudar de direção ou iniciar a marcha.

Penalidade: Grupo 4.

X — Obedecer a horários e normas de utilização da via terrestre, fixados pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XI — Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal, e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.

Penalidade: Grupo 3. Quando o pedestre estiver sobre a faixa a ele destinada: Grupo 1.

XII — Nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda e mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando tiver de entrar para um desses lados.

Penalidade: Grupo 3.

XIII — Nas estradas onde não houver locais apropriados para a operação de retorno, ou para a entrada à esquerda, parar o veículo no acostamento à direita, onde aguardará oportunidade para cruzar a pista.

Penalidade: Grupo 2.

XIV — Nas vias urbanas, executar a operação de retorno somente nos cruzamentos ou nos locais para isso determinados.

Penalidade: Grupo 4.

XV — Colocar-se com seu veículo à disposição das autoridades policiais, devidamente identificadas, quando por elas solicitado para evitar fuga de delinqüente, ou em casos de emergência.

Penalidade: Grupo 4.

XVI — Prestar socorro a vítimas de acidente.

Penalidade: Grupo 3.

XVII — Portar e, sempre que solicitado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, exibir os respectivos documentos de habilitação, de licenciamento de veículo e outros que forem exigidos por lei ou regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo até apresentação dos documentos exigidos.

XVIII — Entregar, contra recibo à autoridade de trânsito ou seus agentes, qualquer documento dos exigidos no item anterior, para averiguação de autenticidade.

Penalidade: Grupo 4.

XIX — Acatar as ordens emanadas das autoridades.

Penalidade: Grupo 4.

XX — Manter as placas de identificação do veículo em bom estado de legibilidade e visibilidade, iluminando a placa traseira à noite.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Manter acesas as luzes externas do veículo desde o pôr do sol até o amanhecer, quando o veículo estiver em movimento.

Penalidade: Grupo 3.

XXII — Nas estradas, sob chuva, neblina ou cerração, manter acesas as luzes externas do veículo.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Transitar em velocidade compatível com a segurança:

a) diante de escolas, hospitais, estações de embarque e de desembarque, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres;

Penalidade: Grupo 2.

b) nos cruzamentos não sinalizados, quando não estiver circulando em vias preferenciais;

Penalidade: Grupo 2.

c) quando houver má visibilidade;

d) quando o pavimento se apresentar escorregadio;

e) ao aproximar-se da guia da calçada;

f) nas curvas de pequeno raio;

g) nas estradas, cuja faixa de domínio não esteja cercada, ou quando, às suas margens, houver habitação, povoados, vilas ou cidades;

h) à aproximação de animais na pista;

i) quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, prêmios e desfiles.

Penalidade: de c a i, Grupo 3.

Art. 83. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do art. 82:

a) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança ao descer vias com declives acentuados;

Penalidade: Grupo 2.

b) atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos;

Penalidade: Grupo 3.

c) tratar com polidez os passageiros e o público;

Penalidade: Grupo 4.

d) trajarse adequadamente;

Penalidade: Grupo 4.

e) transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Art. 84. É dever do condutor de automóvel de aluguel, além dos constantes do artigo 82:

a) tratar com polidez os passageiros e o público;

Penalidade: Grupo 4.

b) trajar-se adequadamente;

Penalidade: Grupo 4.

c) receber passageiros no seu veículo, salvo se se tratar de pessoas perseguidas pela polícia ou pelo clero público, sob acusação de prática de crime, ou quando se tratar de pessoa embriagada ou em estado que permita prever venha a causar danos ao veículo ou ao condutor.

Penalidade: Grupo 3.

Art. 85. É dever do pedestre:

a) nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando oportunamente, o acostamento, onde existir;

b) nas vias urbanas, onde houver calçadas ou faixas privativas a ele destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única, e em sentido contrário ao dos veículos;

c) somente cruzar a via pública, na faixa própria e, quando não houver faixa, atravessar a via perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento;

d) obedecer à sinalização.

Art. 86. Os condutores de motocicletas e similares devem:

a) observar o disposto no artigo 82;

b) conduzir seus veículos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupos sempre que não houver faixa especial a eles destinada.

Penalidade: Grupo 3.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de tração ou



população humana e aos de tração animal os deveres deste artigo.

Art. 87. Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares, só poderão transitar por estradas quando usarem capacetes de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e apreensão da carteira de habilitação, até que satisficam a exigência.

Art. 88. É proibido a todo condutor de veículo:

I — Dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado.

Penalidade: Grupo 1 e retenção do veículo, para comprovação de habilitação, ou apreensão, quando apurado que o condutor não é habilitado ou autorizado.

II — Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou autorizada.

III — Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua carteira apreendida ou cassada.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da carteira de habilitação.

IV — Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob os efeitos de substância tóxica de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da carteira de habilitação e do veículo.

V — Desobedecer ao sinal fechado ou a parada obrigatória, prosseguindo na marcha.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Ultrapassar pela direita, quando parado em ponto regulamentar de embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 2.

VII — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo e, unicamente, durante o espaço necessário para esse fim, respeitada a preferência do veículo que trafega em sentido contrário.

Penalidade: Grupo 2.

VIII — Ultrapassar outro veículo em pontes, viadutos ou túneis, exceto quando se tratar de duas pistas separadas por obstrução física.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Ultrapassar pela contramão outro veículo nas curvas e aclives sem visibilidade suficiente, bem como nos cruzamentos e nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 2.

X — Ultrapassar outro veículo em movimento nos cortejos.

Penalidade: Grupo 4.

XI — Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der o sinal de que vai entrar à esquerda.

Penalidade: Grupo 3.

XII — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer impedimento à livre circulação, salvo com a permissão da autoridade ou seus agentes.

Penalidade: Grupo 2.

XIII — Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro.

Penalidade: Grupo 2.

XIV — Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária para pequenas manobras.

Penalidade: Grupo 4.

XV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via terrestre.

Penalidade: Grupo 2.

XVI — Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 3.

XVII — Transitar em velocidade superior à permitida para o local.

Penalidade: Grupo 2.

XVIII — Executar a operação de retorno, ainda que nos locais permitidos, com prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, aclives e declives.

Penalidade: Grupo 2.

XIX — Disputar corrida por espírito de emulação.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da carteira de habilitação e dos veículos.

XX — Promover ou participar de competições esportivas, com veículo na via terrestre, sem autorização expressa da autoridade competente e sem as medidas acauteladoras da segurança pública.

Penalidade: Grupo 1 (cinco vezes) e apreensão da carteira de habilitação e do veículo.

XXI — Transitar com o veículo em velocidade reduzida, em faixa inadequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXII — Dirigir:

- a) fora da posição correta,
- b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvado o caso previsto no artigo 75;
- c) com o braço pendente para fora do veículo;
- d) calçado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

XXIII — Fazer uso de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 3.

XXIV — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo para regularização.

XXV — Transitar com os faróis altos ou desregulados, de forma que perturbe a visão dos condutores que transitam em sentido oposto.

Penalidade: Grupo 3, nas cidades, e Grupo 1, nas estradas.

XXVI — Usar a buzina:

- a) à noite, nas áreas urbanas;
- b) nas áreas e nos períodos em que esse uso for proibido pela autoridade de trânsito;
- c) prolongada e sucessivamente, a qualquer pretexto;

d) sem necessidade e quando, embora como advertência prévia, possa esse uso assustar ou causar males a pedestres ou a condutores de outros veículos;

e) para apressar o pedestre na travessia da via pública;

f) a pretexto de chamar alguém ou, quando se tratar de veículo a frete, para angariar passageiros;

g) ou equipamento similar com som ou frequência em desacordo com as estipulações do Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 1.

XXVII — Usar, indevidamente, aparelho de alarme ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

XXVIII — Usar descarga livre, bem como silenciadores de explosão de motor insuficientes ou defeituosos.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

XXIX — Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da carteira de habilitação.

XXX — Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da carteira de habilitação.

XXXI — Transitar com o veículo:

- a) produzindo fumaça;
- b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

c) com deficiência de freios;

Penalidade: Grupo 1 e retenção do veículo para regularização.

d) sem nova vitória, depois de reparo em consequência de acidente grave;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo para vitória.

e) com carga excedente de lotação e fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial;

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo para regularização.

f) como transporte de passageiros, se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito;

Penalidade: Grupo 2 e apreensão da carteira de habilitação e do veículo.

g) derramando, na via pública, combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo, para regularização.

h) com registrador de velocidade viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

i) em locais e horários não permitidos;

Penalidade: Grupo 4.

j) com placa ilegível ou parcialmente encoberta;

Penalidade: Grupo 1.

k) sem estar devidamente licenciado;

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

l) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro;

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo.

m) sem a sinalização adequada, quando transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo;

Penalidade: Grupo 3 e retenção, para regularização.

n) com falta de inscrição da tara ou lotação, quando se tratar de veículos destinados ao transporte de carga ou coletivo de passageiros;

Penalidade: Grupo 4.

o) em mau estado de conservação e segurança.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

XXXII — Dirigir o veículo sem acionar o limpador de para-brisa, durante a chuva.

Penalidade: Grupo 4.

XXXIII — Conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de carga nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais e com permissão da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIV — Transportar carga arrastando-a.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXV — Realizar reparos em veículos na pista de rolamento.

Penalidade: Grupo 3.

XXXVI — Rebocar outro veículo com corda ou cabo metálico, salvo em casos de emergência, a critério da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3.

XXXVII — Retirar, sem prévia autorização da autoridade competente, o veículo do local do acidente com ele ocorrido, e do qual haja resultado vítima, salvo para prestar socorro de que esta necessite.

Penalidade: Grupo 2.

XXXVIII — Falsificar os selos da placa ou da plaqueta do ano de identificação do veículo.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo.

XXXIX — Fazer falsa declaração de domicílio ou residência para fins de licenciamento ou de habilitação.

Penalidade: Grupo 2.

XXXIX — Estacionar o veículo:

- a) nas esquinas, a menos de três (3) metros do alinhamento de construção da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de 10 (dez) metros, para os demais veículos;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

b) afastado da guia da calçada, em desacordo com o Regulamento;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

c) junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registro de água e postos de visita de galerias subterrâneas;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

d) sobre a pista de rolamento das estradas;

Penalidade: Grupo 1 e remoção.

e) nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

f) em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

g) nos viadutos, pontes e túneis;

Penalidade: Grupo 2 e remoção.

h) ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

i) à porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

j) onde houver guia de calçada rebaixada para entrada ou saída de veículos;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

k) nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

l) sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

m) em aclives ou declives, sem estar o veículo engrenado, além do freado e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança;

Penalidade: Grupo 3.

n) na contramão de direção;

Penalidade: Grupo 4.

o) em local ou horário não permitidos;

Penalidade: Grupo 3.

p) junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.  
g) sobre o canteiro divisor de pistas de rolamento, salvo onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

§ 19. Além do estacionamento, a parada de veículos é proibida nos casos compreendidos nos itens a, b, f, g, h, n e q, e onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 4.

§ 20. No caso previsto no item m, é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 89. Quando, por motivo de força maior, um veículo não puder ser removido da pista de rolamento ou dever permanecer no respectivo acostamento, o condutor deverá colocar sinalização, de forma que previna os demais motoristas.

§ 19. As mesmas medidas de segurança deverão tomar-se pelo condutor, quando a carga, ou parte dela, cair sobre a via pública e não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 20. Nos casos previstos neste artigo e no seu § 19, o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar-se de outro meio que o torne visível, ou a carga derramada sobre a pista, em distância compatível com a segurança do trânsito.

§ 30. É proibido abandonar sobre a pista de rolamento todo e qualquer objeto que haja sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou cargo, nos termos deste artigo e seus parágrafos.

Penalidade: Grupo 2, para qualquer dos casos previstos no artigo e seus parágrafos.

Art. 90. É proibido aos condutores de veículos de transporte coletivo, além do disposto nos arts. 88 e 89:

a) dirigir com a respectiva vista-tin vencida;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

b) dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

c) conversar, estando com o veículo em movimento;

Penalidade: Grupo 4.

d) dirigir com defeito em qualquer equipamento obrigatório ou com sua falta;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

e) dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito nele, quando estiver transportando escolares;

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo.

f) descer rampas íngremes com o veículo desengrenado;

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único: O disposto no item f deste artigo estende-se aos condutores de veículos com mais de 6 (seis) toneladas e aos que transportem inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Art. 91. É proibido ao condutor de automóvel de aluguel, além do que dispõe o art. 88:

a) violar o taxímetro;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da carteira de habilitação e do veículo.

b) cobrar acima da tabela;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da carteira de habilitação.

c) retardar, propositalmente, a marca do veículo ou seguir itinerário mais extenso, desnecessariamente;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da carteira de habilitação.

d) dirigir com excesso de lotação.

Penalidade: Grupo 3.

Art. 92. É proibido ao pedestre:

a) permanecer ou ancorar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

b) cruzar pista de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;

c) atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

d) utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, exceto em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

e) andar fora da faixa própria, onde esta exista;

f) atravessar a via com o sinal fechado.

Penalidade: Ver art. 105 e parágrafos.

## CAPÍTULO XI

### Das Infrações

Art. 93. Considerar-se-á infração a inobservância de qualquer preceito deste Código, de seu regulamento e das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 94. O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades:

a) multa;

b) apreensão de documento de habilitação;

c) cassação de documento de habilitação;

d) remoção do veículo;

e) retenção de veículo;

f) apreensão do veículo.

§ 19. Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades em que haja incorrido.

§ 20. A aplicação das penalidades previstas neste Código não acarreta exoneração das cominações administrativas de outras natureza, civis e penais cabíveis.

§ 30. O ônus decorrente da remoção ou apreensão de veículo recairá sobre seu proprietário.

Art. 95. Nos casos de apreensão do documento da habilitação, a suspensão de direito de dirigir dar-se-á por prazo de um a doze meses, por decisão fundamentada da autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Além dos casos previstos em outros artigos deste Código, a apreensão do documento de habilitação far-se-á:

a) quando o condutor utilizar o veículo para a prática de crime;

b) quando for multado por três vezes no período de um ano, por infrações compreendidas nos Grupos 1 (um) e 2 (dois);

c) por incontinência pública ou conduta escandalosa do condutor;

d) por dirigir veículo de categoria para a qual não estiver habilitado, ou autorizado;

e) no caso do art. 76, parágrafo único;

f) por dirigir com exame de saúde vencido, até que seja aprovado em novo exame (art. 78 e parágrafo único).

Art. 96. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

a) quando o condutor, estando com a carteira de habilitação apreendida, for encontrado dirigindo;

b) quando a autoridade comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de tóxico, após duas apreensões pelo mesmo motivo;

c) quando o condutor deixar de preencher as condições exigidas em lei ou regulamento para a direção de veículos.

Art. 97. Aos menores autorizados a dirigir, nos termos dos arts. 80 e 81, quando incidirem em infrações dos Grupos 1 ou 2, será cassada a respectiva autorização.

Art. 98. Além dos casos já referidos nesta Código, a apreensão do veículo poderá dar-se:

a) em cumprimento a mandado judicial;

b) quando, licenciado no estrangeiro, houver entrado ou permanecer ilegalmente no País.

Parágrafo único. A apreensão do veículo não se dará enquanto estiver transportando passageiros, carga perecível ou que possa vir a causar danos à segurança pública, salvo se puder danificar a via terrestre ou a sinalização do trânsito.

Art. 99. Satisfeitas as exigências legais e regulamentares, os veículos retidos, removidos ou apreendidos serão imediatamente liberados.

Art. 100. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos e aos seus condutores, conforme o caso.

Art. 101. Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente a prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, à conservação e inalterabilidade de suas características e fins, à matrícula de seus condutores, quando esta se exigir, e a outras disposições que deva observar.

Art. 102. Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único. No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 103. O prazo para o pagamento das multas ou depósito de seus valores, com o fim de recurso, será de dez (10) dias, se a infração se der nas vias urbanas, e de vinte (20) dias, quando se verificar nas rodovias e o veículo estiver licenciado em município diverso do de sua ocorrência.

§ 19. Nos casos de imposição de multa por infração ocorrida em rodovia ou em que o veículo seja licenciado em município distinto daquele no qual ela se verificar, refer-se-á a carteira de habilitação do condutor, contra vale-carteira, com validade por trinta (30) dias.

§ 20. Vencidos os prazos estabelecidos neste artigo, sem o pagamento ou o depósito do valor da multa, a repartição competente para arrecadá-la providenciará a apreensão do veículo, que somente será liberado após satisfeito o débito apurado.

§ 30. O Conselho Nacional de Trânsito disciplinará, por meio de resolução, o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações em localidades diferentes da de licenciamento do veículo ou de habilitação do motorista.

Art. 104. As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza e serão impostas e arrecadadas pela repartição em cuja jurisdição haja ocorrido a infração.

Art. 105. Sempre que a segurança do trânsito o recomendar, o Conselho Nacional de Trânsito poderá estabelecer multas para pedestres e para veículos de propulsão humana ou tração animal.

§ 19. O valor das multas de que cuida este artigo não poderá ser superior, para os pedestres, a 1% (um por cento) do salário-mínimo vigente na região; e 100% (cem por cento), para os veículos nele referidos.

§ 20. A fixação do valor das multas para os Estados e Territórios far-se-á mediante proposta dos respectivos Conselhos de Trânsito.

Art. 106. O pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir as disposições deste Código, de seu Regulamento e das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 107. As infrações punidas com multas assim se classificam:

I — infrações do Grupo 1, sujeitas a multa de valor entre 20% (vinte por cento) e 100% (cem por cento) do salário-mínimo vigente na região;

II — infrações do Grupo 2, sujeitas a multa de valor entre 20% (vinte por cento) e 50% (cinquenta por cento) do salário-mínimo vigente na região;

III — infrações do Grupo 3, sujeitas a multa de valor entre 10% (dez por cento) e 20% (vinte por cento) do salário-mínimo vigente na região;

IV — infrações do Grupo 4, sujeitas a multa de valor entre 5% (cinco por cento) e 10% (dez por cento) do salário-mínimo vigente na região.

§ 19. As multas aplicar-se-ão em dobro, quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano.

§ 20. O Conselho Nacional de Trânsito, periodicamente, observados os limites previstos neste artigo e considerando os índices de ocorrências das diversas infrações, fixará o valor das multas para o Distrito Federal, bem como para os Estados e Territórios, ouvidos, quanto a estes, os respectivos Conselhos de Trânsito.

Art. 108. As multas impostas a condutores de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e autárquico deverão ser comunicadas aos respectivos órgãos, para o desconto em folha em favor da repartição de trânsito arrecadadora, salvo recurso tempestivo.

Art. 109. O débito de multas impede a renovação do licenciamento de veículo.

Art. 110. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a cinco por cento (5%) do salário-mínimo vigente na região.

## CAPÍTULO XII

### Dos Recursos contra a Aplicação de Penalidades

Art. 111. Das decisões dos chefes das repartições locais de trânsito sobre penalidades aplicadas em virtude de infrações previstas neste Código caberá recurso para a Junta de Recursos de Trânsito (JURETRAN).

Art. 112. O recurso será apresentado à autoridade que houver proferido a decisão, a qual, após informá-lo, o encaminhará à Junta.

Art. 113. O prazo para recurso será de vinte (20) dias, contados da ciência, por qualquer modo, da decisão.

Parágrafo único. Quanto à autoridade de trânsito ou seus agentes, no momento em que ocorrer a infração, fornecer ao condutor, contra recibo, vale-carteira ou outro documento relacionado a aplicação da penalidade, dessa data se contará o prazo estabelecido neste artigo.

Art. 114. O recurso não terá efeito suspensivo.

Art. 115. Nos casos de multa, como nos em que o recorrente deva satisfazer débito de outra natureza, decorrente de infração de trânsito, o recurso somente se admitirá se acompanhado da guia de depósito da importância correspondente.

Art. 116. Nas capitais dos Estados e Territórios, como no Distrito Federal, haverá uma Junta de Recursos do Trânsito.

Parágrafo único. Em caso de necessidade, a critério dos respectivos governos, poderão ser criadas outras Juntas nas Capitais dos Estados e Territórios e no Distrito Federal, e em cada Circunscrição Regional de Trânsito onde o volume de recursos recomende a medida.

Art. 117. A Junta de Recursos do Trânsito terá a seguinte composição:

1. Presidente, escolhido dentre três advogados indicados pela Seção local da Ordem dos Advogados do Brasil;

2. Representante da repartição de trânsito local;

3. Representante dos condutores, escolhido dentre cinco nomes indicados pela respectiva entidade representativa no Estado, Território ou Distrito Federal.

§ 1º Os membros da Junta serão nomeados pelo Governador, nos Estados e Territórios, e pelo Prefeito, no Distrito Federal, com mandato por três (3) anos, admitida a recondução.

§ 2º O representante da repartição de trânsito e o dos condutores terão um suplente, cuja nomeação obedecerá ao exigido para a dos membros efetivos.

Art. 118. A Junta elaborará o seu regimento, que será aprovado pelo Governador, nos Estados, e pelo Prefeito, no Distrito Federal.

Parágrafo único. O regimento da Junta estabelecerá:

I — A proibição da defesa oral nos seus julgamentos;

II — A distribuição alternada dos recursos aos seus três membros, como relatores;

III — O prazo máximo para que o recurso receba julgamento.

#### CAPÍTULO XIII

##### Do Fundo Nacional de Trânsito

Art. 119. É criado o Fundo Nacional de Trânsito (FUNTRAN), destinado a proporcionar a realização de estudos e investigações atinentes ao trânsito, assim como recursos à elaboração e execução de programas de trânsito, com caráter nacional ou local, na forma do seu regulamento.

Art. 120. São receitas do FUNTRAN:

a) 30% (trinta por cento) do produto da arrecadação de multas aplicadas com fundamento neste Código;

b) 2% (dois por cento) do valor da venda, nas fontes de produção, dos pneus e câmaras de ar;

c) 20% (vinte por cento) dos emolumentos pela expedição de documentos com base nesta Lei;

d) as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas.

Art. 121. A administração do Fundo de Trânsito competirá ao Conselho Nacional de Trânsito, que lhe aplicará os recursos diretamente ou através de convênios.

Art. 122. O saldo positivo do Fundo de Trânsito, apurado em balanço no término de cada exercício financeiro, transferir-se-á para o exercício seguinte, a crédito do próprio Fundo.

#### CAPÍTULO XIV

##### Disposições Finais e Transitórias

Art. 123. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Territórios, nas estradas sobre as quais tenham jurisdição, para melhor fiscalização e

maior segurança do trânsito em cada uma delas, estabelecerão, a sua margem, postos policiais, dotados, inclusive, com o indispensável para o auxílio às vítimas de acidentes.

Art. 124. A União poderá prestar ajuda financeira e técnica às unidades federativas que organizarem cursos para a seleção e adestramento do seu pessoal com exercício efetivo na administração e fiscalização do trânsito, se se obrigarem a somente nomear, admitir ou contratar para essas funções os aprovados nesses cursos, e aceitarem sejam eles fiscalizados por funcionário designado pela União.

Parágrafo único. Os programas cursos de que trata este artigo deverão ser aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 125. No Distrito Federal, o registro, o licenciamento e o emplacamento de veículos competirão à Prefeitura.

Art. 126. As repartições de trânsito e as concedentes de serviços de transportes coletivos fornecerão aos Conselhos de Trânsito os elementos por eles solicitados, para o levantamento da estatística prevista neste Código.

Art. 127. As repartições de trânsito e as encarregadas de pericia de acidente, para relatório de estatística de acidentes, utilizarão o modelo-padrão elaborado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 128. Após dois anos de vigência deste Código nenhum dirigente ou instrutor de escola de aprendizagem ou examinador de trânsito poderá exercer essas funções sem que possua certificado de habilitação correspondente, expedido pelo Departamento de Trânsito.

Art. 129. Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, ficam obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de "Experiência", conforme modelos aprovados e rubricados pelo Departamento de Trânsito.

Parágrafo único. Estão isentos de selo os livros referidos neste artigo.

Art. 130. Nenhuma instalação poderá atravessar ou tangenciar a via terrestre sem que ofereça a devida segurança e obediência à altura fixada pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre ela.

Art. 131. A construção, adaptação e estabelecimento de pistas permanentes destinadas a competições desportivas automobilísticas dependerá de autorização do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 132. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar socorro pronto e integral àquele.

§ 1º A autoridade policial que, na via pública ou estabelecimento hospitalar, primeiro tiver ciência do acidente, no caso deste artigo, anotar a identidade do condutor e o convidará a comparecer à repartição policial competente nas vinte e quatro (24) horas imediatamente seguintes.

§ 2º Nos acidentes de que trata este artigo ao condutor que não dispensar socorro à vítima, imediato e integral, não se admitirá a prestação de fiança.

Art. 133. Pelo menos uma vez cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito em todo o território nacional, com a cooperação de todos os

órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 134. O Ministério da Educação e Cultura, de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito, incluirá noções de trânsito nos currículos das escolas primárias e médias.

Art. 135. Os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, em suas relações recíprocas, gozarão de franquias postal-telegráficas.

Art. 136. Os débitos dos proprietários e condutores de veículos decorrentes de infração-a dispositivo deste Código, terão o seu valor atualizado monetariamente, em função das variações do poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre correção monetária dos débitos fiscais.

Art. 137. Dentro do primeiro ano de vigência deste Código, o Conselho Nacional de Trânsito publicará volume que contenha as principais regras de trânsito, devidamente ilustradas, para distribuição gratuita por intermédio das repartições de trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Parágrafo único. Para execução do disposto neste artigo, fica o Poder Executivo autorizado a abrir um crédito especial de cem milhões de cruzeiros (Cr\$ 100.000.000), pelo Ministério da Justiça e Negócios Internos, dispensado, para a sua aplicação, o registro prévio do Tribunal de Contas.

Art. 138. Os documentos de registro ou propriedade de veículos atualmente adotados deverão ser substituídos pelo Certificado de Registro dentro de três anos, contados da entrada em vigor do Regulamento deste Código.

Art. 139. A exigência do Certificado de Registro para o licenciamento de veículo somente se fará após o terceiro ano de vigência do Regulamento deste Código.

Art. 140. Todos os veículos automotores atualmente em uso deverão adaptar-se às exigências deste Código e seu Regulamento nos três primeiros anos imediatamente seguintes à entrada em vigor do último.

Art. 141. O exame psicotécnico de que trata o art. 73 deste Código, nas unidades federativas onde não houver aparelhagem necessária à sua realização, até que dela disponham, poderá substituir-se por outro equivalente.

Art. 142. A primeira composição do Conselho Nacional de Trânsito, na forma do art. 6º, deverá levar-se a termo nos sessenta (60) dias imediatamente seguintes à expedição do Regulamento deste Código.

Art. 143. Enquanto não se aprovar o quadro do RENAVAL, poderão ser requisitados, para a execução dos seus serviços, pelo Ministro da Justiça e Negócios Internos, funcionários federais, dos quadros dos Ministérios ou das autarquias, sem prejuízo dos seus vencimentos, vantagens e direitos.

Art. 144. O Poder Executivo, dentro de cento e oitenta (180) dias, contados do início da vigência deste Código, expedirá o seu Regulamento.

Parágrafo único. O Projeto do Regulamento elaborará-se pelo Conselho Nacional de Trânsito, que o deverá apresentar ao Ministro da Justiça e Negócios Internos no prazo de cento e vinte (120) dias, a partir da vigência deste Código.

Art. 145. Esta Código entrará em vigor sessenta (60) dias após a sua publicação, revogados o Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, o Decreto-Lei nº 9.545, de 3 de agosto de 1946, o § 3º, do art. 14, do Decreto-

Lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, com a redação que lhe deu a Lei nº 4.638, de 26 de maio de 1966, e as demais disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Da Sr. Zila Botelho Velloso, viúva do saudoso Deputado Gil Velloso, a Presidência recebeu carta em que agradece as manifestações de solidariedade dos membros e servidores do Senado por ocasião do falecimento do seu esposo.

O Sr. Primeiro Secretário vai proceder à sua leitura.

E' lida a seguinte

Brasília, 23 de março de 1966.

Exmo. Sr..

Senador Auro de Moura Andrade

DD. Presidente do Senado Federal

Nesta Capital

Excelência,

Surpreendida pelo destino que reservou para mim e meus filhos o trazo amarelado de um golpe tão profundo, em meio a dificuldades outras que se nos afiguravam insuperáveis, encontramos no seio dessa bendita Casa o apoio necessário para enfrentar, com tranquilidade e coragem, o futuro ameaçador que a desventura nos impõe.

Solicito ao eminente Presidente que receba e transmita o nosso sincero e imorredouro agradecimento àqueles nobres senadores e dignos funcionários, que de lágrimas nos olhos, num gesto altamente dignificante, ofereceram amparo à viúva e aos filhos de um colega de Parlamento colhido pela fatalidade.

Estamos comovidos pelas inequívocas demonstrações de amizade e carinho, respeito e veneração à memória de nosso mesquiceiro Gil Velloso, que em vida tanto se honrara de posuir colegas tão amigos, tão bons e tão humanos.

Imploramos, fervorosamente, a Deus que conceda a todos os integrantes do Senado — do mais eminente de seus pares ao mais humilde de seus funcionários — motivos parentes de saúde, paz e alegria, extensivas às suas dignas famílias.

Queira V. Exa. receber o testemunho de nossa eterna gratidão. — Zila Botelho Velloso.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Continua a hora do expediente.

Tem a palavra o nobre Senador José Ermírio.

O SR. JOSE ERMIRO:

(Lê o seguinte discurso) — Senhor Presidente, Senhores Senadores, todos os ilustres membros desta Casa são testemunhas de minha curta, mas já tão intensa vida política e parlamentar, que tenho procurado pautar pelos mesmos princípios com que, através de tantos anos, venho norteando minha existência de homem, de chefe de família e de cidadão.

Rara é a semana — para cansaço de meus eminentes colegas — em que não tenho assumido a esta tribuna livre e democrática, para discutir os mais variados problemas, mas todos, sem exceção, de absoluto interesse nacional. Por isso mesmo tenho encontrado para as minhas palavras o máximo da bondosa atenção de todos, para não dizer da mais cordial e estimulante simpatia.

Aqueles que, gratuitamente, chegaram a pensar que, ao postular o voto consciente do povo pernambucano, estava este modesto Senador apenas



procurando a satisfação de sua vaidade pessoal, ou ainda a cata de imunidades, já tiveram a ombridade — felizmente — de reconhecer seu engano.

Hoje, porém, senhor Presidente, forçado por atos e fatos estranhos, absolutamente estranhos à minha vontade, devo ocupar o precioso tempo desta Casa para debater assunto que diz respeito exclusivamente à minha pessoa e ao meu nome, evidentemente que com reflexos no mandato popular que aqui procuro exercer com dignidade, esforço e dedicação.

Pecô, pois, desde logo, sinceras desculpas por essa alteração na linha de condução que a mim mesmo me impusera nesta Casa.

Senhor Presidente.

Quem, como V. Exa., conhece São Paulo, quem tem convivido com aquele grande povo, quem vem acompanhando a sua história, notadamente política, não pode desconhecer a existência, bem no coração de sua tentacular capital, de um arsenal de mentiras, de onde partem as setas envenenadas que procuram atingir a tudo e a todos. Tem a conformação de um verdadeiro quisto, resultante da concentração de ódios, sobre ódios e mais ódios. Sua sede é o jornal "O Estado de São Paulo", e sua figura exponencial o senhor Júlio de Mesquita Filho.

Não pretendo polemizar com esse cidadão, pois nem tenho tempo para isso. De modo que estas palavras — as pronuncio não como resposta ou reação ao seu jornal, mas simplesmente em atenção aos eminentes Senadores que compõem esta Casa, cujo fechamento, aliás, tem sido reiteradamente defendido pelo citado "democrata" que — diga-se de passagem — jamais disputou um cargo eletivo, sempre fugiu do julgamento das urnas;

Trata-se de pessoa por demais conhecida, que se julga — até hoje não se sabe com que fundamento — dono e senhor onipotente da Verdade, vestal da vida nacional e internacional, catão e censor da virtude brasileira. Tanto assim que, sem se dar conta de todo o seu ridículo, tem pretendido dar lições de Cristianismo ao Santo Padre, de udenismo UDN, de oolítica aos políticos, de administração aos administradores, de governo aos governantes, de militarismo aos militares, de comunismo aos comunistas, e assim por diante.

Nada, ninguém, nenhum setor de nossa sociedade tem escapado do vírus de sua calúnia, da peçonha de suas injúrias. Para isso basta contrariar seus interesses do momento, ou os interesses daqueles a quem está servindo na ocasião. Entretanto, mesmo que se quisesse, quem poderia acompanhar a dança de suas constantes mutações e flutuações?

Pois bem: com o objetivo claro e sincero da defesa das riquezas de nosso subsolo — que o recente episódio do contrabando de minérios atômicos veio justificar ainda mais — apresentei à consideração do Congresso Nacional a Emenda Constitucional número 1, de 1965, que via, exclusivamente, garantir a maioria de capital nacional nas empresas de mineração no País. Nada mais simples, nada mais patriótico, tanto assim que aqui foi aprovada em primeira discussão por quarenta votos, contra quatro. Foi o bastante para que o conhecido dono de jornal que, ou não leu a minha Emenda, ou se não entendeu — hipótese mais provável — retirasse sua estante de venenos uma grande porção para, a pretexto de defender o capital estrangeiro, a que tanto e tão bem tem servido, atirá-la sobre meu nome de minhas empresas, na vã tentativa de prejudicá-los.

Assim é que, com a mesma permanentemente maldade, repetiu sedições e já desmoralizadas alegorias contra minha pessoa, insistindo em acusações que os fatos se encarregam de desmentir a começar pela minha "aliança" com os comunistas em Pernambuco. Aliás, como em alívia e justamente indignada carta um de meus filhos teve oportunidade de ressaltar, que autoridade moral tem o senhor Júlio de Mesquita Filho para acusar alguém de aliar-se a comunistas?

Se é sabido e ressabido que andou de namoro político, quase noivado com Luis Carlos Prestes, desde os idos de 1946, quando pleteou seu apoio para o candidato de sua preferência ao Governo do Estado de São Paulo? Quando está na memória de todos a sua ostensiva participação, ao lado de diversos líderes comunistas nacionais e internacionais (como o poeta Pablo Neruda) — em comício no Estádio do Pacaembu, em S. Paulo? Quando ele mesmo declarou, perante as câmeras de televisão, que um de seus filhos, exatamente em homenagem ao chefe comunista brasileiro, recebeu o nome deste?

Senhor Presidente, todo Pernambuco sabe de minha terrível luta eleitoral. Sabe das dificuldades de toda sorte que foram antepostas à minha candidatura, a começar pelos rios e rios de dinheiro excuso, oriundo das arcas suspeitas do famigerado BAD contra o qual o senhor Júlio de Mesquita jamais mandou escrever uma só linha. Todo o Recife sabe que ao pleteei o voto dos comunistas, anes vetei qualquer participação do Sr. Luis Carlos Prestes em minha campanha, aliada também adotada pelo correto Governador Miguel Arraes. Testemunha insuspeita dessa minha decisão é o atual Governador e líder governista de Pernambuco, senhor Paulo Guerra.

Minha vida, senhor Presidente, tem sido de trabalho, trabalho e mais trabalho, visando contribuir para o desenvolvimento deste grande País. Como jamais pedi favores ou privilégios de qualquer espécie — e todos hão de reconhecer que possuía condições para isso — tenho provocado as iras daqueles pobres diabo que não acreditam se possa vencer sem negócios fáceis e sem favorecimentos.

Sabem os senhores Senadores o porquê de tanto ódio ao meu modo de proceder?

Simplemente porque levei toda a minha vida lutando para derrubar monopólios que, como brasileiro, não podia suportar, quanto mais participar, o que muitas vezes me foi proposto, sempre encontrando minha indignada repulsa.

Permitam-me a imodéstia de aqui sucunamente relatar o que foi feito a respeito:

1º) Vencemos o monopólio do alumínio, numa luta áspera e dura de mais de 10 anos, na qual coloquei em risco até a minha saúde, e apesar de toda a frieza e desinteresse do Governo. Impedimos que, na época, se entregasse a metade da produção de energia elétrica de Paulo Afonso a empresas estrangeiras, ao preço irrisório de 28 centavos de um cruzeiro o quilowatt, com o que se eliminaria toda e qualquer possibilidade de desenvolvimento do Nordeste;

2º) Igualmente rompemos, vitoriosamente, o monopólio do cimento, sendo que tivemos até de importá-lo para a construção de nossa primeira fábrica, vez que, naquela ocasião, estava em mãos estrangeiras toda a sua produção. Hoje, como consequência de nossa atuação 80% da fabricação de cimento está em poder de brasileiros;

3º) Derrubamos o monopólio do rayon, o monopólio do fioco, o mo-

nopólio da refinação e desodorização do óleo comestível de algodão;

4º) Há mais de cinco anos que, sem qualquer ajuda oficial, lutamos pela implantação, no Estado de Minas Gerais, de uma fábrica de zinco, sempre com matéria-prima nacional e total, com o que contribuiremos ainda mais para economia de nossas divisas;

5º) Há seis anos que, no Estado de Goiás, na região de Niquelândia, com enormes despesas mensais, sem qualquer lucro, vimos sondando o solo, sem que até agora, infelizmente, os resultados desse trabalho autorizasse a instalação de uma usina, nem ao menos com capacidade para 5.000 toneladas anuais. Talvez seja por isso mesmo que alemães e norte-americanos tenham se desinteressado por essa região e por essas pesquisas, e não ser que sejam outras, muito outras as suas intenções;

6º) A pedido do eminente Marechal Eurico Dutra, então Ministro da Guerra, cujo testemunho posso invocar a qualquer momento, no exclusivo interesse da defesa nacional, e por outros motivos que não devo nem posso revelar, adquirimos uma fábrica moderníssima, toda de aço inoxidável, de trinitro-tolueno, que está parada até hoje, pois funcionou apenas alguns meses, e que nos deu prejuízo de cerca de 5 milhões de dólares. Felizmente que não mais precisamos funcionar, pois a guerra terminou, e já mais pretenderíamos contribuir para o extermínio de nossa mocidade ou mesmo da mocidade de outros países. Mas se a Nação precisar dessa fábrica, ela está, na Cia. Nitroquímica Brasileira, à sua disposição.

Claro que nossa pujança industrial dependeu, e decisivamente, do elemento humano com que tivemos a felicidade de poder contar. Por isso mesmo, contrariamente ao que afirmou o referido jornal, temos dado a maior atenção aos problemas de assistência social, educacional e hospitalar.

Tanto assim que instalamos e mantemos cinco hospitais em nossas principais fábricas, sendo que o sexto teve sua pedra fundamental lançada em Igarapé, no Estado de Pernambuco. O hospital da Cia. Nitroquímica Brasileira, situado em São Miguel Paulista, nos arredores de São Paulo, por exemplo, tem sido apontado como dos mais modernos e bem aparelhados do País, com 75 leitos, serviço de enfermagem de primeira categoria e um corpo médico nas mais diferentes especialidades, do mais alto gabarito profissional. Lá também funciona, integralmente construída por nós, uma Escola Senai, além de Creche e Maternidade. Edificamos, igualmente, moderníssima praça de esportes, para todas as modalidades esportivas, inclusive clube de regatas.

Temos hospitais em Sorocaba e em Votorantim, sendo que a Faculdade de Medicina de Sorocaba, o hospital e a Maternidade foram totalmente doados por nós.

Nossa contribuição no setor educacional, desde o curso primário até o universitário, é representada por mais de 300 bolsas de estudo anuais. Só mesmo a justa revolta diante de tanta calúnia é que me obriga a descer a estes pormenores.

Socialmente, tive a felicidade de participar de todos os movimentos, de todas as grandes campanhas realizadas nos últimos anos em São Paulo. Peço vênica para enumerar as mais importantes:

- 1) Da Liga das Senhoras Católicas;
- 2) Da instalação atual da Real Beneficência Portuguesa;
- 3) Das obras da Catedral de São Paulo, sob a orientação do Cardeal

J. Carlos Carmelo de Vasconcelos Motta e D. Paulo Rolim Loureiro, hoje Bispo de Mogi das Cruzes;

4) Da Fundação dos Rotarianos, com a construção da maior obra rotária do mundo — o seu prédio, bem como o Colégio Rio Branco, estabelecimento de ensino dos mais conceituados do País, com mais de 3.000 alunos. Aliás, no seu afã de denegrir-me, o jornal do sr. Mesquita Filho publica foto que muito me honra, ou seja exatamente a da inauguração do prédio do Rotary Clube de São Paulo, tendo como convidado de honra o Presidente Juscelino Kubitschek;

Aqui está a fotografia, quando ele diz o seguinte: "A técnica de falar sem fazer."

Foi justamente nesse dia que inauguramos a maior obra rotariana do mundo, dando a São Paulo um dos maiores colégios, para não dizer um de seus melhores colégios.

(Retomando a leitura)

5) Da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, sendo testemunha sua atual Diretoria;

6) Da Cruz Vermelha Brasileira de São Paulo, agora dirigida por um de meus filhos, que felizmente herdaram tanto minha disposição para o trabalho e a luta, como minhas preocupações de natureza social e humanitária. A respeito invoco a palavra do nobre Senador Vivaldo Lima, Presidente nacional dessa instituição;

7) Da Campanha em favor da criança defeituosa;

8) Da Maternidade de São Paulo;

9) Da construção da sede própria da União Cultural Brasil-Estados Unidos;

10) Da instalação de sinais luminosos na cidade de São Paulo, de acordo com a Diretoria do Serviço de Trânsito;

11) Finalmente, minha atuação como Presidente da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, que ainda recentemente recebeu de um nobre Deputado Federal, também ferroviário, a seguinte definição indireta, de que tanto posso me orgulhar: "Temos saudades do seu tempo".

Senhor Presidente, o certo é que sem pretender jamais qualquer privilégio ou tratamento de exceção, estamos com frentes de trabalho em 14 Estados da Federação, desde o Rio Grande do Sul até o Ceará. Como já mais tivemos aquelas pretensões, não temos queixas particulares a fazer ao Governo, de quem nada esperamos, a não ser a solução dos cruciantes problemas que infelicitam esta Nação. Nossas queixas, as minhas queixas, são feitas em nome do nosso povo, cada dia mais empobrecido e desesperado. Se é certo que em alguns setores da mais alta administração do País, como, por exemplo, nos Ministérios da Fazenda e da Indústria e Comércio, temos sentido compreensão e respeito pelo nosso trabalho, em muitos outros, notadamente os mais marcantemente entreguistas, temos encontrado má vontade, oposição deliberada, e até mesmo ameaças e intimidações. A respeito, um dos mais prestigiados Ministros do atual Governo teve a desfaçatez de, ao propor que eu calasse minha voz neste Senado, dizer a um de meus filhos que, caso contrário, "o peso de nossa cruz seria insustentável". Ingenúo e insensato Ministro, que não conhece nem a nossa cruz, nem as nossas forças para carregá-la!

Mas Sr. Presidente, enquanto estivermos, durante tantos anos, fazendo tudo isso que acabo de relatar, por onde andava, o que fazia, o que construía o senhor Júlio de Mesquita Filho?

Urdia intrigas, conspirava contra tudo e contra todos, passeando, com impressionante regularidade, sua elegância espartilhada e empertigada, do século 19, pelos países da Europa e da América, usufruindo um patrimônio que só foi possível acumular-se graças à sua ausência, e graças ao apoio do Governo do Presidente Getúlio Vargas, cuja memória não se cansa de achincalhar.

O Sr. Padre Calazans — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — Pois não.

O Sr. Padre Calazans — Em nome da verdade e da justiça, neste ponto não posso concordar com V. Exa., Júlio Mesquita Filho é um dos mais ilustres paulistas, um dos homens que mais tem honrado a sua terra. Sempre lutou pela liberdade e em defesa da democracia no jornal construído por seu pai e dele arrancado nas calçadas da noite. Sofreu amargamente o exílio, recebendo auxílio do próprio povo paulista, que tem por ele uma amizade quase emotiva. E nunca houve momento da história, na reconstrução moral, na recuperação dos costumes, na defesa do direito, da liberdade e da democracia, em que ele não estivesse à frente.

Como Senador por São Paulo, não posso aceitar essa afirmação de V. Exa. e falo agora em nome de todos os paulistas.

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — V. Exa. tem direito de falar e defender seu amigo, mas não posso pensar desse jeito.

O Sr. Padre Calazans — Não estou defendendo meu amigo. V. Exa. pode bater nas portas dos seus amigos de São Paulo: duvido que V. Exa. tenha um amigo paulista que seja capaz de assinar as afirmações que V. Exa. fez.

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — O que digo é verdade. Vou continuar. V. Exa. vai ver o que aconteceu depois.

(Lendo)

Aliás, agiu com inacreditável maldade com relação a todos os que, durante sua ausência do País, ameaçaram a fortuna que hoje ostenta com o mesmo desembarço como se a tivesse ganho à custa do seu trabalho. Há vista seu iníquo procedimento em face do falecimento do verdadeiro jornalista que foi Abner Mourão.

O Sr. Padre Calazans — É uma injustiça o que V. Exa. está fazendo. O jornal "O Estado de São Paulo" foi fundado pela família de Júlio Mesquita. V. Exa. sabe que ele tem um sobrinho, filho de Armando Sales, que passou os maiores sofrimentos e adoçou com todas as infâmias que se jogaram contra ele e contra a família de Júlio Mesquita. V. Exa. sabe que esse jornal foi devolvido a Júlio Mesquita no Governo do qual era Ministro da Justiça um dos homens dignos desta República, que foi Sampaio Dória. As afirmações de V. Exa. são uma infâmia até contra a memória de Sampaio Dória.

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — O que sei é aquilo que estou dizendo. Não estou falando nenhuma inverdade.

O Sr. Padre Calazans — Mas essa história V. Exa. não pode afirmar.

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — Posso afirmar, pois é esta a realidade do meu conhecimento.

O Sr. Padre Calazans — É inadmissível que V. Exa. que fez fortuna em São Paulo, invista com tamanha agressividade contra esse Estado.

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — Não invisto contra São Paulo. Cooperei com São Paulo desde 1924, lutando em todos os empreendimentos sociais, educacionais e industriais.

O Sr. Padre Calazans — E', São Paulo deve muito a V. Exa. ...

O SR. JOSÉ ERMÍRIO — Não deve nada a mim; lá criei minha família, meus filhos são paulistas, homens que lutam por São Paulo e seguem o mesmo procedimento com que comecei minha vida.

(Retomando a leitura:)

Acusou-nos, também, numa afirmação infantil e fútil, pela falta d'água em São Paulo, por termos, há mais de 10 anos, concessão para usinas hidrelétricas, no rio Juguia, que se tornaram imprescindíveis para a nossa fábrica de alumínio, pois a Light se negava a fornecer essa matéria-prima. Mais realista do que o rei "esqueceu-se" de que uma parte dessa concessão foi adquirida da própria Light, que não pretendia utilizá-la e que deliberadamente deixou que caducasse.

Pela original lógica mesquitiana, o Padre Anchietá é o grande culpado pelas dificuldades do trânsito na capital paulista, pois por que foi erigir sua capela num lugar tão impróprio para uma moderna capital?

Mas, Senhores Senadores e Senhor Presidente, serviu de pretexto para o mais recente ataque do senhor Júlio de Mesquita Filho a situação por que passa uma de nossas empresas associadas...

— E digo associada porque é empresa aberta; temos vários industriais e vários banqueiros que não acudiram ao nosso chamado de ajudar essa empresa.

(Lendo)

... que não tem empréstimos nem no Banco do Brasil nem no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico!

E que não vai se utilizar do expediente ou negócio tão conhecido da concordata; que também não vai falir. Fiquem descansados os seus inimigos, gratuitos ou não.

A verdade é uma só: diante da retração dos negócios, diante da falta de mercado sequer para 50% de sua produção, essa empresa, honestamente, realisticamente, viu-se diante de um dilema: ou fechar suas portas, prejudicando todos os trabalhadores, ou dispensando, com respeito ao direito de cada um, que jamais negou, apenas 10 ou 15%.

Convido os senhores Senadores que assim o desejarem a visitar essa empresa, onde se capacitarão da realidade, de sua magnífica parte assistencial e hospitalar, além de esportiva e educacional. Assim como da sua efetiva situação econômico-financeira, que está a exigir de nós todos, como homenagem a seus trabalhadores, os maiores e mais ingentes sacrifícios.

De tudo quanto disse, vêm meus ilustres pares que somente um monopólio não conseguimos vencer, e de bem grado o deixamos em poder de quem certamente nasceu para isso: o do ódio, da calúnia, da injúria e da difamação, que ainda permanecerá por muito tempo nas mãos bem tratadas do Mestre grão-senhor Júlio de Mesquita Filho. (Muito bem! Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondin) — Tem a palavra o nobre Senador Josaphat Marinho.

O SR. JOSAPHAT MARINHO:

(Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, a 4 de abril corrente o Sr. Presidente da República baixou o Decreto-Lei nº 5, fundado no Art. 30 do Ato Institucional nº 2.

Nos termos do Art. 30 do Ato Institucional nº 2, o Presidente da Re-

pública foi investido do poder de baixar decreto-lei no interesse da segurança nacional, ouvido o Conselho de Segurança Nacional.

É evidente, notoriamente evidente, que o Ato Institucional nº 2, por si mesmo, representou uma violência à ordem jurídica nacional. Isto tem sido amplamente arguido e demonstrado.

Mas particularmente quanto ao Art. 30 do Ato Institucional, era de esperar-se que o Poder Executivo, ao aplicá-lo, pelo menos se contivesse dentro dos conceitos classicamente firmados a propósito do que seja ou do que é segurança nacional. Isto porque, ainda que o poder de baixar decreto-lei, fundado nessa motivação, implique o exercício de um poder discricionário, não outorga, contudo, ao Poder Executivo, o uso de faculdade arbitrária. É que, como sabido nesta Casa e fora dela, entre quantos se preocupam com estudos jurídicos, o discricionário não se confunde com o arbitrário.

Vale dizer, por isso mesmo, que, outorgando ao Presidente da República o poder de baixar decreto-lei, no interesse da segurança nacional, o Ato Institucional nº 2 somente poderia atribuir ao Presidente o privilégio de editar medida dessa natureza sem quebra das noções jurídicas dominantes no país.

Ora, é da tradição do Direito Brasileiro que a noção de segurança nacional se relaciona com a manutenção das instituições políticas e militares. Ainda que, depois da Segunda Grande Guerra, a idéia de segurança nacional venha ganhando maior densidade, não há quem lhe empreste noção, alcance capaz de abranger quaisquer assuntos ou quaisquer atividades do âmbito do Estado, só porque assim o queira o arbítrio do Poder Executivo.

A Constituição de 1946 permaneceu fiel a essas noções geralmente admitidas, quer ao dispor sobre a competência da Justiça Militar, quer ao descrever a posição das Forças Armadas no quadro institucional do País.

Ao cuidar da fixação de competência da Justiça Militar, a Constituição previu a extensão do foro militar a elementos civis, nos casos expressos em lei para a "repressão de crimes contra a segurança externa do país ou as instituições militares". É o que está explicito no § 1º do artigo 108. Mesmo as modificações advindas a esse texto, por efeito do Ato Institucional nº 2, quanto à competência judiciária, não modificaram o alcance decorrente dessa idéia.

No capítulo das Forças Armadas, a Constituição estabelece que "os problemas relativos à defesa do país serão estudados pelo Conselho de Segurança Nacional". É o que dispõe o artigo 179.

Dos textos à doutrina não há variação. Ainda que admitida a noção ampla, a idéia de segurança nacional é sempre vinculada à defesa das instituições políticas ou das instituições militares. Ninguém se havia lembrado de cometer o absurdo, a heresia jurídica de equiparar problemas relacionados com a administração pública, a administração comum das relações da vida nacional, com o conceito de segurança nacional. Foi o que fez, entretanto, o Poder Executivo com o Decreto-Lei nº 5. Sob a invocação da segurança nacional, baixou esse diploma de caráter discricionário, estabelecendo normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos Portos nacionais e da Rede Ferroviária Federal S. A. E', por assim dizer, o Decreto-Lei uma Constituição sobre essa matéria, superpondo-se à legislação existente, revogando-a em boa

parte, modificando, enfim, sumariamente, o que se havia estabelecido de essencial a propósito da administração desses estabelecimentos.

O Sr. Eurico Rezende — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Pois não.

O Sr. Eurico Rezende — V. Exa. diz, e diz muito bem, que é fundamental para que se possa apreciar a validade do decreto-lei em exame, colocar-se no tabuleiro da interpretação o que, seja noção jurídica de segurança nacional. Justamente para firmar o debate democrático e para aferir se há ou não a ocorrência da figura da segurança nacional como inspiração do decreto, é que começarei por perguntar: V. Exa. não entende que o transporte básico, isto é, o ferroviário, o marítimo e o aéreo, têm conexão íntima com a segurança nacional? É a pergunta que deposito no cavalheirismo e na lucidez de V. Exa.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Acontece, apenas, que o meu cavalheirismo não deve ir ao ponto de responder pelo Governo. Isto cabe a V. Exa. A mim cabe o debate para aceitar sua argumentação, ou refutá-la. Cabe a V. Exa. dar a demonstração de que o Decreto-Lei encerra matéria de segurança nacional.

O Sr. Eurico Rezende — V. Exa. vai-me permitir. Conheço a educação parlamentar de V. Exa. e só posso admitir que V. Exa. não tenha entendido minha pergunta.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Entendi perfeitamente.

O Sr. Eurico Rezende — Perguntar é debater.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Mas não quero que se modifiquem, no debate, as posições. Aos elementos do Governo cabe a fundamentação dos seus atos. A nós, do M.D.B., a correção de aceitar as modificações, se procedentes, ou de refutá-las, se improcedentes.

O Sr. Eurico Rezende — Então, V. Exa. vai-me permitir. O Governo já apresentou a V. Exa. e a todos, do jovem e nascituro M.D.B., as razões, os fundamentos da formulação e da promulgação desse decreto-lei. Há vários "consideranda" informando o diploma em apreço. Então, cabe a V. Exa., realmente, refutar. É o que está pretendendo fazer. Mas, penso que me é lícito debater com V. Exa. Excelência. Se fiz a pergunta, quer-me parecer que estou trazendo ao debate matéria pertinente, intimamente ligada à conceituação de segurança nacional. Se eu dissesse, por exemplo, o que tem a ver o bodequê de uma criança com a segurança nacional, V. Exa., então, teria razões de sobra para não tomar conhecimento do meu aparte. Mas, num instante em que pergunto se V. Exa. reconhece ou não que a idéia de transporte básico está intimamente ligada à de segurança nacional, quer-me parecer que V. Exa. — que, mais do que eu, é preluído, mais do que hábil, é habilíssimo, tanto assim que não quis ser o Líder do M.D.B., nesta Casa, para que os alentados a cultos volumes da sua biblioteca possam transitar sem fatores de perturbação política neste plenário — há de convir que eu devo estar estranhando a reação que V. Exa. ofereceu ao meu aparte. Não vou ao ponto de dizer, rimando, que fosse uma capitulação, mas insisto em que V. Exa. aceite o debate comigo.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Estou esperando que V. Exa. demonstre a tese que o Governo sustenta.

O Sr. Eurico Rezende — Não sei se porque falei a V. Exa. em transporte rodoviário, mas o fato é que não o estou reconhecendo hoje. Parece que V. Exa. está desfigurado por um atropelamento da Central do Brasil!

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Estou apto para o debate com Vossa Excelência. Mas queria mostrar à Casa, com a resposta que lhe dei, que nem mesmo V. Exa. está convencido da tese sustentada pelo Governo. E tanto não está que não se arriscou a demonstrar, a esclarecer que, no bôjo desse monstro, esteja a comprovação de que toda a matéria nele contida envolva segurança nacional. Vossa Excelência sabe que não fujo ao debate. Mas nós outros, do lado de cá, passamos a adotar agora, como técnica de debate, a de conduzi-los a justificar e não a inquirir. O debate parlamentar é feito entre duas afirmativas: uma, da oposição, que condena; outra, do Governo, que defende. A oposição não pode assumir o papel do Governo, para lhe justificar os atos, através da fuga dos elementos que devem defendê-lo.

O Sr. Eurico Rezende — Vossa Excelência permite?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Pois não, estou esperando a justificação de V. Exa.

O Sr. Eurico Rezende — Surge outro ângulo da minha estranheza. Não estou procurando fugir ao debate, porque, se quisesse fugir ao debate, eu ou praticaria uma operação de deslocamento geográfico — sairia do plenário — ou então ficaria aqui, na simples postura, ou melhor, na calvinista postura de admirador intransigente da cultura de V. Exa. Quer-me parecer que entrei no debate, e o fiz procurando conferir se a minha idéia de segurança nacional é a mesma que V. Exa. esposa. Quanto a fazer perguntas, Sr. Senador Josaphat Marinho, se prolongarmos nossa atenção, nestos olhos, nossas observações pelos Anais da Casa, vamos encontrar muitas perguntas de V. Exa., dirigidas à bancada da ARENA, e até mesmo a correligionários de V. Exa. De modo que pediria a V. Exa., agora sim, que não fugisse ao debate, não desejasse apenas o monólogo, e respondesse às minhas perguntas.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Senhores Senadores, no debate há duas formas de fuga: uma, a da saída estratégica, na retirada do plenário e, outra, a da recusa de enunciação de argumentos, de desdobramento de raciocínios, pela inquirição a quem acusa daquilo que se quer esclarecido.

O nobre Senador Eurico Rezende adotou a segunda forma de fuga...

O Sr. Eurico Rezende — Não apoiado.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Quer que responda eu pelo Governo, o que é do dever dele.

Já declarei, de início, que a idéia de segurança nacional é nomeadamente vinculada à preservação das instituições políticas e militares. Dá-se-lhe um sentido amplo, mas este sentido amplo, mas esse sentido amplo não alcança jamais o arbitrio de poder o Governo equipará-la a quaisquer fatos ou relações de ordem administrativa.

O problema do transporte tem aspectos que se vinculam à segurança nacional...

O Sr. Eurico Rezende — Muito obrigado a V. Exa. Gratíssimo a Vossa Excelência.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — ... mas nem todo assunto de transporte nacional está vinculado a problemas de segurança nacional!

É o que deveria ter sido esclarecido — e não o foi — pelo nobre Líder do Governo.

Quando se cuida de abrir uma estrada fundamental, o seu tracado e limites são matéria de segurança nacional; Mas não são matéria de segurança nacional as relações entre o Poder Público e seus servidores, ou trabalhadores das empresas de transporte. Não são matéria de segurança nacional os direitos e as vantagens desses trabalhadores e desses servidores. Não são matéria de segurança nacional as relações jurídicas e econômicas estabelecidas entre o Poder Público e as empresas privadas concessionárias de determinadas atividades relacionadas com tais serviços.

O Sr. Aurélio Vianna — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Não são matéria de segurança nacional aqueles direitos de cunho acen-tuadamente da legislação social-trabalhista e como tal nesta definidos.

Como vêm os nobres Senadores, é preciso não fazer a confusão que se pretendeu fazer e que, por não estar em condições de um esclarecimento, não o trouxe ao Plenário o nobre Senador Eurico Rezende. V. Exa. tem o aparte.

O Sr. Aurélio Vianna — Pedi licença para o aparte apenas para declarar que, ao certo, o Senador Eurico Rezende está inteiramente de acordo com V. Exa. Quem não estaria?

O Sr. Gay da Fonseca — Permite o nobre orador um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Pois não.

O Sr. Gay da Fonseca — Tenho a impressão de que estou fazendo uma ligeira confusão, ao ouvir o discurso de V. Exa.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — É possível. Talvez o confuso seja eu.

O Sr. Gay da Fonseca — Não duvido.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Do raciocínio de V. Exa. é que nós tremos tirar a conclusão.

O Sr. Gay da Fonseca — Vejo que V. Exa. procura colocar a serviço da política, o direito. A afirmação que V. Exa. faz nesta oportunidade, não me parece proceder do professor de Direito, mas do político. V. Exa. faz afirmações de que certo tipo de relações não se vinculam à segurança nacional. No entanto, tenho a impressão de que V. Exa., como jurista, diante de certos fatos concretos, vai considerar que certos tipos de relações do Estado com o indivíduo, estão relacionadas com a segurança nacional, de tal sorte que certos tipos de atividades desenvolvidas por certos servidores em alguns setores, implicam em segurança nacional, negando-se a esses servidores, inclusive, uma série de direitos e garantias que a Constituição assegura aos demais.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Começo por manifestar uma estranheza: a de ouvir um professor universitário pretender desvincular o Direito da política.

Não há noção mais estranhadamente vinculada à política, meu nobre colega, do que o Direito. Não há Direito, nem o Direito Civil que é o mais eminentemente de caráter privado, que não seja emanção de um conceito político. É lamentável, sobretudo, que, a esta altura do século XX, V. Exa. pretenda limitar a noção de Direito no regime democrático ou no regime que se quer democrático, àquela noção de Direito que só seria tolerada em um regime cor-

porativo. Aqui, não! Eu não posso desvincular, quer pela minha condição de professor numa Faculdade de Direito, quer pela minha condição de político. Toda noção de Direito é inspirada em idéia política. É a política, exatamente, que traça a diretriz, dá substância à noção final do conceito jurídico. O que é preciso é distinguir o que o arbitrio político pode fazer e o que não pode, pela limitação da ordem jurídica. É o que o Governo quer V. Exa. quer defender não sabe fazer: confunde a noção política e o arbitrio, e isto não lhe é dado, até mesmo pela limitação a que, apesar de tudo, se submeteu, por efeito do Ato Institucional nº 1.

O Sr. Eurico Rezende — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Pois não.

O Sr. Eurico Rezende — Vossa Excelência, como ocorreu comigo, procurou habilmente distorcer a conceituação feita pelo Senador Gay da Fonseca.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — V. Exas. podem ajudar-se mutuamente. Pretendo, com o decreto na mão, que emitirem.

O Sr. Eurico Rezende — Perfeito. Realmente, não se deve dissociar o direito da política ou a política do Direito. Mas, no caso concreto, Vossa Excelência não está estabelecendo dissociação, mas colocando as suas emoções políticas na interpretação do Direito.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Essa é, evidentemente, a interpretação de V. Exa. que esta Casa não aceita, estou certo. Enquanto discuto com o texto da Constituição e deste Decreto-Lei, V. Exas. o fazem apenas com o propósito, que respeito mas não aceito, de advogados do Governo.

Mas, dizia eu que nem todos os aspectos podem ser equiparados a problemas de segurança nacional, quando se trata de transporte. Há aqueles fatos que se desdobram e se vinculam ao sistema geral do direito vigente. Na análise do decreto, através de seus dispositivos, é que se vai ver que o Governo não quis efetivamente regular aquilo que poderia ser de segurança nacional. Por exemplo: estabelecer aqui prioridades sobre o funcionamento de estradas rodoviárias e ferroviárias. Se o Presidente da República estabelecesse a obrigatoriedade de o Ministro da Viação e Obras Públicas restabelecer determinados ramais, que lamentavelmente retirou de funcionamento, poderia estar deliberando sobre matéria de segurança nacional em alguns casos. Se o Presidente da República estivesse determinando a retificação do tracado de linhas rodoviárias ou ferroviárias, por inspiração do Conselho de Segurança Nacional, poderia estar deliberando sobre matéria de segurança nacional.

Aqui, não. Aqui, o Governo deliberou sobre matéria de administração ordinária e sobre direitos de funcionários e de trabalhadores, envolvendo sempre matéria que deveria ser regulada por lei, votada pela soberania do Congresso Nacional.

O Sr. Aurélio Vianna — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Pois não.

O Sr. Aurélio Vianna — Poder-se-ia muito bem aceitar o raciocínio dos nobres Senadores que o apartaram, Senadores Eurico Rezende e Gay da Fonseca, se porventura argumentassem que, para efeito da segurança nacional, o Governo ceda aos trabalhadores ferroviários certas e determi-

nadas condições que os transformassem em seres humanos preñhes de entusiasmo pela Pátria, completamente tranqüilos quanto à segurança de seus direitos. Mas está acontecendo que, sob o pretexto da segurança nacional, intranqüiliza-se uma classe inteira, tira-se-lhe o direito. Então, o raciocínio não tem lógica!

O SR. JOSAPHAT MARINHO — É assim — e V. Exa. tem razão — que no art. 3º — logo no art. 3º — dispõe o Decreto-Lei sobre que? Sobre jornada de trabalho, para estabelecer que ela será fixada de acordo com a natureza industrial das entidades referidas no artigo anterior, isto é, Rede Ferroviária, Marinha Mercante, portos nacionais.

E adiante — art. 5º:

“Os quadros de pessoal serão reestruturados para que se ajustem à estrita necessidade da execução dos serviços...”

Além de tudo — note o Senado — é o arbitrio, é o indefinido de que o Governo se investiu para regular a situação do pessoal.

E, depois, passou o DASP a ser também órgão de execução dos assuntos de segurança nacional:

“Caberá ao DASP providenciar o aproveitamento em outros serviços da União, do pessoal em disponibilidade”.

Mais: numa disposição de conteúdo amplo, muito além do previsto na ementa do decreto, o Governo visa regular o funcionamento das organizações sindicais. Para prestigiá-las? Para ampliá-las? Para torná-las instrumento de exercício válido dos direitos dos trabalhadores? Não. Como era de se esperar do Governo, para maiores limitações.

“Art. 9º Não poderão os sindicatos exercer atividades que não correspondam a seus fins específicos, nem assumir a qualidade de empregador em relação a seus associados”.

Note bem o Senado que nem ao menos o dispositivo declara que é para “os fins de aplicação deste decreto-lei”.

E, no art. 13:

“Fica o Poder Executivo autorizado a transferir para o Tesouro Nacional ou para os Institutos de Previdência Social, o ônus das aposentadorias dos servidores das autarquias, inclusive da Comissão de Marinha Mercante.”

Veja, pois, que até o problema de aposentadoria passou, neste Governo, por falta de maiores inspirações, a ser objeto de segurança nacional!

Mas, como através do arbitrio se fazem sempre algumas concessões irregulares, era natural que não faltasse, neste decreto-lei, o estilo próprio de tais providências discricionárias.

Eis o que diz o art. 16:

“Os armadores, ou seus prepostos, poderão exercer as atribuições de corretor de navios e de despachante aduaneiro, no tocante às suas embarcações, de quaisquer bandeiras, quer empregadas em longo curso, em cabotagem ou em navegação interior.

Mas desregadas as bandeiras das concessões, o Governo haveria de marchar para outras facilidades.

Aqui está outra: art. 27.

“Poderão ser locados ou arrendados a seus usuários ou a outrem...”



Veja-se bem:

"...ou a outrem, os terrenos, armazéns e outras instalações portuárias, tendo preferência na locação ou arrendamento a longo prazo os que se dispuserem a investir para completar, implantar ou aparelhar as instalações, rescalvados os casos de interesse da segurança nacional."

Quer dizer pois, que resguardada a preferência para os atuais ocupantes, o Governo, por decreto-lei, autoriza a locação ou o arrendamento de todos esses bens e instalações.

Não se encerra aí, porém, o feixe das facilidades. O Art. 30, parágrafo único — assim como se neste País ainda não houvesse o Parlamento em funcionamento, mesmo que em funcionamento reduzido e vigiado — prescreve:

"O Poder Executivo estabelecerá normas que visem à simplificação do processamento aduaneiro e ao rápido trânsito, pelas instalações portuárias, das mercadorias importadas."

Como se o contrabando, neste País, já fôsse suficientemente combatido, o Governo por um ato de sua discricionariedade, determina que maiores facilidades aduaneiras sejam criadas, para importação de mercadorias.

Atente o Senado Federal no conjunto dessas disposições: todas elas envolvendo matéria tipicamente da lei ordinária, nenhuma contendo dispositivo sobre matéria corretamente da segurança nacional.

E quem o diz que a matéria, de modo geral regulada não podia ser do seu arbítrio, não é a Oposição, nem mesmo o Congresso. É o Governo. Ouço agora o aparte de V. Exa.

O Sr. Eurico Rezende — V. Exa. menciona áreas, setores e aspectos do decreto que poderiam ser regulados através da lei do Congresso. Concorro com V. Exa. em que, realmente, isso poderia se dar. Mas é preciso V. Exa. atente para um ponto que me parece fundamental, e que envolve matéria de segurança nacional — o transporte ferroviário o transporte marítimo, a atividade portuária. O passado, aliás, passado maldito, passado não muito distante, nos proporcionou, por várias vezes a impressão, a sensação, a psicose de medo, diante de greves que compunham um verdadeiro realce neste País, greves de caráter político que contavam, ora com a convivência, mas sempre com a impunidade do Governo Federal. Então, o Governo, estabelecido o pressuposto, estabelecida a interpretação de que a matéria realmente está compreendida ou é do interesse da segurança nacional, tanto na frente interna como na externa resolveu estabelecer uma hierarquia total sobre aquelas atividades, sob pena de situações de fato colidirem com situações de direito e, por via de consequência, gerar-se o desequilíbrio e tornar-se ineficaz o decreto-lei. Se não houvesse qualquer fundamentação para se invocar o interesse da segurança nacional, aí sim, o Governo não poderia chamar a si a capacidade de legislar sob a égide da força que lhe dá o Ato Institucional nº 2, sobre matéria do pessoal. V. Exa. há de observar em que, o que importa aí é a atividade do homem, a conduta do homem, a orientação do homem nessas atividades. Permita-me então dispor, mas entendo que, se o Governo quisesse, poderia deprecicar ao Congresso Nacional lei sobre esses portadores mencionados por V. Exa. Mas, uma vez invocado o interesse da segurança nacional, o Governo podia, pode e poderá legislar sobre o que deve ocorrer, como disse, o interesse da segurança nacional.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Não sou bem neste plenário, a invocação, ou melhor, o realce dos erros do passado, a que V. Exa. acaba de referir-se, pois ninguém os está defendendo. Não sou nenhum sanadista, nem participei do Governo anterior, para preocupar-me na defesa dos seus erros. Acredito que mesmo aqueles que, decentemente, permaneceram fiéis a seus correligionários e amigos do Governo passado, não têm preocupação de defender erros apurados. O de que se está cuidando, nobre Senador Eurico Rezende, é dos erros do presente, que, neste caso, não estão vinculados a erros do passado. Afinal, desde 1964 que, assumindo o Governo as atuais autoridades, cessaram esses fatos que V. Exa. reiteradamente volta a citar, até parecendo que deseja sua repetição. O de que se está cuidando é de apurar os erros atuais, os erros presentes, erros confessados pelo próprio Governo. E por que confessados? Confessados, Srs. Senadores, porque, ainda no final do ano passado, o Congresso Nacional, examinando Mensagens encaminhadas pelo Presidente Castelo Branco — não foi pelo Governo anterior — votou algumas leis exclusivamente destinadas a regular problemas relacionados com os transportes.

A Lei nº 4.856, de 26 de novembro de 1965, é uma, dispõe, inclusive, sobre a fixação das tarifas, salários e remunerações da mão-de-obra dos estivadores e dos trabalhadores em estiva de minérios, dos conferentes e dos concertadores de carga e descarga, dos vigias portuários e demais categorias de trabalhadores nas operações de carga e descarga, sejam marítimas, fluviais ou terrestres.

A Lei nº 4.859, ainda de 26 de novembro de 1965, revogou a de número 4.127, de 27 de agosto de 1962, para extinguir a taxa destinada à remuneração dos vigias portuários.

Mas a todas essas, acresceu a Lei nº 4.860, também de 26-11-65, dispondo — repare-se o alcance desta lei — sobre o regime de trabalho nos portos organizados, abrangendo, em vinte artigos, horário de serviço, direitos e vantagens.

Três leis, portanto, de novembro de 1965, regulam relações jurídicas, inclusive as de trabalho, nos estabelecimentos de transporte do País. O Presidente da República, como é claro, lhes deu sanção; dando-lhes sanção, reconheceu que a matéria era para ser regulada em lei, e não por decreto-lei sob fundamento de segurança nacional. E observe-se que o Ato Institucional é de outubro e as leis são de novembro! Mas não se limita a isso o abuso praticado pelo Governo. Essas leis eram sancionadas e uma outra mensagem transitava pelo Congresso, oriunda igualmente da exposição de motivos do Ministério da Viação e Obras Públicas, objetivando obter autorização para que o Governo procedesse à revisão das vantagens, benefícios e regalias dos trabalhadores de diversas categorias que influem na composição dos custos operacionais do transporte marítimo. Essa mensagem não chegou a ser votada pela Câmara. Por ser oriunda do Poder Executivo, foi considerada implicitamente aceita e, assim, encaminhada ao Senado, onde constituiu o Projeto de Lei da Câmara nº 18-66. A 29 de março, a Comissão de Constituição e Justiça desta Casa fulminou o projeto, opinando por sua rejeição. Por maioria, a Comissão de Constituição e Justiça, dando-me a honra de aprovar e parecer emitido como Relator, concluiu que o projeto envolvia inconstitucionalidade, injuridicidade e inconveniência. Dois eminentes Senadores que apoiam o Governo, os Srs. Afonso Arinos e Humberto de Alencar Castelo Branco, também a conclusão de rejeitar o projeto, ape-

nas ressalvando que o faziam sob o fundamento de injuridicidade e não de inconstitucionalidade. Vale dizer, pois, que, por unanimidade, a Comissão opinou rejeitando o projeto. Esse fato ocorreu a 29 de março.

O Sr. Jefferson de Aguiar — V. Exa. permite um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — A 4 de abril, mediante publicação de 5, o Governo baixou decreto-lei sobre todas essas matérias a que acabamos de nos referir e mais sobre aquelas que dependem da apreciação do Poder Legislativo, segundo sua própria mensagem.

Concedo o aparte solicitado pelo Sr. Senador Jefferson de Aguiar.

O Sr. Jefferson de Aguiar — Não obstante o apêço especial que tenho pelo Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco e pelo Marechal Jurez Távora, dá-me meu voto, também, pela inconstitucionalidade do projeto porque, indubitavelmente, constituiu delegação de poderes, proibida pelo art. 36 da Constituição — que não admite essa delegação quando de elaboração de lei em que o Congresso Nacional participe efetivamente — e porque feria os direitos adquiridos dos portuários. Era necessário que, sem vulnerar os seus direitos e sem atentando contra os interesses nacionais, pudéssemos encontrar fórmula conciliatória capaz de atingir os objetivos convenientemente de redução dos custos operacionais nos portos. Acredito que os próprios trabalhadores portuários estariam atentos à convocação governamental para um entendimento alto, como foi feito na elaboração da Lei dos Dissídios Coletivos, quando vi os trabalhadores, à unanimidade, atenderem à convocação governamental e à solicitação dos congressistas para a adoção de um substitutivo que constituiria uma fórmula transaccional entre os interesses de classe e os interesses nacionais. A promulgação do Decreto-lei nº 5 constituiu uma precipitação, e diria mesmo que se consubstanciou numa injusta e num grave erro político. Os portuários, os estudantes e todas as classes sociais deveriam ser convocados pela Revolução, para constituir assim, a sua base política de permanência e de vitória na consolidação. Não é possível que o Governo Revolucionário enfrente os grupos sociais, para capitalizar votos e se tornar impopular. O Governo deve reexaminar a sua política. Aliás, ontem tive notícia de que o Marechal Castelo Branco convocou líderes e autoridades para um reexame naquilo que se refere aos estudantes. Deve, também, e com urgência, fazer o mesmo com as determinações relacionadas com os trabalhadores.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Estou certo de que os nobres Senadores Eurico Rezende e Cav. da Fonseca levarão ao Presidente as oportunas considerações de V. Exa., já que não cupeis da Oposição.

O Sr. Aurélio Viana — Permite V. Exa. um aparte?

O Sr. Eurico Rezende — Permite-me V. Exa. um aparte?

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Pois não.

O Sr. Aurélio Viana — Os nobres Senadores Gay da Fonseca e Eurico Rezende, ambos líderes governamentais categorizados, ambos cultos, ambos capazes, ambos inteligentes, ambos estudiosos, vêm ao encontro dos argumentos de V. Exa. Creio que entenderam os dois, como nós estamos entendendo, dos objetivos que trouxeram V. Exa. à tribuna. V. Exa. discute um problema de grande importância, que é o da competência: tinha o Presidente da República competência para legislar, através do decreto-lei, sobre essa matéria? V. Exa.

provou que não e a consciência jurídica dos Senadores da Oposição ou do Governo aceitam a tese que Vossa Exa. defende, e não poderia ser de outra maneira. Não nos vamos perder nas filigranas. A questão é esta: segurança nacional a entrega de portos brasileiros a empresas privadas? Saímos então da estrada larga do Direito para as vias estreitíssimas da força. Foi um ato de força o que cometeu o Governo, através desse decreto. Não confiou, talvez, nem mesmo nos seus correligionários da Câmara e do Senado, enviando para cá um anteprojeto que servisse de observações e de estudos, e talvez não tivesse confiado, em virtude mesmo do apoio que foi dado à tese da inconstitucionalidade e injuridicidade daquela proposição que foi, afinal, rejeitada, depois do próprio Governo ter pedido o seu arquivamento, o que não era possível. Creio que o Congresso hoje, como vem acontecendo de outras feições, vive um grande dia. Não é possível que nós que cultivamos o Direito, que juramos a Constituição, aceitemos que o Executivo tome, de fato, todas as prerrogativas que são nossas.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — Tem o aparte o nobre Senador Eurico Rezende.

O Sr. Eurico Rezende — A oportunidade do aparte desidratou-se um pouco. Mas quero dizer a V. Exa. que quanto a levar as sugestões do eminente Senador Jefferson de Aguiar ao Presidente Castelo Branco, isso me parece desnecessário, porque o ilustre Senador Jefferson de Aguiar foi colega do atual Presidente da República na Escola Superior de Guerra e, além de engenheiro e arte para fazê-lo, também tem condições de intervenção sentimental com o Chefe do Governo. E por isso que me recuso cordialmente a ser o pombocorreio dessas sugestões. O próprio autor poderá fazê-lo, e com muito brilhantismo, e talvez até com mais percuência.

O SR. JOSAPHAT MARINHO — A recusa de V. Exa. mostra que, embora todos pisem na arena do Planalto, por vezes se atropelam...

O essencial, Srs. Senadores, a demonstrar — e espero que o tenha feito pelo menos quanto a alguns aspectos — é que o Governo praticou o violentador da ordem jurídica dominante. Particularmente, o Governo invadiu a esfera de competência do Poder Legislativo. Fê-lo, depois de enviar as mensagens sobre o assunto; fê-lo, depois de sancionar três das leis pedidas; fê-lo, depois de conhecer o parecer da Comissão de Constituição e Justiça do Senado, que rejeitava, por inconstitucional, a última de suas proposições a respeito; fê-lo, subvertendo o conceito de segurança nacional.

Essas ponderações aí ficam, para que, pelo menos o Governo, de qualquer sorte advertido recupere o seu conceito perante o Congresso quanto à delimitação de competências. Não será honroso para o Presidente da República insistir nos discursos em que é um servo da legalidade, e persistir nos decretos em desconhecê-la tão violentamente! (Muito bem. Palmas.)

O SR. PRESIDENTE:

(Guilherme Mondim) — Há dois oradores inscritos nos termos do artigo 163, § 2º, do Regimento Interno. Dou a palavra ao primeiro o nobre Senador Zacharias de Assumpção.

O SR. ZACHARIAS DE ASSUMPCÃO:

(Lê o seguinte discurso): — Senhor Presidente, Srs. Senadores os maiores órgãos da imprensa do País vêm destacando a perda sofrida, pela cultura brasileira, com a morte, na Ca-

pital paraense, do Professor Paulo Maranhão. Ainda ontem, quando esta Casa prestava significativa homenagem à memória daquela invulgar figura, o vespertino "O Globo" afirmava que "com a morte de Paulo Maranhão desaparece uma das personalidades mais destacadas do jornalismo brasileiro".

Para mim, Sr. Presidente, o falecimento de Paulo Maranhão representa a perda de um amigo de todas as horas que a política me tem oferecido. Amigo leal, sincero, desinteressado, a quem devo parcela inestimável do êxito obtido nas memoráveis campanhas que me conduziram ao Governo do Pará e à cadeira que ocupo nesta Casa.

Minha amizade com o Professor Paulo Maranhão teve início em 1944, quando cheguei a Belém para comandar a 8ª Região Militar. Nessa época, o País vivia no regime de Vargas. O delegado do Governo Federal, no Pará, era o interventor, o extinto General Joaquim de Magalhães Cardoso Barata. O Pará atravessava luta política violenta entre Paulo Maranhão e o Governo do Estado.

Tive sob o meu comando a responsabilidade de organizar o contingente paraense para a F.E.B., que seguiu no último escalão. O preparo psicológico da população, da tropa, enfim, a divulgação ampla de todos os movimentos tendentes a obter êxito, coube à imprensa do Pará, tendo à frente a *Fôlha do Norte*. Paulo Maranhão colocou à disposição do Comandante Militar as colunas do Jornal e, assim, saiu a tropa paraense para a F.E.B., debaixo de palmas, sem medidas ostensivas de segurança.

O Sr. Lobão da Silveira — Permite V. Exa. um aparte?

O SR. ZACHARIAS DE ASSUMPTIO — Tem V. Exa. o aparte.

O Sr. Lobão da Silveira — Quero associar-me às homenagens que Vossa Excelência tão justamente presta nesta hora, à memória de Paulo Maranhão, inegavelmente um dos grandes batalhadores da Imprensa, um lutador pelos seus ideais e pelas nobres causas que abraçou. A *Fôlha do Norte* é um jornal que honra, não somente o Estado do Pará, mas todo o Brasil. Aquêles que o conhecem sabem o que representa a *Fôlha do Norte*, que é a expressão do jornalismo paraense.

O SR. ZACHARIAS DE ASSUMPTIO — Muito obrigado pelo seu aparte.

Depois, a política: em 1945, com a queda de Vargas, as contingências políticas colocaram meu modesto nome à frente do movimento de democratização do Estado do Pará. Nunca me faltou o apoio desinteressado da *Fôlha do Norte*, o apoio de Paulo Maranhão, de seu firme e dedicado colaborador — João Maranhão e de todos aqueles que o ajudavam a construir e a firmar os seus jornais — a *Fôlha do Norte* e a *Fôlha Vespertina*.

Interventor por cinco dias, depois candidato ao Governo do Estado, em 1947, derrotado; candidato outra vez, em 1950, vencedor, governador por cinco anos; Senador em 1958, cujo mandato está a expirar; candidato outra vez ao Governo do Estado, em 1961; candidato, por último, nas eleições passadas, de 1965, nunca Paulo Maranhão me solicitou um favor, pagamento de apoio. Tudo era na base da amizade, gratuitamente. Governador eleito mereço em grande parte ao apoio dos seus jornais, não fiquei, durante os cinco anos de meu mandato, livre das críticas construtivas, justas, de Paulo Maranhão.

Inúmeras vezes a sua pena investiu contra a administração que eu

cheilava, abrindo-me os olhos para auxiliares meus que não acompanhavam o ritmo do trabalho desenvolvido pelo meu Governo. Pessoalmente, também recebi censuras de Paulo Maranhão, algumas fortes mas toleradas e compreendidas pelo meu espírito democrático, porque sei que o jornalista tem uma grande responsabilidade perante a opinião pública. O homem público que se molesta com os jornalistas independentes, não tem vocação para o desempenho do encargo. Paulo Maranhão foi um demolidor dos que se consideravam e dos que se consideram "semi-deuses" da política paraense.

A Paulo Maranhão e a seus Jornais devo o que sou na política do Pará. Jamais Paulo Maranhão solicitou pagamento de matéria de interesse do Governo, visando ao bem público.

Este depoimento dou à Nação, para mostrar a verticalidade das ações do ilustre e venerando morto.

Há episódios que merecem destaque na nossa amizade: em 1944, o Governo ameaçava atear fogo no jornal *Fôlha do Norte*. Agitação política muito grande, perseguições. Eu, no Comando da Região, assegurei a Paulo Maranhão, tranquilidade, garanti-lhe que o seu patrimônio seria inviolado. Assim sucedeu.

Na sua escola de jornalistas, moldaram-se vários profissionais da imprensa paraense, como os seus netos Haroldo e Ivan Maranhão, este diretor do Jornal "Flash"; seus filhos João Maranhão, o seu mais íntimo e eficiente colaborador; Clóvis Maranhão, eminente membro do Ministério Público Federal, com exercício na Justiça do Trabalho e membro do Conselho da Previdência Nacional, professor de Direito na Guanabara; o historiador Paulo Maranhão Filho, que é uma autoridade em assuntos de folclore e da história do Pará. E outros, que não pertencem à família, ali formaram a base da profissão, como os veteranos José Santos, Tomás Nunes, Rogério Cabral, Lauretino Soares, Ossian Brito, Maria Augusta, a sua dedicada secretária; e entre os mais novos, Antônio Carlos Simões, Raimundo Nonato, Manuel Bulcão, Ruy Mártires, Antônio Pantoja, Imar Nunes etc. Todos eles fazem da profissão um apostolado da verdade, a seguir os passos do mestre do jornalismo, não só do Brasil como do Brasil e da América Latina.

Quando Deus nos dá a vida não diz quando não-la vai tirar. Nesta incerteza, nesta dúvida da morte, chegar aos 95 anos cercado do respeito e da estima dos seus conterrâneos, como Paulo Maranhão chegou pode-se dizer que a morte ceifou uma vida proveitosa, pois Paulo Maranhão galgou todos os degraus da sua ascendente existência.

De origem modesta, foi carvoeiro da extinta Amazon River, dos ingleses; depois, diplomado, professor normalista; foi catedrático durante quarenta anos, de Literatura da Escola Normal, do Estado; várias gerações receberam as luzes da sua sabedoria. A sua obra é esparsa, as colunas de seus jornais, diariamente estampavam escritos de sua lavra, umas sem assinatura, outras sob pseudônimo.

Na história do Pará, fizeram época as famosas "gazetinhas", que Assis Chateaubriand não faz segredo de dizer que, na escola do Recife, lia como uma parcela da sua formação intelectual. "Ócios de um espírito soleneto", famosas publicações dominicais da *Fôlha do Norte*, bem revelam o alto espírito filorético e a cultura verta de Paulo Maranhão.

Homens eminentes da cultura brasileira foram seus companheiros de trabalho, na redação da *Fôlha do*

*Norte*, como Humberto de Campos, Angioni Costa, Peregrino Júnior, Franklin Palmeira, que foi Diretor da Secretaria desta Casa, hoje aposentado, e muitos outros.

Deputado Federal, membro da Academia Paraense de Letras, Secretário de Educação, Diretor da Recebedoria de Rendas do Estado, detentor da Ordem do Mérito Nacional, aclamado em vários congressos como jornalista emérito; em congressos internacionais como o paradigma da democracia e da liberdade de imprensa, este rápido bosquejo biográfico de João Paulo de Albuquerque Maranhão, o amigo cuja morte deploro, com estas palavras quero render toda a gratidão, todo o respeito, enfim traduzir, de coração, a minha saudade e a profunda dor que sinto do falar sobre o morto, ontem sepultado na necrópole de Santa Isabel, em Belém do Pará, numa verdadeira consagração pública.

Que Deus guarde a sua alma! (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondin) — Tem a palavra o nobre Senador Aurélio Viana, também nos termos do Art. 183, § 2º, do Regimento.

O SR. AURÉLIO VIANA:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente e Srs. Senadores, hoje é uma data de grande significação para uma parcela ponderável do povo brasileiro. Antigamente, na data de hoje, os festejos se sucediam em todos os quadrantes do território nacional. Os trabalhadores, reunidos, viviam, aplaudiam, com delírio mesmo, aqueles que eles haviam escolhido como uma espécie de nume tutelar. Os políticos corriam, depressa, para homenageá-lo, rendendo-lhe um preito de afeto e a segurança da sua fidelidade.

Depois da sua morte, e de maneira trágica, os grupos políticos não o abandonaram. Não sei mesmo se o tinham nos lábios, e somente nos lábios, para efeito da conquista de votos certos, em cada eleição, ou se no coração, ou se nos lábios e no coração.

Nas Câmaras Municipais, nas Assembleias Legislativas, na Câmara Federal, no Senado da República, a data recebia comemoração toda especial. Vivo ou morto o Sr. Getúlio Vargas, de cujo aniversário falamos, recebia homenagens, era aplaudido. A sua obra era apresentada ao povo brasileiro como a do maior dos estadistas que tivera a Nação. Morto o Sr. Getúlio Vargas, e o seu discípulo predileto no Poder, enquanto no Poder, os louvores, as homenagens continuaram ao mestre.

O Sr. Bezerra Neto — Permite V. Exa. u maparte?

O SR. AURÉLIO VIANA — Com grande prazer ouço V. Exa.

O Sr. Bezerra Neto — Nos últimos anos — e assisti em 1963, aqui no Senado — a passagem do aniversário natalício do Presidente Vargas foi objeto de comemorações, falando e congratulando-se com o Presidente representantes de todos os Partidos com assento nesta Casa. A verdade é que, por mais que se queira lançar a obscuridade sobre esse vulto imortal, não se o consegue. Sábado último, vitésimo quinto aniversário de Volta Redonda, o jubileu de prata daquela obra gigantesca para o desenvolvimento nacional, o Presidente Castello Branco, por fidelidade histórica, por duas vezes mencionou o nome do Presidente Vargas como o criador da referida obra.

O SR. AURÉLIO VIANA — Volta Redonda está ligada ao seu nome.

Não somente Volta Redonda — PETROBRAS. Não somente a PETROBRAS — a Fábrica Nacional de Alcalis e tantos outros grandes empreendimentos, com a Legislação Social que tinham em destruição, em aniquilar, como se essas conquistas pudessem ser apagadas, como se não fossem conquistas do povo brasileiro, dos trabalhadores deste País! Para aniquilá-las, apagá-las, aliená-las, precisaria, antes, se extinguísse o próprio povo brasileiro, a própria classe trabalhadora.

Getúlio teve seus erros. E o grande erro de Getúlio foi o 10 de novembro! Mas aqueles que o acusaram de ter mutilado, traído uma Constituição, não podem fazê-lo hoje, porque as pedras jogadas contra Getúlio voltar-se-iam contra eles mesmos.

Não admirei o Vargas ditador. Fui um grande admirador do Vargas presidente constitucional deste País.

Não é momento de justificar-se os seus atos, que mergulhou o País no regime da força. O momento é de se reconhecer que Vargas foi um dos maiores políticos, um dos maiores estadistas que este País já produziu e nós, nesta data, traduzimos o nosso preito de admiração por aquela figura que marcou uma época neste País. E ninguém dirá que, por conviência com os atuais detentores do poder, ou por medo, na data de hoje ninguém se referirá ao nome de Vargas.

Sr. Presidente, sei que o meu tempo regimental é curtíssimo. Por isso mesmo, termino, para que fique nos Anais desta Casa a nossa homenagem a Getúlio Bornelles Vargas — que se redimiu dos seus erros, confirmando os seus acertos naquela carta, que deveria ser, mas infelizmente não é, o Evangelho das gerações novas deste nosso grande País.

O nosso preito de homenagem de saudade e de respeito à figura de Vargas. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondin) — O Sr. 1º Secretário vai proceder à leitura da requisição encaminhada à Mesa.

É lido o seguinte

Requerimento nº 150, de 1966

Requeremos, na forma do Regimento Interno, sejam solicitadas ao Sr. Prefeito do Distrito Federal as seguintes informações:

a) por que ainda não foi efetuada a entrega da verba de Cr\$ 20.000.000 (vinte milhões de cruzeiros) consignada na Diretoria do Ensino Industrial (M.E.C.) e destinada ao Curso de Eletrônica do Centro de Ensino Médio da F.D.F., no exercício financeiro de 1965;

b) qual a razão por que não foi liberada, até hoje, a verba de igual destinação, no valor de Cr\$ 30.000.000 (trinta milhões de cruzeiros), referente ao presente exercício.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 1966. — José Guimard.

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondin) — O requerimento que acaba de ser lido pelo Sr. 1º Secretário não depende de apontamento nem de deliberação do Plenário. De acordo com o Regimento será publicado e, logo depois, despachado pela Presidência.

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondin) — O Sr. 1º Secretário vai proceder à leitura de requerimento de licença de autoria do Sr. Senador Argemiro de Figueiredo.

É lido o seguinte

### Requerimento nº 151, de 1966

Nos termos do art. 42 do Regimento Interno, requereio 30 dias de licença para tratamento de saúde.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 1966. — (a) Argemiro de Figueiredo.

O SR. PRESIDENTE:

(Guido Mondai) — O requerimento está devidamente instruído, com o laudo médico de acordo com o disposto no art. 42, § 1º, do Regimento. Não depende de apoio nem de discussão.

Em votação.

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

Está aprovado.

Em consequência, é concedida a licença requerida.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Sobre a mesa requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

### Requerimento nº 152, de 1966

Nos termos do art. 212, item III, letra i e j, do Regimento Interno, requereio a remessa para audiência das Comissões de Minas e Energia, Indústria e Comércio e Agricultura do Projeto de Decreto Legislativo da Câmara, nº 18-66 (nº 241, de 1965 na Casa de origem), que aprova o Acordo de Cooperação nos Usos Cíveis da Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Washington, a 8 de julho de 1965.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 1966. — José Ermirio de Moraes.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Em discussão o requerimento. (Pausa)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

O SR. EURICO REZENDE:

(Para encaminhar a votação — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, o acordo a que faz referência o requerimento em processo de votação foi aprovado na Câmara e, através de discussões nesta Casa, pronunciados pelos ilustres Senadores Aarão Steinbruch e José Ermirio, vem provocando o maior interesse. Debates aqui se travaram e ainda se travarão, por certo.

A matéria é sem dúvida alguma, de grande repercussão e o pedido formulado pelo ilustre representante pernambucano ensinará um exame mais profundo, mais extenso, mais intenso e mais técnico da questão em todos os seus ângulos. E, como o Governo Federal deseja que os Srs. Congressistas dispõemham de todos os elementos válidos para um pronunciamento correto, através de sua liderança nesta Casa, dá integral apoio ao requerimento que vai ser votado. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Em votação o requerimento. (Pausa).

Os Senhores Senadores que aprovam, queiram permanecer sentados. (Pausa).

Está aprovado. Vai às Comissões de Minas e Energia, de Indústria e Comércio e de Agricultura.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Sobre a mesa comunicação que será lida pelo Sr. 1º Secretário.

É lida a seguinte

### COMUNICAÇÃO

Em 19 de abril de 1966

Senhor Presidente

Tenho a honra de comunicar a V. Ex.ª de acordo com o disposto no art. 38 do Regimento Interno: que me ausentarei dos trabalhos da Casa a partir do dia 22 do corrente, para breve viagem ao estrangeiro.

Atenciosas saudações. — Aurélio Vianna.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — A Comunicação que acaba de ser lida vai à publicação. (Pausa)

### COMPARECEM MAIS OS SENHORES SENADORES:

José Guilomard

Lobão da Silveira

Sebastião Archer

Joaquim Parente

Dix-Huit Rosado

Domicílio Gondim

Heribaldo Vieira

Dylton Costa

Jefferson de Aguiar

Aurélio Vianna

Padre Calazans

Pedro Ludovico

Meilo Braga

Antônio Carlos

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Aham-se presentes 35 Srs. Senadores. Passa-se à Ordem do Dia.

Item 1:

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 37, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 158-A-64, na Casa de origem), que mantém decisão denegatória do Tribunal de Contas da União ao registro dos contratos celebrados entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e 429 adquirentes de glebas de terra situadas em área da Southern Brazil Lumber and Colonization Company, tendo pareceres favoráveis (sob nº 225 e 226 de 1966) das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

A discussão foi encerrada na sessão de 15 do corrente.

Em votação.

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

O projeto foi aprovado.

Irá à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 37, DE 1965

(Nº 158-A-64, na Casa de origem)

Mantém decisão denegatória do Tribunal de Contas da União ao registro dos contratos celebrados entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e 429 adquirentes de glebas de terra situadas em área da Southern Brazil Lumber and Colonization Company.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica mantida a decisão denegatória do Tribunal de Contas da União ao registro de contratos cele-

brados entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e 429 adquirentes de glebas de terra em área da Southern Brazil Lumber and Colonization Company.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama)

Item 2:

Discussão, em turno único, do Requerimento nº 148, de 1966, pelo qual o Sr. Senador Eurico Rezende solicita a transcrição nos Anais do Senado, da resposta do Governo brasileiro à nota do Governo paraguaio sobre as fronteiras do Brasil com esse país.

Em discussão o Requerimento. (Pausa)

Não havendo quem peça a palavra para discussão, dou-a como encerrada.

Em votação.

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

O Requerimento foi aprovado e a transcrição pedida será feita nos termos solicitados.

O SR. PRESIDENTE (Nogueira da Gama) —

Item 3:

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 56, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 114-A-64, na Casa de origem), que mantém o ato do Tribunal de Contas da União, denegatório de registro do contrato de compra e venda celebrado entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, como outorgante vendedora, e "Pinho e Terras Ltda.", como outorgada compradora, tendo pareceres favoráveis sob ns. 231 e 232, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

Em discussão o projeto. (Pausa).

Não havendo quem peça a palavra, declaro encerrada a discussão.

Em votação.

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

Aprovado. Irá à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 56, DE 1965

(Nº 114-A-64, na Câmara)

Mantém o ato do Tribunal de Contas da União denegatório de registro do contrato de compra e venda e celebrado entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, como outorgante vendedora, e "Pinho e Terras Ltda.", como outorgada compradora.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É mantido o ato do Tribunal de Contas da União denegatório de registro do contrato de compra e venda da área de 43.662 (quarenta e três mil, seiscentos sessenta e dois hectares) e fração de terras situadas na propriedade denominada Peperi-Chapeco, nos Distritos de Mondai e Dionisio e equeira, Município de Chapeco, Estado de Santa Catarina, firmado em 30 de novembro de 1949, entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, como outorgante vendedora

e "Pinho e Terras Ltda.", como outorgada compradora.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Nogueira da Gama) —

Item 4:

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 57, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 91-A-63, de 1963, na Casa de origem), que mantém decisão do Tribunal de Contas denegatória de registro a contrato celebrado entre o Estado Maior do Exército e o Senhor Nelson Pimenta, para desempenho da função de Cartógrafo, tendo pareceres favoráveis, sob ns. 238 e 239, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

Sobre este projeto cabe observar que a denegação de registro, pelo Tribunal de Contas, foi a termos aditivos ao contrato em apêço, e não ao próprio contrato. Assim, se o projeto for aprovado, a Comissão de Redação deverá fazer a devida retificação. (Pausa).

Em discussão o projeto. (Pausa).

Não havendo quem peça a palavra, declaro encerrada a discussão.

Em votação.

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

Aprovado. Irá à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 57, DE 1965

(Nº 91-A-63, na Câmara)

Mantém decisão do Tribunal de Contas denegatória de registro ao contrato celebrado entre o Estado Maior do Exército e o Senhor Nelson Pimenta, para desempenho da função de Cartógrafo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica mantido o ato do Tribunal de Contas denegatório de registro ao contrato celebrado entre o Estado Maior do Exército e o Senhor Nelson Pimenta, para o desempenho da função de Cartógrafo.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Encerro a matéria da Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Ainda na oradores inscritos.

Tem a palavra o nobre Senador Vivaldo Lima. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Eurico Rezende. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Bezerra Neto. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Jefferson de Aguiar. (Pausa).

Não está presente.

Tem a palavra o nobre Senador Eugênio Barros.

O SR. EUGÊNIO BARROS:

(Lê o seguinte discurso) — Senhor Presidente, Senhores Senadores, desejo prestar neste momento a homenagem mais sentida a uma das figuras mais destacadas dos meios jurídicos,



políticos e intelectuais do meu Estado e do País e que vem de falecer aos 18 de março deste ano.

Trata-se do preclaro magistrado, político e homem de letras Desembargador Elisabetho Barbosa de Carvalho, predestinado, pela inteligência, capacidade de trabalho e valor, a ocupar os mais relevantes cargos e funções em todos os setores da vida pública brasileira, marcando-os com o traço fulgurante da sua imaginação fértil e do seu labor profícuo.

A simples menção dos traços biográficos do ilustre morto ressaltava expressivamente a sua contribuição de escol nos diversos setores da vida nacional.

Elisabetho Barbosa de Carvalho, nasceu na cidade de Amarante, Estado do Piauí, a 11 de novembro de 1887. Era filho de Raimundo Barbosa de Carvalho e Júlia Maria Gonçalves, falecidos há anos. Em Amarante, fez o curso primário e em São Luís, capital do Maranhão, concluiu o seu curso de humanidades, seguindo depois para Recife, onde frequentou a Faculdade de Direito, diplomando-se em Ciências Jurídicas e Sociais.

Ainda acadêmico, já exercia o cargo de Promotor Público da Comarca de São Luís no Maranhão.

Foi Juiz Municipal do termo judiciário de Codó, tendo sido um dos fundadores do importante estabelecimento de ensino primário e secundário, denominado "Externato Codoense", o único estabelecimento educacional militarizado em todo o Estado. Colaborou, ainda, em diversos jornais daquela cidade e promoveu vários atos visando ao desenvolvimento da terra e bem estar da população local.

Foi Juiz de Direito da Comarca de Pinheiro, no Maranhão, e nessa cidade fundou, em companhia do Doutor Clodoaldo Cardoso e do Bacharel Brasileiro de Castro Barroca, Promotor Público da Comarca, já falecido, o conhecido semanário "Cidade de Pinheiro", que já atingiu quarenta e quatro anos de existência, sendo o jornal mais antigo do Estado.

Em Pinheiro, o inclito magistrado tomou várias iniciativas de vulto, entre as quais a de criar uma biblioteca de geografia e história, a mais bem organizada em todo o Estado.

Foi Juiz de Direito da Capital do Estado. Procurador-Geral do Estado, Desembargador e Presidente do Tribunal de Justiça. Foi Presidente do Instituto Histórico do Maranhão e da Ordem dos Advogados, Seção do Maranhão. Pertencia ao Diretoria de Geografia e Estatística do Estado. Exerceu as funções de Chefe de Polícia, foi Secretário-Geral e Interventor Federal do Estado.

Era professor catedrático de Direito Processual na Faculdade de Direito de São Luís. Foi Deputado Federal pelo Maranhão e Prefeito do Município de Pinheiro.

Perdendo a esposa D<sup>na</sup> Fausta Soares, o Desembargador Elisabetho casou depois com D<sup>na</sup> Carmen Rodrigues. Não houve prole em ambos os casamentos.

Deixou ainda dez irmãos entre estes o Prof. Fernando Barbosa de Carvalho, Diretor da Caixa Econômica Federal do Maranhão, e uma filha adotiva, Maria Fausta, em cuja residência faleceu o Desembargador Elisabetho.

Na capital do Maranhão, São Luís, a memória do Desembargador Elisabetho Carvalho tem sido reverenciada pelos órgãos de Justiça; pelos Poderes Legislativos do Estado e do Município e por instituições sociais em geral.

O Governador José Sarney decretou luto oficial e mandou correr por conta do Estado as despesas do funeral.

Já se disse que no Brasil tudo é grande menos o homem. Fatos e números tem hostilizado essa assertiva. Na vida de Elisabetho Barbosa de Carvalho temos todo um desmentido a esse apoucamento de brasileiro, pois o seu exemplo é marcante, os seus ensinamentos, os seus arestos luminosos, sua vida fecunda, perdurará na memória dos seus coevos, concorrendo para exaltar o Brasil e seus homens.

Era o que tinha a dizer. (Muito bem! Muito bem!)

#### O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Não há mais oradores inscritos.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a sessão, designando para a de amanhã a seguinte

#### ORDEM DO DIA

Sessão de 20 de abril de 1966

(Quarta-feira)

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 306, de 1965 (nº 3.249-B, de 1961 na Casa de origem), que isenta dos impostos de importação e consumo e da taxa de despacho aduaneiro os bens dos imigrantes e das outras providências, *Pareceres favoráveis*, sob nºs 240 e 241, de 1966, das Comissões: — de Relações Exteriores, e — de Finanças.

2

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 107-A de 1961, na Casa de origem), que mantém a decisão do Tribunal de Contas, denegatória de registro de termo de contrato celebrado entre a União Federal e o Banco de Crédito da Amazônia S. A., para constituição de aforamento de terreno de marinha e acrecido de marinha situados em Belém, Estado do Pará, tendo *Pareceres favoráveis* (sob nºs 227 e 228, de 1966) das Comissões: — de Constituição e Justiça e — de Finanças.

3

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 51, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 222-A de 1965, na Casa de origem), que revoga o ato do Tribunal de Contas que negou registro ao contrato celebrado entre o DCT e o Senhor Mikhail Naim Sayeg, para locação de imóvel localizado na rua Aclimação, nº 707, na Capital do Estado de São Paulo, tendo *Pareceres favoráveis*, sob nºs 229 e 230, de 1966, das Comissões: — de Constituição e Justiça e — de Finanças.

4

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 46, de 1964, de autoria do Senhor Senador Eurico de Rezende, que dispõe sobre a elaboração de projeto para construção de usina termelétrica no Porto de Tubarão, Vitória, Estado do Espírito Santo, tendo *Pareceres favoráveis*, sob nºs 218 a 220, de 1966, das Comissões: — de Constituição e Justiça; — de Minas e Energia; e — de Finanças.

5

Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei do Senado nº 63, de 1965, de autoria do Senhor Senador Bezerra Neto, que dispõe sobre a aplicação do Estatuto do Trabalhador Rural na comarca onde não funcione o Conselho Arbitral, tendo *Pareceres*, sob nºs 189 e 190, de 1966, das Comissões: — Constituição e Justiça, favorável, —

Legislação Social, favorável, com a emenda que apresenta sob nº 1-CLS.

6

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 8, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 186-A de 1964 na Casa de origem), que mantém decisão do Tribunal de Contas da União, denegatória ao registro de concessão de reforma a Expedito Flor, calculada no posto de Tenente-Coronel, superior ao devido, tendo *Pareceres* — da Comissão de Constituição e Justiça: (221 de 1966) 1º pronunciamento — pela constitucionalidade; (223 de 1966) 2º pronunciamento — favorável, nos termos do Substitutivo que oferece (com voto em separado do Senhor Senador Bezerra Neto); — da Comissão de Segurança Nacional (222 de 1966) — apresentando Substitutivo; — da Comissão de Finanças (221 de 1966) — favorável ao Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

7

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 53, de 1966 (nº 3.505-A de 1966, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dá nova redação aos artigos 263 e 266 do Código da Justiça Militar (Decreto-lei nº 925, de 2 de dezembro de 1938) e dá outras providências, tendo *Parecer favorável* (sob nº 259 de 1966) da Comissão de Projetos do Executivo.

8

Discussão, em turno único, do Requerimento nº 136, de 1966, pelo qual o Senhor Senador Jefferson de Aguiar solicita a inserção em Ata de Voto Congratulatório com o Jornal do Brasil pelo transcurso do 75º aniversário de sua fundação, ocorrido em 9 de abril, tendo *Parecer favorável* (sob nº 258 de 1966) da Comissão de Constituição e Justiça.

#### O SR. PRESIDENTE:

(Nogueira da Gama) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 17 horas).

**RESPOSTA DO GOVERNO BRASILEIRO A NOTA DO GOVERNO PARAGUAIO SOBRE A CARACTERIZAÇÃO DA FRONTEIRA BRASILEIRO-PARAGUAIA NA REGIÃO DO SALTO DAS SETE QUEDAS, PUBLICADA NOS TERMOS DO REQUERIMENTO Nº 148, DE 1966, DE AUTORIA DO SENHOR SENADOR EURICO REZENDE, APROVADO NA SESSÃO DE 19 DE ABRIL DE 1966.**

**EMBAIXADA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL**

Assunção, em 25 de março de 1966.

Nota 92

Senhor Ministro,

Tenho a honra de acusar recebimento da Nota nº D.P.I. 712, de 14 de dezembro do ano passado, na qual Vossa Excelência volta a tratar de assuntos relacionados com a caracterização da fronteira brasileiro-paraguai na região do Salto das Sete Quedas e solicita novamente a retirada do destacamento militar brasileiro da zona de Porto Coronel Renato. Na mesma nota, Vossa Excelência propõe ainda que a Comissão Mista de Limites e de Caracterização de Fronteiras prossiga seus trabalhos e que, em caso de divergência entre os Governos do Brasil e do Paraguai no seio daquela Comissão, ambos os Governos recorram a todos os meios de solução pacífica dos conflitos inter-

nacionais, a começar pelas negociações diretas.

2. Em ocasiões anteriores, Senhor Ministro, em particular nas notas AAAA-DAM-SDF-DAJ-254, de 19 de setembro de 1962, do Ministério das Relações Exteriores à Embaixada do Paraguai, e número 810, de 27 de outubro de 1965, desta Embaixada ao Governo de Vossa Excelência, o Governo brasileiro tem deixado claro que não admite a existência de qualquer pendência de limites entre o Brasil e o Paraguai, uma vez que a fronteira entre os dois países ficou integralmente definida nos Tratados de 1872 e 1927, e perfeitamente demarcada, outrossim, no que se refere ao disposto no primeiro daqueles instrumentos, pela Comissão Mista Demarcadora reunida entre 1872 e 1874, conforme consta das respectivas Atas de números 1 a 18, já extensamente citadas e transcritas na prévia correspondência sobre o assunto.

3. Da mesma maneira, não aceita o Governo brasileiro as asserções do Governo paraguaio quando procura justificar a invalidade da demarcação de 1872-74, por insuficiente e contrária ao Tratado de 9 de janeiro de 1872. Não só a demarcação foi executada rigorosamente de acordo com o disposto nos artigos I, II, III e IV daquele Tratado, e reconhecida pelo Governo paraguaio, como também este reconhecimento confirmado ulteriormente pelo mesmo Governo, ao firmar o Tratado Complementar de Limites, em 1927, e o Protocolo de Instruções para a Demarcação e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai, de 9 de maio de 1930.

4. Entretanto, Senhor Ministro, não obstante as muitas razões já apresentadas pelo meu Governo nas Notas anteriores, tentarei mais uma vez repetir — não um ponto-de-vista brasileiro — mas a verdade serena dos fatos e dos válidos títulos, conforme basicamente configuram e devem corroborar a inteligência do assunto, da parte tanto de paraguaios quanto de brasileiros, uma vez que ambos os Governos, de pleno consentimento e em boa forma, subscreveram aqueles documentos e terão sem esquivança de responder por seus atos.

5. Diz Vossa Excelência que: "O Tratado de Limites de 9 de Janeiro de 1872, consequência de uma guerra de extermínio, era o resultado previsto nos objetivos que sete anos antes se propuseram os Governos do Brasil, Argentina e Uruguai, quando no art. XVI do Tratado Secreto de Aliança contra o Paraguai assinado em Buenos Aires a 1º de maio de 1865 repartiram antecipadamente entre si os territórios de que seria despojado o Paraguai". Da também Vossa Excelência o Tratado de 1872 como formando parte "do Tratado de Paz que concluiu uma guerra injusta em virtude da qual se despojou a República do Paraguai de extensos territórios, depois de esgotar suas riquezas nacionais e diminuir sua população". 6. Mas Vossa Excelência bem sabe que essas recriminações não correspondem à verdade, senão que deturpam a realidade dos fatos históricos. Vossa Excelência sabe que era penoso expresso do Tratado de Aliança respeitar-se a integridade territorial do Paraguai.

7. Vossa Excelência sabe que as disposições previstas no Artigo 16 do Tratado de Aliança definiam:

"O Império do Brasil se dividirá da República do Paraguai:

"Do lado do Paraná pelo primeiro rio abaixo do Salto das Sete Quedas, que segundo a recente carta de Mouchez é o Igurey, e da foz do Igurey e por ele acima, a procurar as suas nascentes,

"Da parte da margem esquerda do Paraguai pelo Rio Apa desde o foz até às suas nascentes."

8. Vossa Excelência sabe que essa "linha do Igurey" não foi novidade no Tratado de Aliança — mas, sim, uma constante dos antigos e anteriores Tratados, não chegados a vigorar nunca demarcação.

9. Vossa Excelência sabe que, mesmo assim, na Conferência de 8 de janeiro de 1872, em Assunção, para o ajuste do Tratado de Limites, discutida desimpedidamente a matéria com o Plenipotenciário paraguaio, não houve exigência, nem mesmo insistência em que se atendessem justas aspirações brasileiras. Ao contrário, o Plenipotenciário brasileiro demonstrou o espírito conciliador do Governo Imperial, desistindo da linha do Igurey e aceitando a do Salto das Sete Quedas, pelo Paraguai proposta: ao mesmo tempo, acedeu a que se substituisse a expressão "nascente austral do rio Apa" por "nascente principal do rio Apa". De tal maneira, o Brasil no Tratado aceitou menos do que exigiria se a guerra não tivesse havido.

10. Aceitando o Tratado de 1872, buquina-o no entanto a Nota nº 712, porque firmado logo após a guerra, com o país ocupado.

11. Nada, porém, após o Paraguai, nem pode alegar, contra a perfeição e validade do Tratado de 1872 — feito depois de mais de 50 anos de paz, e em plena paz entre os dois Estados. Nada também articulou nem poderia arguir contra o Protocolo de 1930. E estes dois atos internacionais, contemporâneos, plenamente válidos para o Paraguai, destróem todas as impugnações por ele agora trazidas contra Atas, Plantas e Carta Geral, da Demarcação de 1872-74, nos termos do Tratado de 1872.

12. Diz Vossa Excelência que surpreende o Governo paraguaio a reafirmação do § 3 da minha Nota nº 310 — de estar inteiramente demarcado o trecho da fronteira comum que se estende desde o marco do Ibicui até o Salto Grande das Sete Quedas — a qual Vossa Excelência qualifica de "errônea apreciação" e "estranha pretensão brasileira", que "carece de fundamentos legais" e "contrasta, contradiz e nega todo valor a tratados e convênios internacionais" e "é precisamente a causa de situações de fato que notoriamente afetam as relações entre nossos países".

13. Estranho nos soa é que o Governo do Paraguai se declare surpreendido, agora, com o que é — não uma apreciação nem pretensão brasileira — mas fato jurídico, publicamente realizado, aprovado e reconhecido, desde 24 de outubro de 1874, pelos Governos do Paraguai e do Brasil. Ao Governo do Paraguai não cabe deixar de conhecer, em todo seu alcance e obrigações:

O Protocolo de Instruções para a Demarcação e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai, de 9 de maio de 1930;

O Tratado de Limites, complementar do de 1872, de 21 de maio de 1927;

as Atas, a Carta Geral da Fronteira, e as Plantas parciais, da Demarcação, de 1872-1874;

O Protocolo da Conferência para o ajuste dos Limites, de 8 de janeiro de 1872;

O Tratado de Limites, de 8 de janeiro de 1872.

14. Quanto à Demarcação, e a delimitação das extensas alegações por Vossa Excelência apresentadas — alegações estas que mais adiante examinarei — meu Governo mantém a mesma firme convicção de que o limite brasileiro-paraguaio no Salto Grande

das Sete Quedas já está perfeitamente estabelecido desde 1874.

15. Esta certeza, Senhor Ministro, se fundamenta nos seguintes documentos oficiais:

a) Títulos dos Comissários Demarcadores, transcritos na Ata da 1ª Conferência, de 16 de agosto de 1872: Título do Sr. Comissário Brasileiro:

"Hei por bem nomear a Rufino Encas Gustavo Galvão, Coronel do Imperial Corpo de Engenheiros, para Comissário Brasileiro da Comissão Mista que tem de proceder à demarcação da linha divisória entre o Império e a República do Paraguai, de conformidade com o que foi estipulado no artigo primeiro do Tratado de Limites assignado em Assumpção em nove de janeiro do corrente ano."

Título do Sr. Comissário Paraguaio: "Ministerio del Interior. El Vice Presidente de la Republica en ejercicio del P.E.

"En cumplimiento del artículo 2º del Tratado de Limites celebrado con el Imperio del Brasil, acuerda y Decreta:

"Art. 1º. Nombra-se comissário al Ciudadano Dn. Domingo Ortiz para que en representación del Paraguay forme parte de la comisión que debe demarcar la línea divisoria entre el Paraguay e el Brasil segun las bases del artículo 1º del Tratado de Limites celebrado con el Imperio."

b) Protocolo de Instruções do Governo Paraguaio ao seu Comissário, de 22 de julho de 1872:

"Proseguirá por lo mas alto de esta sierra a buscar su termino, y encontrar la sierra de Mbaracayú, que del mismo modo continuará demarcandose por lo mas alto de ella, hasta llegar al rio Paraná en el Salto Grande de las Siete Caidas."

c) Ata da 11ª Conferência, de 30 de março de 1874:

"Foi declarado pelos Srs. Comissários que o fim desta reunião era authenticar-se a chegada da Comissão mista neste lugar, extremo da linha Oeste-Leste, que partindo do marco do Ibicuihy, vem pelo alto da serra de Maracajú até este Salto."

d) Ata da 12ª Conferência, de 8 de junho de 1874:

"Foi declarado pelos Srs. comissários que o fim dessa reunião era dar por demarcada a linha divisória entre os dois países, limitada pelo alveo do rio Paraná, a demarcação prosseguir do Salto das Sete-Quedas e terminou na foz do rio Iguaçu ou Coritiba."

"Declaração mais os Srs. comissários que achava-se concluída sobre o terreno toda a demarcação da fronteira, segundo o tratado de nove de janeiro de mil oitocentos setenta e dois e respectivas instruções, entre os dois países, faltando apenas os tres marcos que já foram mandados construir em logares determinados e troca daqueles mapps e dos da serra de Maracajú."

e) Ata da 16ª Conferência, de 19 de outubro de 1874:

"Nestas plantas está representada por um traço continuo de linha encarnada a linha de limites dos dois países."

"Esta linha traçada pelo mais alto da serra, parte do marco collocado junto a vertente principal do Igatemi .....

e chega ao marco collocado nas vertentes do Ibicuihy. Este marco está aos 10.º S.E. do marco do Igatemi e na distancia de 68 Kilometros, 5.

"Do marco do Ibicuihy segue a linha divisoria por mato alto ao rumo de 51º S.E. e distancia de 12 Kil. 7; sahe em campo junto a vertente principal do Igurey ou Gareí e vai ao rumo de 41º N.E. na distancia de 4 Kil. 5; muda o rumo para 58º S.E. até 9 Kil. 8, sendo 3 Kil. 5 ainda em campo e o restante na grande mata, que se estende até ao Salto das Sete-Quedas; continua por essa mata ao rumo geral de 69º N.E. na extensão de 61 Kil. 3 e depois, ao rumo geral de 53º S.E. atravessa dous pequenos campos e, com 46 Kil. 3 de distancia neste ultimo rumo chega á 5.ª e mais importante das Sete-Quedas, que são formadas pelo encontro da serra com o rio Paraná, havendo em frente uma pequena ilha".

f) Ata da 18.ª e ultima conferencia de 24 de outubro de 1874:

"... com o fim de encerrar-se os trabalhos da comissão, assignando-se a carta geral da fronteira, levantada e organizada para servir de documento da demarcação a que acaba de proceder-se."

"Forão apresentados os dous originaes desta carta, um em portuguez e outro em hespanhol, e forão examinados por toda a comissão."

"Nestas cartas está representada, por uma faixa de cor amarela do lado do Brasil e encarnada do lado do Paraguay, a linha de limites, desde a barra do rio Iguaçu no Paraná até a do Apa no Paraguay, seguindo o traço prescrito nas instruções dadas pelos dous governos, de accordo com o tratado de limites de 9 de janeiro de 1872".

"A descrição da linha de limites consta das atas da 3.ª, 6.ª, 7.ª, 10.ª, 16.ª e 17.ª conferencia."

"Seis marcos levantados pela comissão assignação os pontos mais notaveis da linha."

"As posições geographicas desses pontos e particularidades dos terrenos circumvizinhos, constão dos autos de collocação desses marcos, assignados na 2.ª, 8.ª, 9.ª, 13.ª, 14.ª e 15.ª Conferencia."

"As posições geographicas de outros pontos notaveis da linha, assignados pela natureza, taes como o Salto das Sete-Quedas e barra do rio Iguaçu, constão da ata da 17.ª conferencia e de tabeas transcriptas nas cartas parciaes e geral da fronteira".

"Essas plantas parciaes e carta geral, bem como as atas das conferencias da comissão comprovão e comprovão a todo o tempo a realização da demarcação da fronteira dos dous países, baseada no tratado de limites de 9 de janeiro de 1872, ficando delimitada a mesma fronteira de conformidade com esses documentos".

a) Coordenadas dos seguintes pontos determinados astronômicamente

durante os trabalhos de campo realizados de 1872 a 1874.

"Barra do rio Apa (Marco) :  
Porto da Guarda Estrella  
Forte São Carlos  
Porto da Guarda Observação  
Porto da Guarda Quem Vive  
Barra do rio Pedra de Cal  
Passo da Bella Vista  
Confluência acima desse passo (Marco);  
Guarda Oliva

Porto Tacurá-pitá  
Cabecera principal do App do braço sul (Marco)

3.ª Cabecera do braço norte  
2.ª Cabecera do braço norte  
1.ª Cabecera do braço norte  
Cerro Corá  
Ponta Porã

Potreiro de Júlio (Marco)  
Lagôa do matto  
Cabecera norte do Igatemy  
Cabecera do sul do Ipané  
Cabecera principal do Igatemy (Marco)

Acampamento n.º 31 (na picada para o salto)  
Capão da Observação  
Cabecera do Ibicuihy (Marco)  
Salto das Sete Quedas  
Barra do Iguaçu"

h) Carta Geral e Plantas  
Feitas em duplicata, em português e em espanhol, existindo nos arquivos dos dois Governos, referidas nas Atas e especialmente postas em ênfase nas Instruções do Governo do Paraguai ao seu Comissário, ao ordenar que fossem feitas para o trecho em causa, "para formar um juicio o idea cierta em vista de las actas y planos que formaren", o que denega validade a afirmativa de Nota de Vossa Excelência (§ 8) de que a linha de fronteira não é "la pintada en el mapa o desenho de 1872-74".

i) Memória do capitão de fragata D. Domingo A. Ortiz:

"Por consecuencia de estos trabajos el tratado de 9 de Enero de 1872 ha sido cumplido en todas sus partes y demarcada la frontera de ambos países con verdadera escrupulosidad y exactitud, aclarando para siempre cualesquiera cuestiones de limites."

"No cerraré este imperfecto bosquejo ó memoria, que manifiesta sino todo el empeño e interés con que he procurado conducirme en el lleno de tan árduo como difícil y transcendental cometido, al menos, la manera siempre relativa y de eminente conveniencia nacional con que se ha venido a salvar la gran línea divisoria, poniendo feliz termino a la cuestion de siglos, para ya esperar así la pacífica y tranquila elaboración de un próspero porvenir entre próblos como el Paraguay y el Brasil, llamados por la naturaleza a ser mutuamente concurrentes a su reciproca prosperidad y engrandecimiento".

16. A partir, portanto, de 24 de outubro de 1874, a fronteira estava definitivamente fixada, de conformidade com a demarcação feita, nos termos do tratado de 1872.

17. Daí por diante, qualquer dos dois países podia ocupar o território de seu lado da linha encarnada do mapa, e não plenamente estabelecida — assim como nas ilhas a um, e a outro adjudicadas, conforme a mesma linha encarnada, nas plantas.

18. Essa demarcação, reconhecida pelos dois Governos há quase um século, veio a ser confirmada ulteriormente, em Atos internacionais solenes e incontestes firmados pelo Brasil e pelo Paraguai.

19. O Tratado de Limites de 1872 definiu a linha de fronteira entre o Brasil e o Paraguai, da foz do rio Iguaçu ao rio Paraná à foz do rio Apa no rio Paraguai — isto é, em toda a extensão em que, na época, os dois países de fato se confrontavam.

20. Todavia, do lado de lá do prolongamento septentrional dessa linha, uma região, a oeste pois da nossa fronteira, o Chaco, era objeto de contestação entre três países, nossos vizinhos e amigos. So mais tarde, estando o Paraguai já de posse da mesma, foi possível assinar-se outro ajuste, para o reconhecimento, que falava, dessa seção da fronteira: formada pelo rio Paraguai, da confluência do rio Apa até ao desagüedouro da Baía Negra.

21. Assim, em 27 de maio de 1934, assinou-se, no rio de Janeiro, o "Tratado de Limites, Complementar do de 1872".

22. Esse "Tratado Complementar" em nada põe em causa a primitiva linha de limite, definida pelo Tratado de 1872 e fixada pela Demarcação de 1872-74, mas trata tão-só e unicamente de seu prolongamento — isto é, da linha de limite entre a foz do Apa e o desagüedouro da Baía Negra.

23. Isso, aliás, diz seu preâmbulo:

"... desejando completar a determinação da linha de fronteira entre os respectivos territórios dos dois países, já definitivamente estabelecida no trecho que vai da foz do rio Iguaçu no rio Paraná, até a foz do rio Apa, no rio Paraguai, conforme dispõe o artigo 1.º do Tratado de Limites firmado em Assunção, aos 9 de janeiro de 1872, resolveram celebrar um Tratado de Limites, complementar do de 1872, para a parte da fronteira constituída pelo rio Paraguai, no trecho compreendido entre a foz do rio Apa e o desagüedouro da Baía Negra".

24. Tanto assim é que o Tratado Complementar, instituindo, por seu Artigo III, uma Comissão Demarcadora, não incumbe de tocar na linha Foz do Iguaçu — Foz do Apa, já definitivamente estabelecida. É o seguinte o Artigo III:

"Uma Comissão Mista brasileiro-paraguai, nomeada pelos dois Governos no mais breve prazo possível, após a troca das ratificações do presente Tratado, levantará a planta do rio Paraguai, com as suas ilhas e canais, desde a confluência do Apa até o desagüedouro da Baía Negra.

"Essa comissão efetuará as sondagens necessárias e as operações topográficas e geodésicas indispensáveis para a determinação da fronteira, e colocará marcos nas ilhas principais e pontos que julgar mais convenientes.

"Parágrafo único. Os dois Governos, em protocolo especial a ser firmado logo depois da troca das ratificações deste Tratado, estabelecerão o modo por que a comissão mista será constituída e as instruções por que se regerá para a execução dos seus trabalhos".

25. Em obediência à determinação do Parágrafo único do Artigo III do Tratado de Limites, Complementar, transcrito acima, firmou-se, no Rio de Janeiro, com data de 9 de maio de 1930, um ajuste: o "Protocolo de Instruções para a Demarcação e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai".

26. No seu Peâmbulo, esse Protocolo diz:

"Os Governos da República dos Estados Unidos do Brasil e da República do Paraguai, no intuito de dar cumprimento ao estabelecido no parágrafo único do artigo terceiro do tratado de limites

complementar do de 1872, firmado no Rio de Janeiro a 21 de maio de 1927, e, por outro lado, no de Atender à necessidade de serem reparados alguns dos marcos da fronteira entre os dois países, demarcada de 1872 a 1874, por uma comissão mista brasileiro-paraguai, de serem substituídos os marcos da mesma fronteira que hajam desaparecido, e de serem colocados hajam desaparecido, e de serem colocados marcos intermediários nos pontos que forem julgados convenientes resolveram celebrar o presente ajuste, no qual todas essas providências se acham indicadas".

27. Assim, a nova Comissão Mista brasileiro-paraguai, pela estipulação estrita do Tratado Complementar, que a cria, nada teria a ver com a linha de limites definida no Tratado de 1872 e demarcada de 1872 a 1874.

28. Apenas por conveniências de ordem prática, foi que os dois Governos decidiram, "Por outro lado" aproveitar a oportunidade de ter-se constituída e em funcionamento uma Comissão Mista, para dar-lhe também a incumbência de reparar alguns dos marcos daquela linha, substituir os marcos derruídos e colocar outros, intermediários, nos pontos julgados convenientes.

29. Leia-se a respeito o Artigo 1.º do "Protocolo de Instruções":

"Artigo 1.º Dentro do mais breve prazo possível, cada um dos dois Governos nomeará uma Comissão, composta de um Chefe e de tantos ajudantes ou auxiliares quantos lhe parecerem estritamente necessários, para o fim de se levar a efeito a demarcação da fronteira brasileiro-paraguai, no trecho definido nos Artigos 1.º e 2.º do Tratado de 21 de maio de 1927 e executar os demais serviços indicados no presente protocolo".

30. A Comissão Mista atual — terminada, no Tratado, apenas para possível após a troca das ratificações efetuar a demarcação no rio Paraguai — confiou-se, no Protocolo, também outra tarefa: "os demais serviços". Não se trata, na linha Iguaçu-Apa, de efetuar uma "demarcação" — eis que essa linha, de acordo com o próprio Tratado, já estava definitivamente estabelecida —; mas somente de executar outros serviços: E que serviços? São eles, expressamente, os de melhor caracterização ou densificação de uma linha de fronteira, já demarcada.

31. Tanto é, que:

I — A Comissão Mista de 1872-1874 foi determinada expressamente, no Tratado de 1872, para proceder à demarcação da linha divisória da foz do Iguaçu à foz do Apa — "onde for necessário".

II — A Comissão Mista de 1930 foi determinada, expressamente, no Tratado de 1927 para efetuar apenas a demarcação da linha fluvial de fronteira, da foz do Apa ao desagüedouro da Baía Negra.

III — O Protocolo de Instruções, de 1930, foi que incumbiu a Comissão Mista de 1930 de executar outros "serviços", de caracterização, na linha seca da fronteira entre a foz do Apa e o do Iguaçu — precisamente: "nas terras altas terras da referida fronteira" — "nos pontos que forem julgados convenientes".

IV — A Comissão Mista que executou o Tratado de Limites de 1872 teve a designação de: "Comissão Mista Demarcadora dos Limites dos dois Países". Ao passo que a Comissão Mista atual denominou-se: "Comissão Mista de Limites e de caracterização da fronteira Brasil-Paraguai".

32. Mas, principalmente, tenha-se presente que, no Protocolo de Instruções pelo qual a atual Comissão Mista deve reger-se na execução de seus trabalhos — apenas o Artigo 10.º é dedicado expressamente a "os demais serviços". É em que termos?

"A Comissão mista procederá à reparação ou substituição dos marcos da fronteira comum, demarcada de 1872 a 1874, que estiverem danificados ou destruídos, mantendo suas respectivas situações. Além disto, observar as prescrições do tratado de limites, de 9 de janeiro de 1872 e o que se contém na Ata da 18.ª Conferência da Comissão Mista Executora do dito Tratado de 1872, assinada em Assunção a 24 de outubro de 1874, construirá novos marcos entre os já existentes, nas terras altas da referida fronteira indicadas naquele tratado. Je modo que cada trecho da linha divisória fique definido por uma poligonal rectilínea, caracterizada, os seus vértices pelos marcos existentes e pelos que forem construídos, cumprindo que de qualquer deles se possam avistar directamente e a olhos desarmados, os dois contíguos.

"Os primeiros comissários, de comum acordo, farão proceder previamente ao levantamento topométrico para a locação dos vértices das poligonais referidas e consequentes construções dos novos marcos caracterizadores."

33. "Protocolo de Instruções para a demarcação da fronteira Brasil-Paraguai" — anuncia ele em sua própria denominação e discrimina no seu texto uma dualidade de fins e funções: demarcação e caracterização.

34. Seu preâmbulo bem expressa, divididamente, essa dualidade:

"... no intuito de dar cumprimento ao estipulado no parágrafo único do artigo terceiro do Tratado de limites, complementar do de 1872, firmado no Rio de Janeiro a 21 de maio de 1927, e, por outro lado, no de atender à necessidade de serem reparados alguns dos marcos da fronteira entre os dois países, demarcada de 1872 a 1874, por uma Comissão mista brasileiro-paraguai."

35. Seu Artigo 1.º acentua-se.

"... para o fim de se levar a efeito a demarcação da fronteira brasileiro-paraguai, no trecho de finido nos artigos 1.º e 2.º do tratado de 21 de maio de 1927 e executar os demais serviços indicados no presente protocolo."

36. Melhormente ainda, porém, a dualidade se declara no próprio título da Comissão Mista instituída — em cumprimento do parágrafo único do Artigo III do Tratado — pelo Artigo 2.º do Protocolo:

"As duas comissões se reunirão em Assunção, no dia 1.º de julho de 1930 e aí constituirão uma "Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai".

37. A atual Comissão Mista é, pois: "De Limites" — para a demarcação dos limites definidos no "Tratado de Limites, Complementar do de 1872" — na fronteira do rio Paraguai entre a foz do rio Apa e o desagüedouro da Baía Negra. (Aqui é interessante reparar que a Nota n.º 712, que refere em geral a Comissão Mista com seu nome incompleto ou deturpado chama-a uma vez de "Comissão Mista de Demarcação e Caracterização de la Frontera" (8) e outra vez de "Comissão Mista Demarcadora de Limites y Caracterización de la Frontera Paraguay-Brasil".)

38. E é: "De Caracterização" — para a linha de fronteira já demarcada e estabelecida no trecho que vai

da foz do rio Iguaçu, no rio Paraná, até a foz do rio Apa, no rio Paraguai" (Tratado de 21-V-1927) — isto é, para a "fronteira entre os dois países demarcada de 1872 a 1874" (Protocolo de 9.V.1930).

39. No Protocolo de Instruções ficou aliás bem definida a função de caracterização da atual Comissão Mista — e segunda parte de suas atribuições. Diz-se, no preâmbulo, sua razão de ser: "... e, por outro lado, no intuito de atender à necessidade de serem reparados alguns marcos, etc." E precisa-se, no Artigo 10.º a finalidade de tal Caracterização: "... à reparação ou substituição dos marcos da fronteira comum, demarcada de 1872 a 1874, que estiverem danificados ou destruídos mantendo suas respectivas situações. Além disto, observadas as prescrições do tratado de limites de 9 de janeiro de 1872, e o que se contém na Ata da 18.ª e última conferência da comissão mista executora do dito tratado de 1872, assinada em Assunção a 24 de outubro de 1874, construirá novos marcos entre os já existentes, nas terras altas da referida fronteira, indicadas naquele tratado, Je modo que cada trecho da linha divisória fique definido por uma poligonal rectilínea, caracterizada, os seus vértices pelos marcos existentes e pelos que forem construídos, cumprindo que de qualquer deles se possam avistar directamente e a olhos desarmados, os dois contíguos."

40. Note-se que essa Caracterização jamais visou alterar a demarcação existente na referida linha de fronteiras, já definitivamente estabelecida (sic), do Tratado de 1872, demarcada já feita pela Comissão Mista executora do dito Tratado — em uma série de trabalhos de conferências, de 1872 a 1874, — constante de marcos, plantas parciais, carta geral, observações astronômicas, dados naturais montados, atas de ns. 1 a 17, consolidadas na Ata final da 18.ª Conferência, de Assunção, a 24 de outubro de 1874.

41. Mantiveram, assim, os dois Estados, expressamente, a linha de fronteira já definitivamente estabelecida (Preâmbulo do Tratado de 1927) e a anterior demarcação feita, declarando-se com todas as letras, no já transcrito art. 1.º do Protocolo: "da fronteira comum, demarcada de 1872 a 1874" e mandando-se, a seguir, observar "o que se contém na Ata (final) da 18.ª Conferência da Comissão Mista... assinada em Assunção a 24 de outubro de 1874".

42. Ainda mais: encarregada a Comissão, pelo Protocolo, de proceder à reparação ou substituição de marcos que estiverem danificados ou destruídos e de construir novos marcos entre os já existentes, acrescentou-se, para mostrar que a antiga demarcação permanecia: "Mantendo suas respectivas situações."

43. Manda, portanto, o Protocolo de Instruções que, em seus serviços na fronteira Iguaçu-Apa trabalhos esses de simples caracterização, a atual Comissão Mista obrigatoriamente observe "o que se contém na Ata da 18.ª e última Conferência da Comissão Mista executora do dito Tratado de 1872, assinada em Assunção a 24 de outubro de 1874", ou seja: as atas, as notas geográficas dos marcos, a descrição da linha de limites e sua representação nas Plantas parciais e na Carta Geral.

44. Eis os termos finais daquela Ata a ser observada:

"Essas plantas parciais e carta geral, bem como as atas das conferências da Comissão, comprovam e comprovam a todo o tempo a realização da demarcação da fronteira dos dois países, baseada no Tratado de Limites de 9 de janeiro de 1872, ficando deslinhada a mesma fronteira de conformidade com esses documentos."



45. E' o que, como básica condição legal, a atual "Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira" em suas operações terá de respeitar.

46. Tudo o que não se enquadre nessa observância, ou dela tente afastar-se, será erro inadmissível ou inaceitável transgressão às estipulações de um convênio.

47. A Nota de Vossa Excelência declara (§ 8) que "a finalidade da atual Comissão Mista foi canalizada por ambos os Governos para a realização de uma demarcação que nunca existiu" e que "agora 20 kms. antes de chegar ao Salto o Governo do Brasil afirma ter sido feita inteiramente em 1874".

48. Essa declaração está em completo desacordo com os trabalhos da referida Comissão, segundo se verá a seguir.

49. Os trabalhos técnicos de caracterização, desde os 250 quilômetros, aproximadamente, no trecho compreendido entre a cabeceira do Apa e o marco do Ibicui, e, a seguir, nos 173 quilômetros, aproximadamente, do divisor, a partir do marco do Ibicui, se fizeram com a observância do contido na Ata da 18.ª Conferência da Comissão Demarcadora de 1872-74 — isto é, obedecendo ao art. 10 do Protocolo de Instruções, de 9 de maio de 1930.

50. Consta da Ata da 1.ª Conferência da atual Comissão Mista, realizada no dia 24 de maio de 1932:

"... nesta ocasião declarou-se constituída a "Comissão Mista de Limites e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai", para os efeitos da execução do "Protocolo de Instruções para a Demarcação e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai", firmado no Rio de Janeiro a nove de maio de mil novecentos e trinta, para dar cumprimento ao estipulado no Tratado de Limites Complementar ao de mil oitocentos e setenta e dois, firmado no Rio de Janeiro em vinte e sete de maio de mil novecentos e vinte e sete".

51. Passando ao exame dos trabalhos da Comissão Mista de Limites e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai previstos no art. 10 do Protocolo de Instruções para a Demarcação e Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai, verifica-se:

**Primeiro.** A part. inicial do referido art. 10 estabelece que "A Comissão Mista procederá à reparação ou substituição dos marcos da fronteira comum, demarcada de 1872 a 1874 (da boca do Apa, rio Paraguai, até a barra do Iguaçu, no rio Paraná) que estiverem danificados ou destruídos, mantendo suas respectivas situações".

**Segundo.** Durante os trabalhos de demarcação de 1872-1874, foram erigidos os seguintes marcos:

1.ª) Na Foz do Apa, cujo termo consta da Ata da 2.ª Conferência;

2.ª) Na Nascente principal do Igatemi, cujo termo consta da Ata da 8.ª Conferência;

3.ª) Nas Cabeceiras do Ibicui, cujo termo consta da Ata da 9.ª Conferência;

4.ª) Na Confluência do Estrela, cujo termo consta da Ata da 13.ª Conferência;

5.ª) Na Vertente principal do Estrela, cujo termo consta da Ata da 15.ª Conferência;

6.ª) No Potreiro de Julho, cujo termo consta da Ata da 18.ª Conferência.

O Salto das Sete Quegas e a Barra do Rio Iguaçu no Paraná foram, de acordo com a Ata da 18.ª e última Conferência, considerados "pontos notáveis da linha assinalados pela natureza". Suas coordenadas constam da Ata da 17.ª Conferência.

**Terceiro.** A atual Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira efetuou a substituição dos seguintes marcos levantados pelos demarcadores de 1872-1874, cujos termos de inauguração constam de ata:

1.ª) Da Vertente principal do Estrela

— Ata da 3.ª Conferência, de 23 de outubro de 1933;

2.ª) Da Confluência do Estrela

— Ata da 3.ª Conferência, de 23 de outubro de 1933;

3.ª) Do Potreiro de Julho

— Ata da 3.ª Conferência, de 23 de outubro de 1933;

4.ª) Da Nascente principal do Igatemi

— Ata da 7.ª Conferência, de 30 de julho de 1935;

5.ª) Das Cabeceiras do Ibicui e Itanará

— Ata da 9.ª Conferência, de 15 de junho de 1938.

**Quarto.** Consta do "Termo de Inauguração do Marco de Limites Reconstruído na Vertente Principal do Estrela":

"Este marco assinala o extremo da linha divisória, que, de conformidade com o Protocolo assinado em Assunção em sete de janeiro de mil oitocentos e setenta e quatro vem pelo alveo do Estrela desde a sua confluência com o Apa, e bem assim o princípio da que segue pelo alto da cordilheira de Amambai entre águas do Paraná e do Paraguai".

**Quinto.** Consta do "Termo de Inauguração do Marco de Limites Reconstruído na Confluência do Estrela":

"Este marco está em território brasileiro e assinala a terminação da linha divisória que, partindo da foz do Rio Apa, segue pelo seu alveo até este ponto e o princípio da que em virtude do Protocolo assinado em Assunção aos sete dias do mês de janeiro de mil oitocentos e setenta e quatro, segue pelo alveo do braço sul do mesmo Apa, vulgarmente denominado arroio Estrela, até a sua principal vertente na serra de Amambai onde já foi reconstruído outro marco idêntico pela atual Comissão Mista".

**Sexto.** Consta do "Termo de Inauguração do Marco Reconstruído no Potreiro de Julho":

"Foi inaugurado o Marco Grande reconstruído no mesmo local em que estava um outro ... e que está colocado no alto da Cordilheira de Amambai ... assinalando um ponto da divisória que vem da vertente principal do Estrela, onde foi reconstruído outro marco, seguindo pelo ato da mesma cordilheira até o marco da Cabeceira do Igatemi, onde começa a serra de Maracaju".

**Sétimo.** Consta do "Termo de Inauguração do Marco de Limites da Nascente Principal do Igatemi":

Este marco assinala a extremidade da linha de limites que vem pelo divisor das águas da Cordilheira do Amabay, desde o Marco da Cabeceira principal do Estrela, o início da que segue também pelo divisor de águas da Serra de Maracaju, passando pelo Marco do Ibicui, para terminar no Salto Grande das Sete Quegas".

**Oitava.** Consta do "Termo de Inauguração do Marco de Limites entre as Cabeceiras do Ibicui e do Itanará":

"Foi inaugurado o Marco de Limites, construído em 1934, neste lugar onde existia um outro levantado pela Comissão Executiva do Tratado de nove de janeiro de mil novecentos e setenta e dois".

**Nono.** Além desses marcos, considerados especiais ou de primeira ordem, a Comissão Mista de Limites e Caracterização da Fronteira construiu em Ponta Porã-Pedro Juan Caballero um "Marco Grande", que constitui o início da caracterização da linha divisória entre as duas localidades. Suas coordenadas geográficas foram determinadas e constam de ata.

A caracterização da divisória entre Ponta Porã-Pedro Juan Caballero, Sanga Puitá-Zanka Pytá, Nhu Verá-Capitão Bado e Ipê Hum-Ypeju, obedeceu a um "acordo condicional" (desígnio firmado pelos Primeiros Comissários e aprovados pelos dois Governos).

Ocorrerá que, nos citados pontos da fronteira — localidades geminadas, dispostas aos pares, a divisória via de regra correspondendo ao meio de uma rua ou avenida — as respectivas populações, quer brasileiras, quer paraguaitas, se haviam instalado sem atender sempre à linha da Demarcação, criando uma "linha convencional", respeitada por ambos os países.

Em vista disso os primeiros Comissários tomaram a iniciativa de firmar aquele acordo, pelo qual, como melhor solução, a linha delimitadora dos dois países se adaptaria aquelas alterações.

Dai se infere que, havendo comum conveniência, dois Estados, por mútuo acordo, acham-se livres de executar no terreno — seja numa demarcação, seja numa caracterização — acertos de áreas. O que, aliás, não é novo nem foi originalmente criado pela "Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai", mas costumeiramente se faz.

Improcede, assim, a referência (§ 7.º) a tais acertos de áreas, "deslinhas", como argumento contra a demarcação de 1872-1874.

**Décimo.** Pela Ata da Décima Segunda Conferência, de 20 de junho de 1940, a fronteira terrestre entre o Brasil e o Paraguai foi dividida nos seguintes setores:

1.º Setor — Desde o marco da primeira ordem da nascente principal do Estrela, até o marco especial de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero (esta modificação consta da Ata da 13.ª Conferência).

2.º Setor — Desde este último marco, até o marco de primeira ordem da nascente principal do Igatemi.

3.º Setor — Desde este último marco, até o marco de primeira ordem da nascente principal do Ibicui.

4.º Setor — Desde este último marco até o Salto Grande das Sete Quegas.

E' importante salientar que os pontos extremos dos quatro setores têm suas posições perfeitamente definidas por coordenadas que constam de ata. Com exceção do "Marco Monumental", de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero, cuja colocação decorreu de sua característica de marco urbano, as coordenadas desses pontos, definidores dos quatro setores em que foi dividida a fronteira terrestre entre o Brasil e o Paraguai, constam das atas da Demarcação, de 1872-1874.

**Décimo Primeiro.** Os demais marcos levantados pela atual Comissão Mista de Limites e Caracterização da Fronteira foram apenas "marcos de segunda ordem" e "marcos de segunda ordem especial" (urbanos) todos eles "intermédios" ou "de fronteira" ou, enfim, "marcos de caracterização da linha". Todos eles tiveram suas localizações subordinadas às posições dos "marcos de limites", ou de "primeira ordem".

A atual Comissão Mista não colocou nenhum Marco de Primeira Ordem (ou "de Limites") na fronteira seca já demarcada em 1872-1874.

**Décimo Segunda.** Diz ainda o artigo 10 Protocolo de Instruções:

"De modo que cada trecho da linha divisória fique definido por uma poligonal retilínea, caracterizados seus vértices pelos marcos "existentes" e pelos que forem construídos".

Está consignado na Ata da Décima Quinta Conferência, de 29 de maio de 1945, o ato de inauguração de quarenta e sete marcos do tipo de "segunda ordem" e de trinta e um marcos do tipo de "segunda ordem especial" que constituem os vértices da poligonal retilínea.

A posição de todos esses marcos está amarrada à posição dos reconstruídos no local dos antigos, bem como à do Marco monumental de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero.

Verifica-se, nas outras atas referentes à inauguração de "marcos intermédios" ou de "segunda ordem", que o desenvolvimento da poligonal ficou sempre subordinado a essas mesmas exigências.

52. Vossa Excelência pergunta: "Com que objeto los Delegados paraguaios y brasileños ante la Comisión Mista, durante las campañas de 1962 y 1963 medieron las cotas de más de 10.600 puntos ubicados en dichos 20 kilómetros, para levantar cartas, proyectar hitos, y plantar hitos de límites, si es que el Gobierno del Brasil afirma que dicho trecho ya está demarcado?"

53. Respondo que, pelo Artigo 10.º do Protocolo de 1930, a atual Comissão Mista deverá construir marcos intermédios e intervisíveis — "novos marcos caracterizadores".

54. Para o Governo do Brasil, Senhor Ministro, o objetivo com que os Delegados paraguaios e brasileiros junto à Comissão Mista, durante as campanhas de 1962 e 1963, mediram as cotas de mais de 10.000 pontos situados nos últimos 20 quilômetros, para levantar cartas, foi de "natureza meramente topográfica", conforme consta da ata da 25.ª Conferência, de 20 de novembro de 1961.

55. Todo esse dispendioso e complexo levantamento topográfico foi realizado, tão somente, em respeito à cordialidade que os representantes do meu Governo têm desejado manter

com os representantes do Governo paraguaiense, — embora considerassem dispensável o referido levantamento para os trabalhos de caracterização de uma fronteira seca cujo ponto mais oriental está diante da 5ª Queda — e o foi em decorrência, segundo se verifica em ata, de uma proposta do Primeiro Comissário paraguaiense, motivada por determinação de Vossa Excelência.

56. O Governo brasileiro vê a utilidade de ordenar-se a matéria, evitando que imprecisões de palavras ou aspectos semânticos possam criar confusão, no tocante aos termos "demarcação" e "demarcar".

57. Vossa Excelência já terá podido compreender que, quando no § 3 de minha Nota nº 310 se declara que o meu Governo "considera inteiramente demarcado o trecho da fronteira comum que se estende desde o marco do Ibicuí até o Salto Grande das Sete Quedas", o que se afirma é o valor da Demarcação de 1.872-74 — como fixação definitiva da linha de limites, de acordo com o Tratado de 1872.

58. Nos dicionários as palavras "demarcação" e "demarcar" cobrem faixa mais ou menos larga de significados. Mas, quando se assina um ajuste de limites — e foi o caso do Tratado de 1872 — cria-se uma Comissão Mista, para o fim específico de transportar para o terreno a linha estipulada. Fixa-se a divisória, a demarcação executada o tratado. É uma operação definitiva, de valor jurídico e alcance político, com efeitos permanentes. Uma tal demarcação, uma vez aprovada pelos dois países, não mais poderá ser cancelada unilateralmente. Plantam-se os marcos principais, ou de 1ª ordem, assinalando-se os pontos notáveis, e que não deixam dúvida quanto à raia que extrema os dois países. Tais pontos são descritos nas Atas, nas quais se consignam e registram suas coordenadas geográficas, e são chamados Plantas e Cartas. Isto se chama demarcar.

59. Se bem que o ideal ou desejável, no assinalamento, seja a completa concretização da linha de limite, mediante marcos intervisíveis, nunca houve a necessidade de fazê-la de imediato — principalmente nas extensas fronteiras de nossos países americanos — por dispêndios, árdua e não urgente. Somente, com o tempo, quando o povoamento aumenta ou começa, passa-se então a melhor caracterizar ou densificar a linha já anteriormente demarcada, mediante a implantação de marcos intermediários secundários. Pouco importa que a isso se chame também, comumente, "demarcar". Tanto mais que, quando empregado nos textos dos convênios e tratados, o termo não deixa margem a dúvida.

60. Todavia, não ignoramos, Vossa Excelência e eu que — por útil e relevante tarefa que seja — o cometido pelo Protocolo de Instruções à Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai (colocação de marcos intermediários intervisíveis) contém-se na definição de sua finalidade, puramente prática: decorrente da conveniência de que todos, no local, possam imediatamente enxergar e saber, de viva vista, onde o chão de um país confrontante começa e o do outro termina. Ela não pode ter a veleidade — que o Protocolo, expressamente impede — de alterar a Demarcação, a cujo traçado tem de cingir-se. É um mero remate material, um aperfeiçoamento quantitativo. Se a isso, de maneira genérica e imprecisa, superficialmente, às vezes abusivamente se chama também de "demarcação", sabemos que a palavra que exata e propriamente se lhe aplica é a de "caracterização".

61. A Nota nº 712 dedica longas páginas e citação avulsas das atas da Comissão Mista de Limites (Demarcação e de Caracterização, que não faz acreditar que a Comissão

Mista teria mudado radicalmente as finalidades, que lhe atribuíram o Tratado de 1927 e o Protocolo de Instruções de 1930, tornando-se, também, uma Comissão demarcadora, e não apenas caracterizadora, da fronteira do Tratado de 1872, já demarcada em 1872-74.

62. O emprego eventual, em forma genérica ou imprecisa, dos termos "demarcação" e de "Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai", não pode ter força modificadora nem efeito derogatório do Tratado e do Protocolo de Instruções, que a criaram.

63. Põe a Nota de Vossa Excelência (§ 8º) ênfase, para concluir pela inexistência da demarcação, no fato de ter a atual Comissão Mista colocado numerosos marcos, sendo 341 na região em causa.

64. Não é a maior ou menor proximidade dos marcos que constitui uma demarcação; maior proximidade, e, pois, acréscimo, dos marcos, virão com o tempo em trabalho de melhor caracterização da fronteira já demarcada.

65. A colocação de marcos intermediários cada vez mais próximos uns dos outros — a sua própria intervisibilidade — é critério mais recente, das demarcações dos últimos cinquenta anos, desnecessário em 1872-74, imposto modernamente pelo desenvolvimento da vida nas regiões fronteiriças.

66. Eis o que diz um grande especialista na matéria, Stephen B. Jones em obra clássica ("Boundary Marking", Washington, 1945): "Unless the boundary is clearly marked in nature or is in uninhabited or inaccessible country, it is desirable that monuments be intervisible. Intervisibility of monuments was stipulated in the Paris treaties and in many other treaties".

67. Tal critério aparece, com ênfase, nos Tratados de Paz de Paris, 1919-1923, em especial no de Saint Germain; já valera nos acordos da Comissão Demarcadora da Bolívia com o Peru, 1913, e do Canadá-Estados Unidos sobre o meridiano 141 do Oceano Atlântico no Morro St. Elias, 1907-1913; sobretudo nos trabalhos de após a Primeira Grande Guerra.

68. O fato de existir grandes distâncias entre os marcos era comum nas antigas demarcações, sobretudo em regiões desabitadas. Assim Stone informa que na primitiva demarcação terrestre entre o México e os Estados Unidos, anterior a 1891 havia intervalos, numa seção, de cerca de 100 milhas, noutra, de 80, e com frequência, de 10, 15 e 20 milhas.

69. Nada de estranhar, pois, que o Marco do Ibicuí à 5ª Queda houvesse uma distância de cerca de 135 km sem marcos intermediários. Aliás, nas Instruções para a Comissão Mista Demarcadora dos Limites dos dois Países, há referências precisas a poucos marcos, deixando-os assim e se julgados necessários, ao critério da Comissão.

70. A Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira Brasil-Paraguai já colocou, no 4º Sector da fronteira seca, isto é, a partir do marco do Ibicuí, 341 marcos. Mas, ao executar esse serviço, cumpre ela apenas o que o Protocolo de Instruções lhe encomendou: a função de Caracterização — de esclarecer melhor, visivelmente mais nitidamente precisar a linha de limites, mediante a implantação de marcos, intermediários e intervisíveis entre os já existentes.

71. Agora, que a fronteira passa a ser uma fronteira viva, convém caracterizá-la compactamente, por meio desses sinais intermediários, que o Protocolo chama de "marcos caracterizadores", e daí o alto número dos mesmos, a colocarem-se — de acordo com o rumo, os dados astronômicos,

a Picada ("o Picadão") e o traçado cartográfico de 1872-74 — entre o Marco do Ibicuí e o outro ponto, terminal frente à 5ª Queda.

72. Esse ponto não precisou de marco artificial, pois era baliza natural e imutável, segundo foi acordado, expressamente, pelos Comissários demarcadores de 1872 e 1874. E é, aliás, princípio corrente, em Direito Internacional, a desnecessidade da colocação de marcos, quando os mesmos podem ser supridos por acidentes geográficos manifestos, prescindindo-se assim de outra qualquer materialização.

73. E, assim, não procede também a afirmação da Nota de Vossa Excelência (§ 8º) de que não se podem colocar marcos intermediários entre marcos que não existem.

74. Existiam, segundo se viu, no trecho, em causa, da serra de Maracaju, o marco do Ibicuí, já reconstruído, e o marco natural, baliza natural e imutável e ponto terminal da linha Oeste/Este, frente à 5ª Queda do Salto das 7 Quedas.

75. Acerca do Salto, constato que Vossa Excelência considera o seguinte:

— "a idéia do Salto como marco gigantesco tem fundas raízes nas histórias comuns";

— "o Salto foi considerado por Loizaga e Cotegepe como um imenso marco natural";

— "o grande marco foi contemplado por negociadores e demarcadores como um conjunto ou unidade hidrográfica".

76. Depreende-se dessas afirmações que o Salto Grande das Sete Quedas já era considerado marco de limite, entre os dois países, antes do estabelecimento do Tratado de 1872, foi considerado um marco natural pelos antigos demarcadores e também é, por Vossa Excelência, considerado um grande marco.

77. Vossa Excelência reconhece, por conseguinte, que a fronteira do Brasil com o Paraguai, no Salto das Sete Quedas, já está nitidamente demarcada com um "imenso marco natural" ou com um "grande marco", que é o próprio Salto.

78. Todavia, Senhor Ministro, convém advertir que, qualquer que seja a dimensão de um "marco de limite", ele só determina um ponto da linha divisória, e esse ponto, dessa linha imaginária — que por ser linha só tem uma dimensão — tem que ser definido por meio de coordenadas geográficas que devem constar de ata.

79. Pelo exame da documentação oficial da época, verifica-se que, tanto as partes contratantes do Tratado de Limites de 1872 como os próprios Comissários executores do mesmo tratado, manifestaram duas idéias distintas e bem características ao se referirem ao Salto das Sete Quedas:

— consideraram, realmente, o Salto Grande das Sete Quedas um marco natural;

— ao se referirem ao limite que devia ser estabelecido no terreno, ou que estava sendo demarcado, fizeram sempre referência ao Salto Grande das Sete Quedas como um ponto determinado, tal qual se pode verificar pelo exame dos documentos oficiais.

80. O Tratado de Limites de 1872, no seu Artigo 1º, estabeleceu que:

"O território do Império do Brasil divide-se com o da República do Paraguai pelo alveio do rio Paraná desde onde começam as possessões brasileiras na foz do Iguaçu até o Salto Grande das Sete Quedas do mesmo rio Paraná;

Do Salto Grande das Sete Quedas continua a linha divisória pelo mais alto da serra de Maracaju até onde ella finda;

D'aí segue em linha recta, ou que mais se lhe approxime, pelos terrenos mais elevados a encontrar a serra de Amambahy;

Prossegue pelo mais alto desta Serra até a nascente principal do rio Apa, e baixa pelo alveo deste até sua foz na margem oriental do rio Paraguai;

Todas as vertentes que correm para Norte e Leste pertencem ao Brasil e as que correm para Sul e Oeste pertencem ao Paraguai;

A Ilha do Fecho dos Morcos é domínio do Brasil."

81. Pelo exame do texto do referido artigo conclui-se que o ponto de intersecção da linha divisória que segue pelo alveio do rio Paraná, com a linha divisória que vai seguindo pelo alto da serra de Maracaju está no Salto Grande das Sete Quedas.

82. Consta da Ata da 11ª Conferência que, no dia 30 de março de 1874, "se reuniu neste lugar à margem direita do Paraná e em frente ao Salto das Sete Quedas a comissão mista demarcadora dos limites dos dois países."

"Foi declarado pelos Srs. comissários que o fim desta reunião era autenticar-se a chegada da comissão mista neste lugar, extremo da linha Oeste-Leste, que partindo do marco do Ibicuí, vem pelo alto da serra de Maracaju até este Salto.

"De acordo com as instruções dos mesmos Srs. comissários não se coloca marco neste ponto por ser o Salto das Sete Quedas baliza natural e imutável.

"A posição geographica do Salto e a descrição da linha pela serra de Maracaju consignadas na conferência em que foram apresentadas as plantas que vão ser postas a limpo".....

83. Assim, verifica-se pela Ata da 11ª Conferência que:

— o Salto foi considerado pelos Comissários Demarcadores uma baliza natural e imutável;

— o extremo da linha oeste-leste (que só pode ser um ponto) ficou situado em frente ao Salto das Sete Quedas;

— ficou decidido constar de ata a posição geographica do Salto.

84. Lê-se na Ata da 16ª Conferência, de 19 de outubro de 1874, que "nestas plantas (da serra de Maracaju) está representada por um traço contínuo de tinta encarnada a linha de limites dos dois países. Esta linha, traçada pelo mais alto da serra, parte do marco collocado junto à vertente principal do Igatemi e" ... (...) /

"Do marco do Ibicuí segue a linha divisória" ..... "neste ultimo rumo chega à 6ª e mais importante das Sete Quedas, que são formadas pelo encontro da serra com o rio Paraná, havendo em frente uma pequena ilha".

85. De acordo com o texto da Ata da 17ª Conferência, de 20 de outubro de 1874, "nestas plantas (do rio Paraná) a linha de limites, representada por um traço contínuo de tinta encarnada, parte do Salto das Sete Quedas e vai pelo canal principal do rio Paraná até a boca do rio Iguaçu ou Coritiba, ao rumo geral de 9º 30' S.O., e distancia de 173 Kilômetros.

"A partir do Salto das Sete Quedas a linha tem o rumo geral de 32º, 21' S.O., até uma pequena ilha na distancia de 12 Kil. Esta ilha fica sendo do domínio paraguayo. Dessa ilha a linha toma o rumo geral de 9º S.O. até a segunda ilha distante 12, 2 Kil. da primeira. Esta se-

gunda ilha, denominada de Santa Maria, fica pertencendo ao Brasil. Da ilha de Santa Maria até a Barra do Iguaçu a linha de limites tem o rumo geral de 19° 45' S.E. em 9,5 Kil. de extensão.

A *foz do Iguaçu* é o extremo Sul da linha divisória dos dois países no rio Paraná.

A *posição geográfica do Salto das Sete Quedas* é latitude 24° 3' 31", 42 Sul; longitude 11° 6' 0" 30; a declinação da agulha é de 5° 35' 15" Nordeste.

A *foz do Iguaçu* está na latitude Sul de 26° 35' 28", 11, e longitude de 11° 22' 50", 40 sendo a declinação da agulha de 6° 34' 15" Nordeste.

"Depois de mandar-se consignar em acta a descrição, acima transcripta, desta parte da linha de limites o a *posição geográfica dos dois pontos que a compreendem*, foi encerrada esta conferência, lavrando-se em duplicata a presente acta que depois de lida e aprovada foi assinada por toda a comissão mixta".

86. Verifica-se, ainda, pelo texto das Atas da 16.ª e da 17.ª Conferências de 1874 que:

— o extremo oriental da linha de limites que corre pelo alto da serra de Maracajú é um ponto que se situa na margem direita do rio Paraná e defronte da 5.ª e mais importante das Sete Quedas. Este ponto, extremo oriental da "linha seca", está perfeitamente definido: por suas coordenadas geográficas referidas à cartografia da época; por sua distância de três pontos notáveis da fronteira comum (marco do Itaipu; boca do Iguaçu, no Paraná; e ilha para-guaya situada a 12 quilômetros); pela descrição do limite leste-oeste contido na Ata da 16.ª Conferência; pelas plantas da Serra de Maracajú.

— a "linha de limites dos dois países", após deslocar-se pelo alto da serra de Maracajú, chega à 5.ª e mais importante das Sete Quedas;

— a linha de limites norte-sul que segue pelo canal principal do rio Paraná se estende desde a boca do Iguaçu até o Salto Grande das Sete Quedas.

87. E da análise das Atas da 16.ª e 17.ª Conferências pode-se concluir o seguinte:

— o ponto de intersecção do limite norte-sul "que segue pelo canal principal do rio Paraná" com a "linha de limites dos dois países" que vai ter à 5.ª e mais importante das Sete Quedas, é um ponto imaginário que se situa no canal principal do rio Paraná e defronte da 5.ª queda (convém observar que a "boca do Iguaçu, no Paraná", a "foz do Apa, no Paraguai" e os demais pontos que estabeleceram a demarcação naqueles trechos da fronteira do Brasil com o Paraguai também foram definidos por pontos imaginários);

— o ponto extremo oriental da "linha seca" ou do limite leste-oeste que, como já vimos, corre pelo alto da serra de Maracajú, está bem definido e se situa na barranca da margem direita do rio Paraná, defronte da 3.ª e mais importante das Sete Quedas;

— esse ponto extremo oriental da linha seca leste-oeste e o referido ponto imaginário, que define a intersecção do limite norte-sul com a linha de limites que vai ter à 5.ª queda, determinam um segmento de recta. A intersecção desse segmento de recta com a margem direita do rio Paraná define perfeitamente o ponto de ligação da "linha seca" com a "linha úmida".

88. A Ata da 16.ª Conferência de 1874 contém que "os pequenos deta-

lhes da linha e particularidades da zona que a contém são consignados nas plantas". As plantas da serra de Maracajú mostram, por exemplo, o ponto de intersecção do limite norte-sul com o limite leste-oeste; o ponto de ligação do Salto das Sete Quedas com a linha que segue pelo alto da serra de Maracajú; o ponto em que a Comissão acampou e se reuniu durante a 11.ª Conferência; e consignam as coordenadas do "Salto das Sete Quedas".

89. Vossa Excelência afirma:

"Os dois ilustres Primeiros Comissários Ortiz e Gaivão, ao chegar a 30 de março de 1874 ao Paraná, de nenhum modo se referiram à 5.ª queda".

90. Esclareço a Vossa Excelência que a 30 de março os ilustres Primeiros Comissários não poderiam referir-se à 5.ª queda pelo simples facto de o reconhecimento do Salto Grande das Sete Quedas só ter sido realizado no mês de abril, conforme se verifica pelos relatórios dos demarcadores. Assim, segundo a "Memória" de Ortiz:

"El día 12 de abril terminó el observatorio astronómico, y procedimos a un minucioso reconocimiento de toda la extensión del río ocupado por el Salto de Guairá, comenzando a levantar la planta de las orillas del Paraná en dichos lugares. Coniamos siete Salto principales por el costado izquierdo y tres por el lado derecho, de los que se levaban espesas neblinas por la pulverización de las aguas".

91. Todavia, já na Ata da 16.ª Conferência, de 19 de outubro de 1874, há a referência à 5.ª e mais importante das Sete Quedas.

92. Improcedem, assim, as afirmações da Nota de Vossa Excelência, especialmente as contidas nos §§ 13 e 15, de não estar demarcado o trecho da Serra de Maracajú junto ao Salto das Sete Quedas.

93. No campo jurídico também não prosperam as asserções da Nota de Vossa Excelência, § 14, com citações de vários internacionalistas.

94. Assim, quando tais citações afirmam que os tratados devam ser fielmente cumpridos, aplicam-se, de modo cabal, à atitude do Governo do Paraguai, que está negando cumprimento ao Protocolo de 1930, ao Tratado de 1927, e aos atos anteriores que o Governo do Paraguai ratificou; a Demarcação de 1872-74 e o Tratado de 1872.

95. E a atual Comissão Mista estaria negando cumprimento ao ato internacional que a criou, e aos anteriores que esse ato ratificou, se se afastasse da Demarcação de 1872-74, como pretende o Governo do Paraguai.

96. Ignorando os termos e expressões, categóricas, do Tratado de 1927 e do Protocolo de 1930, passa a Nota nº 712 a defender duas theses que de ambos discrepam, sintetizadas no § 13, in fine: a) não se terminou a demarcação dos limites dados no Tratado de 1872, a qual se acha incompleta e em execução; b) seria nula e sem valor a demarcação que se afastasse do Tratado de 1872.

97. Deseja, assim, em realidade, que a atual Comissão Mista proceda a uma nova demarcação da fronteira em causa — o que seria a violação total do pactuado no Tratado de 1927 e no Protocolo de 1930.

98. E o Governo do Brasil não poderia reabrir o problema dos limites — e da respectiva demarcação — sem violar, também, aqueles atos internacionais.

99. Segundo é pacífico em direito internacional, a demarcação feita pela Comissão Mista e aprovada pelos

Governos respectivos é definitiva e imodificável, a não ser mediante novo e mútuo acordo entre os mesmos.

100. A aprovação dos trabalhos da Comissão Mista Demarcadora pode ser prévia ou a posteriori, e, no presente caso, assumiu estas duas formas.

101. Assim, foi prévia, quando o Tratado de 1872, citando a Comissão Mista para o executar, dispôs (Artigo 2º) que: "três meses ao mais tardar contados da troca das ratificações do presente tratado, as altas partes contratantes nomearão comissários, que, de comum acordo e no mais breve prazo possível, procederão a demarcação da linha divisória onde for necessário e de conformidade com o que fica estipulado no artigo precedente".

102. Davam-se aí aos comissários poderes amplos para a demarcação, que se tornava definitiva, se estivessem de comum acordo. Nem se falou em posterior aprovação pelos respectivos Governos; o que, porém, se fez, a propósito dos trabalhos da nova e atual Comissão, para a parte referente à demarcação da foz do rio Apa ao desagudouro da Bala Negra (Artigos 16 e 17 do Protocolo de 1930).

103. A aprovação posterior foi dada pelos dois Governos na observância da demarcação de 1872/4 por dezenas e dezenas de anos, e afinal, confirmada expressamente, no Tratado de 1927 e no Protocolo de 1930.

104. Aliás, o princípio jurídico básico é que o regulador geral, no assunto, é a vontade dos Estados, expressa ou tácita, que pode até no Tratado dar caráter principal ou definitivo aos trabalhos da Comissão mista que ele criou — como fez o Tratado de 1872, nos artigos 2º e 3º, com a Comissão demarcadora de 1872.

105. Quer-nos às vezes parecer, Senhor Ministro, que o Governo paraguai, quando considera ou menciona o TRATADO DE LIMITES de 1872, toma-o como consistindo tão-só de seu Artigo 1º. Creio, sinceramente, que os atuais equívocos se desfaririam caso se atentasse, não menos, na exaçoção nas demais cláusulas, em todas as suas próprias, rigorosas estipulações e previsões.

106. Em virtude delas, e por sua determinação expressa, as Atas e os documentos cartográficos da Demarcação, feita, prolongam o Tratado — e, tanto quanto isto obrigatórios, a ele se incorporam.

107. A Demarcação de 1872-74 fez-se com escrupulosidade e exatidão, obedecendo fielmente à definição de limites contida no Artigo 1º do Tratado de 1872 e cumprindo-o com rigor, por meio de todos os recursos técnicos de que se dispunha na época. Ora, é a todas as luzes notório — e o Governo brasileiro firmemente assim entende e defende — que as demarcações não cabe permanecer indefinidamente abertas a modificações: ulteriores com base científica, visando, ainda quando em modo inquestionado, a um mais exigente ou metódico critério de precisão.

108. E eis o que a respeito trata MORENO QUINTANA no "Tratado de Derecho Internacional":

"Para adquirir estabilidad y permanencia, requiere el limite ser fijado sobre el terreno, esto es materializado por la demarcación. 7 Esta importa la realización de una serie de operaciones técnicas que efectúan peritos especializados. Si bien designarse al efecto, por parte de los países interesados, comisiones mixtas que realizan una labor conjunta.

7 — Sentó la CIJ en su fallo sobre el templo de Preah Vihear (15-6-1962): "De una manera ge-

neral cuando dos países definen entre ellos una frontera, uno de sus principales objetivos es llegar a una solución estable y definitiva. Ello es imposible si el tratado así establecido pudiera ser objeto de discusión en cualquier momento, sobre la base de una tramitación constantemente abierta, y si la rectificación pudiera ser solicitada cada vez que se descubre una inexactitud con relación a una disposición del tratado de base. Procedimiento semejante podría proseguirse indefinidamente y no se llegaría nunca a una solución definitiva mientras fuese posible descubrir errores. La frontera, lejos de ser estable, sería, con el tiempo, precaria" (v. Recueil, etc. cit., 1962, pág. 34).

"La colocación de marcas o señales que se hayan adoptado se hace merced a procedimientos científicos. De este modo son puestos en su debido lugar o contruidos hitos o mojones, barreras fosos, boyas y balizas. Una acta especial que se labra al efecto, para dejar aclarada la operación, indica con la precisión posible el lugar exacto. Dicha acta hace, además, plena fe si se trata de volver a colocar un señal o marca destruida o desaparecida. Casos hay, naturalmente, en la naturaleza del propio accidente geográfico exime de toda demarcación. Es cuando el límite se manifiesta de por sí como sucede con las altas cumbres de las montañas, la línea divisoria en ríos o estrechos, etc. 8 (I, ps. 333-4)".

109. Destarte, Moreno Quintana, e a Corte Internacional de Justicia da Haia nos trechos por ele citados, confirmam a influência decisiva das atas e plantas das Comissões, e, sobretudo se tais Comissões forem previstas pelas partes no Tratado de Limites recorrendo, assim, "a las delimitaciones y a los trazados cartográficos".

110. No caso decidido pela Corte, do Templo de Preah Vihear, entre o Camboja e a Tailândia, onde se afirmaram esses conceitos, pôde a eminente Professora Suzanne Pastid chegar à seguinte conclusão: "l'interprétation de l'ensemble conventionnel constitue par le traité de 1904 et par la carte conduit à faire prédominer la carte" (Recueil citado, 107-177).

\*8 — La CIJ, en su referido fallo, comprobó 15-6-1962): "Hay que preguntarse por que las partes en la presente instancia han previsto una delimitación, en vez de limitarse a la disposición convencional prescribiendo que, en la región, la frontera sería la línea de partición de las aguas. Existen tratados que se limitan a referirse a la línea de partición de las aguas o a la línea de cumbreras, sin prever además una delimitación. Las partes actualmente en causa deben haber tenido una razón para adoptar esta medida suplementaria. La sola razón posible es que ellas consideraban la mención de la línea de partición de las aguas como en si misma insuficiente para obtener un resultado exacto y definitivo. Es precisamente para lograr tal propósito que se recurre a las delimitaciones y a los trazados cartográficos" (v. Recueil, etc., cit., 1962, pág.).

111. Considere-se, agora, simplesmente ad argumentum — pois a Demarcação de 1872-74 é definitiva — a objecção da Nota de Vossa Excelência, de que a referida Demarcação quando localizou o ponto terminal da linha Oeste-Leste frente à 5.ª queda, ter-se-ia afastado dos termos do art.



1º do Tratado de 1872, fugindo da expressão ali usada: "pelo mais alto da Serra de Maracaju".

112. Pretende a Nota nº 712 que, para chegar ao Salto, dever-se-ia tomar uma linha mais ao Norte (diversa completamente da que foi seguida pelos demarcadores de 1872-74, referida nas Atas e representada em Carta e Plantas para a linha encarnada) que teria como ponto terminal um ponto acima da 1ª Queda, ou seja, cerca de 2 quilômetros ao norte do verdadeiro ponto terminal, na 5ª Queda.

113. Tal pretensão contraria fundamentalmente o Tratado, que coloca como ponto de referência o "Salto Grande das Sete Quedas do mesmo rio Paraná"; e, assim, não seria possível admitir-se a localização de um tal ponto do Salto, como, também, não se admitiria localizá-lo abaixo daquele Salto Grande, onde, aliás, termina a massa principal da Serra. Daí, o acórdão dos Demarcadores de 1872-74 ao seguirem um esporão dessa massa principal — que de fato vem ter ao Salto.

114. E, para ajustar a letra do Tratado à infundada pretensão do seu Governo, Vossa Excelência altera o conceito do termo salto, contrariando: o tradicional significado de salto ou queda; a inteligência que tinham as partes contratantes desse tipo de acidente; o atual sentido geomorfológico de salto ou queda e o sentido próprio e usual do termo.

115. De acordo com as Instruções do Governo Paraguai ao seu Comissário, "la comisión tendrá especial cuidado de observar cuando vayan alcanzando a la frontera de la Villa de San Isidro (Curuguaty) donde la Sierra de Maracaju se abre en dos ramales paralelamente buscando el Paraná al Este, siendo el del Norte el que deberá seguir para ir a buscar el Santo Grande, porque el otro ramal del Sur se dirige mucho mas abajo de dicho salto".

116. Verifica-se pelas Instruções do Governo Imperial ao seu Comissário que "naquele Passo (Ibicui) começa a serra a dividir-se em dois ramaes, que se estendem paralelamente para Leste, formando o valle por onde corre o rio Igurey. A Comissão Mista seguirá pelo ramal do Norte até o rio Paraná, que o atravessa, produzindo o grande salto das Sete Quedas. Pela crista do mesmo ramal corre a linha, que divide para o Norte o território do Brasil e para o Sul o do Paraguai".

117. O ramal norte da serra de Maracaju se desenvolve desde o passo do Ibicui até o Salto Grande das Sete Quedas no sentido geral oeste-leste. É formado pelas rochas basálticas pertencentes ao grande derrame de eruptivas do sul do Brasil e dissecado pelos afluentes d' amargem direita do Iguaçu e pelos afluentes da margem esquerda do Pirati. As rochas eruptivas acham-se cortadas por uma série de fraturas que foram trabalhadas pelas águas do rio Paraná formando a série de canais e saltos que constituem o Salto Grande das Sete Quedas.

118. Acerca de 8 quilômetros do Salto Grande das Sete Quedas, a massa principal do ramal norte da serra de Maracaju apresenta uma nítida bifurcação:

— a ramificação setentrional dessa bifurcação, após um percurso de cerca de 7 quilômetros, na parte final do qual é atravessada por um banhado, vai-se projetar no rio Paraná, bem acima do Salto Grande das Sete Quedas;

— a ramificação meridional vai desenvolver-se quase paralelamente ao canal principal do Paraná e, após um

percurso de cerca de 10 quilômetros, na parte final do qual também é atravessada (já abaixo da 5ª Queda) por um banhado, termina no ângulo formado pelos rios Pirati e Paraná e, por conseguinte, a; bem abaixo das Sete Quedas.

119. Verifica-se, pelo exame das dimensões dessas ramificações, que a massa principal da serra está na ramificação meridional. Por isso segundo admite o meu Governo, aquela ramificação septentrional que Vossa Excelência passou a chamar de "ramal norte" é, em realidade, um contraforte da outra ramificação.

120. Além disso, é essa massa principal da serra, cujos basaltos já afloram junto às barrancas do rio Paraná, que vai ter suas rochas rasgadas pelo mesmo rio na formação das quedas do importante salto.

121. Por conseguinte, Senhor Ministro, mesmo que os trabalhos de demarcação da serra de Maracaju não tivessem terminado de frente da 5ª Queda, e em que pese às maiores cotas de diversos pontos do contraforte septentrional que Vossa Excelência denomina de "ramal norte", o limite do Brasil com o Paraguai — que, de acordo com o Tratado de 1872, "do Salto Grande das Sete Quedas continua pelo mais alto da serra de Maracaju até onde ela finda" — não poderia, em absoluto, seguir pelo alto do contraforte que Vossa Excelência denomina de "ramal norte", pelos seguintes motivos:

**Primeiro.** O contraforte — "ramal norte" para Vossa Excelência — antes de chegar ao rio Paraná é interceptado por um banhado, contrariando, dessa forma, a ideia de "linha seca".

**Segundo.** O contraforte — "ramal norte" para Vossa Excelência — vai projetar-se no rio Paraná acima do Salto Grande das Sete Quedas, o que contraria a letra e o espírito do Tratado de 1872.

**Terceiro.** O contraforte — "ramal norte" para Vossa Excelência — por se projetar no rio Paraná já na região do remanso, não é responsável pela formação das quedas. Como o trabalho de erosão é remanejado, o rio tende a recuar os saltos, progressivamente, em direção montante. Por isso, uma elevação que concorra para a formação de determinadas quedas ou saltos pode se encontrar a jusante dessas quedas ou na região das próprias quedas, mas nunca a montante das mesmas.

**Quarto.** O Tratado de 1872 determina que a linha divisória, depois do Salto das Sete Quedas, "continua pelo mais alto da serra de Maracaju". Portanto, "o mais alto da serra de Maracaju" deve ser procurado na massa principal da serra, e esta pode ser facilmente identificada por suas dimensões, por seu contacto com o rio na formação das quedas e por sua articulação com a serra de Maracaju, que se estende na parte oriental do rio Paraná.

122. Vossa Excelência afirma que o limite deve ser estabelecido pelo "ramal norte" — em realidade um nítido contraforte — que se orienta em direção ao rio Paraná acima do Salto Grande das Sete Quedas, e, portanto, não é responsável pela formação das quedas; não está na massa principal da serra; nem, tampouco, constitui uma "linha seca", contrariando, por conseguinte, inteiramente, a letra e o espírito do Tratado de Limites de 1872.

123. A linha de limites demarcada de 1872-1874 pelo alto da serra de Maracaju seguiu, na parte final do seu percurso, pelo dorso de um esporão da massa principal da serra, cujo prolongamento vem projetar-se bem na direção da 5ª Queda.

124. Essa linha de limite, demarcada por Domingo A. Ortiz e Rufino Encas Gustavo Galvão, atendeu perfeitamente a letra e o espírito do Tratado de 1872, pelas seguintes razões:

— é de fato uma "linha seca";

— o ponto de ligação dessa "linha seca" oeste-leste com o limite que segue pelo alveo do rio Paraná está no Salto Grande das Sete Quedas, como determina o Tratado;

— corre pelos cumes da massa principal da serra de Maracaju;

— segue pelo divisor da serra, que, ao ser interceptado pelo rio Paraná, forma o Salto Grande das Sete Quedas.

125. Por conseguinte, o alto da serra de Maracaju, referido no Artigo Primeiro do Tratado de 1872, só pode ser o considerado por Rufino Encas Gustavo Galvão e por Domingo A. Ortiz nos trabalhos de campo terminados em 1874.

126. Também, é preciso não olvidar que o Art. 1º do Tratado, após declarar, na sua segunda alínea, "pelo mais alto da Serra de Maracaju", determina, incisiva e genericamente, na quarta alínea, impondo, por igual, a observância do "divortium aquarum": "Todas as vertentes que correm para o Norte e Leste pertencem ao Brasil e as que correm para Sul e Oeste pertencem ao Paraguai".

127. Essa imposição condicionou o conteúdo das expressões anteriores do mesmo Art. 1º: "pelo mais alto da Serra de Maracaju" (1ª alínea) e "pelos terrenos mais elevados a encontrar a serra Amambay" (3ª alínea).

128. Os demarcadores de 1872-74 localizando o ponto terminal da Linha Oeste-Leste no ponto diante da 5ª Queda, atenderam aos dois critérios constantes do artigo 1º do Tratado, consideraram o "mais alto da Serra de Maracaju" e "as vertentes que correm para o Norte e Leste" do lado do Brasil e "para Sul e Oeste" do lado do Paraguai.

129. O critério único, ora pretendido pelo Paraguai, de considerar apenas, na alínea 1ª do art. 1º a determinação "pelo mais alto da Serra" suprime e revoga, absurdamente, a imposição da alínea 4ª do mesmo artigo, que manda atender às vertentes, pois não as leva de maneira alguma em conta.

130. Isto, a despeito de ter o próprio Governo do Paraguai, nas "Instruções" ao seu Comissário, baixadas em 22 de julho de 1872, determinado, precisa e mesmo enfaticamente, "Proseguirá por lo más alto de esta Sierra a buscar su termino, y encontrar la sierra de Maracaju que del mismo modo continuará demarcándose por lo más alto de ella, hasta llegar al rio Paraná en el Salto Grande de las Sete Caidas; previendo que en todo este trayecto no se omitirá levantar los marcos que señalen la línea divisoria con todas las circunstancias de los esclarecimientos necesarios para formar un juicio o idea cierta en vista de la sactas y planos que formaren, con designación de todas las vertientes de agua que corren para el Norte y Leste y las del Oeste y Sud".

131. Acerca do prosseguimento dos trabalhos da atual Comissão Mista, apresentei a Vossa Excelência em minha nota 310, uma proposta baseada em entendimentos já aprovados em ata e que consistiam essencialmente no seguinte: definir o ponto terminal da linha seca no Salto das Sete Quedas por meio do cotejo das plantas da serra de Maracaju.

132. A essa proposta, que decorreu de acordo estabelecido formalmente em ata pelos representantes do Brasil,

e do Paraguai junto à Comissão Mista, Vossa Excelência, apresenta, oficialmente, em nome do seu Governo, uma contra-proposta que consistiria, em síntese, no seguinte: que o representante do nosso Governo aprove o projeto de colocação de marcos feito clandestinamente — é o termo — no interior do território brasileiro pelo delegado demarcador paraguaio, o construa, juntamente com o representante do Governo do seu Estado, os marcos que modificariam, em benefício do Paraguai, os limites já estabelecidos desde 1874.

133. Para Vossa Excelência, a Delegação brasileira teria deixado de comparecer à 25ª Conferência da Comissão Mista, ao preceber que a linha dada pelo Tratado de 1872 não seria a consignada nos documentos cartográficos da Demarcação de 1872-74.

134. Creio ter já demonstrado amplamente, a total improcedência dessas duas alegações, em parágrafos anteriores, particularmente nos de números 15, 121-125 e 97-98.

135. Aliás, os retardos nas reuniões, mediante repetidas esquivanças, foram, até hoje, vício da Comissão paraguaia.

(Exemplo — as tergiversações quando para a reunião da 25ª Conferência:

A 31 de julho de 1959, a Comissão brasileira oficiou à Comissão paraguaia, propondo sua realização em novembro ou dezembro.

A 5 de setembro de 1959, a Comissão paraguaia respondeu, aceitando.

A 5 de novembro de 1959, a Comissão brasileira propôs a data de 2 de dezembro.

A 26 de novembro de 1959, a Comissão paraguaia pediu adiamento, alegando pouco tempo para se preparar.

A 19 de dezembro de 1959, a Comissão brasileira concordou com o adiamento.

A 16 de abril de 1960, a Comissão brasileira propôs a data de 1º de maio.

A 25 de abril de 1960, a Comissão paraguaia pediu novo adiamento, alegando tempo curto para obtenção da verba para as despesas.

A 28 de abril de 1960, a Comissão brasileira propôs a data de 15 de junho.

A 4 de maio de 1960, a Comissão paraguaia respondeu não poder marcar data, e pediu que se aguardasse a nomeação de seu novo Chefe.

A 24 de maio de 1960, a Comissão paraguaia fez novo pedido de transferência de data.

A 10 de junho de 1960, a Comissão brasileira reiterou o convite para a Conferência.

A 27 de junho de 1960, a Comissão brasileira sugeriu a data de 15 de julho.

A 6 de julho de 1960, a Comissão paraguaia informou não poder viajar até o mês de agosto, por motivo de força maior.

A 10 de agosto de 1960, a Comissão brasileira propôs o mês de setembro.

A 2 de setembro de 1960, em ofício assinado pelo Subchefe, a Comissão paraguaia pediu que se aguardasse a chegada de seu Chefe, que se encontrava ausente.

A 2 de setembro de 1961, a Comissão paraguaia aceitou retomar contactos para a realização da Conferência.

A 5 de outubro de 1961, a Comissão brasileira marcou a data de 5 de novembro.

A 25 de outubro de 1961, a Comissão brasileira pediu resposta ao seu ofício de 5 de outubro.)

136. O Governo brasileiro, sempre desejoso de conduzir as suas relações com o Paraguai dentro do espírito de maior harmonia e cordialidade, estará, a qualquer tempo, de acordo em que normalmente prossigam os trabalhos da Comissão Mista de Limites e de Caracterização da Fronteira, desde que receba do Governo paraguaio a segurança de que concorda em que tais trabalhos sejam conduzidos estritamente segundo as instruções contidas no Protocolo de 1930, sem qualquer propósito de, por meios diretos ou indiretos, tentar alterar limites e demarcação já fixados em Atos Internacionais aprovados por ambos os Governos.

137. A porção de território brasileiro situada imediatamente ao norte da linha da Demarcação de 1872/1874 compreende lotes de terras como os de "Coronel Renato", "Ouro Verde", "Gaúcho" e outros, todos eles pertencentes a brasileiros, demarcados e com escrituras e plantas registradas em repartições oficiais do Brasil.

138. O lote "Gaúcho", por exemplo, atualmente explorado pelo Sr. *Martín Jorge Philippi*, brasileiro, natural do Rio de Janeiro, foi inteiramente demarcado no ano de 1956 pelo Sr. *Ilse Araújo Sousa*, Engenheiro Agrônomo. Seu limite meridional, balizado com 13 estacas, parte de um ponto da barreira da margem direita do Paraná situado de frente do "Pilar de observação" e acompanha a estrada da Comissão de Limites conhecida na região por "picada" ou "estrada internacional".

139. O "Pilar de observação", chamado de "marco" pelos habitantes da região, e cujas coordenadas constam de atas, apresenta, na face oposta à que dá para a 5ª Queda, as seguintes inscrições:

— na parte superior: "Pilar de Observação";

— abaixo desse título: "Comissão Mista de Limites", sublinhado por uma linha do meio da qual e, portanto, pelo meio da face do pilar, corre uma vertical separando as palavras "Brasil" e "Paraguay" inscritas, respectivamente, dos lados que correspondem ao território do Brasil e ao território do Paraguai;

— abaixo da palavra "Brasil" estão inscritos, de cima para baixo, os seguintes nomes:

"Maj. Nery"; "Cap. Cesar"; e "Cap. Facó";

— abaixo da palavra "Paraguay" estão inscritos, de cima para baixo, os seguintes nomes:

"Cel. Ayala"; e "Tte. Casaccia";

— finalmente, na parte inferior do pilar, há a inscrição:

"Julho — 1934".

140. Por conseguinte, embora os Comissários demarcadores paraguaios se venham recusando, desde 1934, a construir um marco no ponto — de coordenadas conhecidas — da margem direita do rio Paraná que define o extremo oriental da linha seca Oeste-Este, o "Pilar de observação" constitui um testemunho bem visível da linha imaginária que define a raia internacional.

141. Como o Pilar foi construído, pela Comissão Mista, num ponto da linha de limite perfeitamente definido: em ata, pela descrição da raia e por suas coordenadas, e, em planta, por sua posição bem característica, ele define um ponto da divisória do Brasil com o Paraguai.

142. A planta da "Ubicación de La Ciudad Salto del Guairá", no departamento paraguaio de Hernandarias, desenhada para a "Colonizadora Salto del Guairá S. A." e aprovada

pelo Governo do Paraguai, apresenta como divisa internacional entre o Brasil e o Paraguai a Picada ou Estrada da Comissão de Limites.

143. As folhas do desenho do levantamento aerofotogramétrico da serra de Maracaju entre Vito y Cué e Sete Quedas, escala 1:25.050 — feito em 1959 pela Comissão Mista — apresentam a Picada ou Estrada da Comissão de Limites, que segue pelo alto da serra de Maracaju e termina no "Pilar de observação". Esses documentos estão assinados pelo Tenente Coronel *Graciano Adolpho Monteiro de Barros Filho*, 2º Comissário do Brasil, e pelo Capitão *Emílio Meza Guerrero*, 2º Comissário do Paraguai.

144. A recente planta da "Zona de Los Salto del Guairá" (escala 1:12.500) feita pelo Governo do Paraguai, também consigna a "Picada de La Comisión de Limites Paraguay-Brasil" que termina diante da 5ª queda como sendo a divisória entre o Brasil e o Paraguai.

145. Em recentíssima planta, divulgada em fins do ano passado por elementos do Governo do Paraguai (copiada da Folha do Trecho da serra de Maracaju compreendido entre o marco 370/IV e a região dos Saltos das Sete Quedas) também está nitidamente representada a linha de limites Oeste-Este que, correndo pelo alto da serra de Maracaju, se projeta na direção da 5ª queda e, em frente desta, é interceptada pela linha divisória norte-sul, que segue pelo alveo do rio Paraná, tal como está desenhado nas plantas da serra de Maracaju feitas pela Comissão Mista de 1872/1874.

146. Nestes quase 92 anos, toda a faixa ao norte do trecho da divisória esteve sob legítimo e exclusivo domínio e posse do Estado brasileiro, não sendo admissível que passe, agora, de um momento para outro, a ser considerada, pelo Governo paraguaio, como "não demarcada". Seria isso a supressão, pela vontade unilateral de um Estado, de toda e qualquer segurança na ordem jurídica internacional.

147. Assim, Senhor Ministro, o Governo do Brasil mantém como limite entre os dois Estados naquela região o já marcado no terreno pela "Picada" ou "Estrada Internacional", que termina no próprio "Pilar de observação", diante da 5ª Queda — limite cuja caracterização facilmente poder-se-á completar, dentro das mesmas normas que permitiram a caracterização de todos os demais trechos da fronteira.

148. E o meu Governo espera, no real interesse das cordiais relações entre os dois Países, que o Governo do Paraguai respeite a soberania do Brasil no território que confina na "Picada" ou "Estrada da Comissão de Limites", que se estende até o "Pilar de observação".

149. Quanto ao que Vossa Excelência alega — que a deterioração de nossas relações não se deve tanto ao desentendimento acerca da demarcação da fronteira, mas à "ocupação militar perpetrada pelo Brasil, da zona ainda não delimitada" — meu Governo peremptoriamente refutando as premissas, nega qualquer sentido a conclusão.

150. É precisamente porque a Demarcação, feita em 1872/1874, se reconhece como exata, válida e definitiva, que o Destacamento militar brasileiro — instalado, acima da 5ª Queda do Salto Grande das Sete Quedas, ao norte da linha de fronteira fixada na Demarcação — encontra-se no Brasil, estando livre o Governo brasileiro para o movimentar, no exercício de seus direitos de soberania territorial. (E penso desnecessário explicar

mais a Vossa Excelência que as menções feitas em minhas Notas, tais como "Pôrto Coronel Renato", ou "região de Pôrto Coronel Renato", são apenas indicativas de ponto do território brasileiro.)

151. Se bem que, Senhor Ministro, esta Nota procure novo e sincero esforço no sentido de esclarecer-se em modo definitivo o assunto, tenho expressas instruções para dizer a Vossa Excelência que meu Governo sobre ele não deseja manter polémica, nem tampouco aceita ser o mesmo "um problema de fronteiras que esteve pendente um século".

152. No entanto, entende o meu Governo que a verdadeira questão, que deve reclamar os melhores cuidados de ambos os Estados, não é a evocação de dúvidas ou pendências estereis, e sim a busca das condições capazes de assegurar o bem-estar de seus povos através de uma fraternal colaboração para a solução de problemas comuns.

153. É assim que a ambos os Governos se abre uma via particularmente promissora, e se oferece na verdade um desafio auspicioso, no domínio das possibilidades de desenvolvimento econômico das regiões limítro-

fes, através do aproveitamento integral dos recursos energéticos e hidráulicos do rio Paraná.

154. O Brasil está, como sempre esteve, disposto a encetar conversações em torno de tão importante questão, e a promover, em conjunto com o Paraguai, os planos necessários à utilização prática, não só do enorme potencial energético decorrente do Salto das Sete Quedas, como de todas as possibilidades que oferecem, a agricultura e a navegação, as águas do Paraná; de tal sorte que esse grande rio, ao invés de oferecer aos dois países razões de litígio ou desavença, seja entre eles um elo de união, como sempre desejaram os anteriores Governos do Brasil, e firmemente deseja o atual.

155. Fica aberta, assim, uma auspiciosa linha de negociações e de fecundos entendimentos, para o bem comum dos dois povos, e no melhor interesse da amizade que deve prevalecer sempre entre o Paraguai e o Brasil. É sincero desejo do Governo brasileiro ver quanto antes o início de tais entendimentos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha mais alta consideração. — *J. Souza-Gomes*, Embaixador.

## SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

### ATOS DO PRIMEIRO SECRETÁRIO

O Senhor Primeiro Secretário concedeu, nos termos do art. 270, item II, da Resolução nº 6, de 1960, e de acordo com os respectivos Laudos Médicos, licença para tratamento de saúde aos seguintes funcionários:

*Rafaelito Rocha Moura*, Auxiliar de Limpeza, no período de 2 a 11-3-66, em prorrogação, num total de nove dias. (DP-176-66);

*Paulo Ferreira Leite*, Auxiliar de Limpeza, no período de 4 a 23-11-65, em prorrogação, num total de 20 dias (DP-112-66); e no período de 24-11 a 12-12-65, também em prorrogação, num total de 19 dias (DP-1.431-65).

Deferiu, nos termos do art. 361, § 1º, da Resolução nº 6, de 1960, os seguintes requerimentos:

De *Suzy Cunha e Cruz*, Auxiliar Legislativo, PL-7, em que solicita certidão das informações existentes no processo em que solicita seis meses de licença especial. (DP-294-66);

De *Maria Celina de Araújo Figueiredo*, ex-funcionária do Senado, em que solicita certidão de tempo de serviço prestado à Secretaria, incluindo o tempo de "pró-labore". (DP-52-66);

De *Rivaldo da Costa Lucena*, Auxiliar de Secretaria FT-5, da Secretaria do Tribunal Federal de Recursos, em que solicita certidão sobre gratificação adicional percebida pelos servidores da Secretaria do Senado Federal, símbolo "FT". (DP-14-66);

De *Suzy Cunha e Cruz*, Auxiliar Legislativo, PL-7, em que solicita certidão do despacho denegatório de seu requerimento em que solicita seis meses de licença especial. (DP-243-66).

Secretaria do Senado Federal, em 11 de abril de 1966. — *Evandro Mendes Vianna*, Diretor-Geral.

### ATOS DO DIRETOR-GERAL

PORTARIA Nº 24, DE 18 DE ABRIL DE 1966

O Diretor-Geral, tendo em vista a representação do Sr. Secretário-Geral da Presidência, resolve suspender por

15 (quinze) dias, nos termos do artigo 208, da Resolução nº 6, de 1960, por falta grave, o Linotipista, FT-2, José Pedro de Araújo, a partir desta data.

Secretaria do Senado Federal, em 18 de abril de 1966. — *Evandro Mendes Vianna*, Diretor-Geral.

### ATOS DO DIRETOR-GERAL

O Diretor-Geral, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 160, itens 9 e 11, da Resolução nº 6, de 1960, deferiu os seguintes requerimentos:

#### Solicitando férias

DP-045-66 — De *Antônio Soares*, Motorista, PL-10, relativas ao exercício de 1965, a partir de 28-1-66;

DP-157-66 — De *Antenor Rocha Pinto*, Auxiliar de Limpeza, PL-11, relativa ao exercício de 1965, a partir de 16-3-66;

DP-221-66 — De *Roberto Diacópulos*, Adjunto de Almoxtarifado, PL-7, relativa ao ano de 1964, a partir de 1-4-66;

DP-225-66 — De *Adalberto de Souza Barros*, Servente de Administração, FT-8, relativa ao exercício de 1965, a partir de 10-3-66;

#### Solicitando abono de faltas por motivos escolares

DP-150-66 — De *Antônio Cesar Ferraz*, Auxiliar de Limpeza, PL-15, no período de 14 a 17-2-66;

DP-175-66 — De *Luiz Fernando de Sá Mendes Vianna*, Redator de Atos e Documentos Parlamentares, PL-2, no período de 7 a 15-2-66;

DP-234-66 — De *Ataliba Luiz Mota Teixeira*, Auxiliar Legislativo, PL-10, nos dias 9 e 10-3-66;

#### Solicitando abono de faltas por motivo de nojo

DP-272-66 — De *Hélio das Chagas Quirino*, Marceneiro Substituto, FT-4, no período de 15 a 24-3-66;

#### Solicitando concessão de horário especial por motivos escolares

DP-188-66 — De *Amaury Gonçalves Martins*, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5;

DP-201-66 — De *Hélio de Passos*, Auxiliar do Secretaria Substituto, FT-5;

DP-142-66 — de Vicente de Paula de Souza Lopes, Auxiliar Legislativo, PL-10;

DP-187-66 — de José Agnaldo Leopoldo Nunes, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5;

Solicitando averbação de tempo de serviço

DP-1.319-64 — de Ramiro Manoel e Silva, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5, prestado ao Exército, no período de 7.2.1955 a 10.9.1956, num total de 581 dias para todos os efeitos legais;

Solicitando o registro de diplomas nos assentamentos individuais

DP-70-66 — de José Carlos Fontes, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5, dos cursos de Liderança e Chefia — Psicologia Geral — Relações Públicas;

DP-331-66 — de Maria Osias de Miranda, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5, do curso de Técnico em Contabilidade;

DP-276-66 — de José Carlos Fontes, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5, dos cursos de Dactilografia e Comercial;

Solicitando a via de carteira funcional

DP-311-66 — de Marcílio José da Silva, Servente de Administração, FT-3, em virtude de extravio;

DP-S/N-66 — de Maria Thereza Fernandes de Andrade, Taquígrafo-Revisor, PL-2, em virtude de extravio;

DP-S/N-66 — de Lygia Leite de Camargo, Auxiliar de Secretaria Substituto, FT-5, em virtude de mudança de nome;

Concedeu, nos termos do art. 310 e no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 160, item 35 da Resolução nº 6, de 1960, *salário-família* às seguintes funcionárias:

Carlos Augusto Alimandro, Auxiliar de Limpeza, em relação a sua esposa Valdina Alimandro, a partir de dezembro de 1965 — (DP-44-66).

Messias de Campos, Motorista, PL-10, em relação a sua filha Elizeth, a partir de fevereiro de 1966 (DP-190-66).

Expedito Bina, Motorista, PL-9, em relação a seu filho Jorge Luis, a partir de março de 1966 — (DP-251-66).

Ney Madeira, Auxiliar Legislativo PL-10, em relação a seu filho Luiz Fernando, a partir de março de 1966 — (DP-278-66).

Moyse José da Silva Netto, Auxiliar de Limpeza, em relação a sua filha Roselita da Silva Amorim, a partir de março de 1966 — (DP-295-66).

Deferiu:

DP-S/N-65 — de Armandina José Vargas, Oficial-Legislativo, PL-4, solicitando a transferência do pagamento de salário-família relativo a seus filhos para seu esposo Altair Vargas, Auxiliar de Portaria, PL-10;

Deferiu, nos termos do art. 270, item I e no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 160, itens 11 e 37 da Resolução nº 6, de 1960, licença para tratamento de saúde, concedida pela Junta Médica, aos seguintes funcionários:

Francisco Pereira da Silva, Auxiliar de Limpeza, no período de 10 a 25.3.66, num total de 16 dias (DP-211-66).

Orlando Oliveira, Ajudante de Administrador do Edifício, PL-6, no período de 15 a 25.3.66, num total de 11 dias — (DP-260-66);

Torna sem efeito publicação constante do D.C.N. de 10.3.66 referente a tempo de serviço militar prestado ao Exército, requerido em processo DP-19-66, por Vicente de Paula de Souza Lopes, Auxiliar Legislativo, PL-16, num total de 3.238 dias, em virtude do referido tempo de serviço já se encontrar averbado nos assentamentos do servidor.

Diretoria do Pessoal, em 23 de março de 1966. — Maria do Carmo Rondon Ribeiro Saraiva.

## INSTITUTO DE PREVIDENCIA DOS CONGRESSISTAS

ATA DA QUADRAGESIMA SETIMA REUNIAO, REALIZADA EM 9 DE DEZEMBRO DE 1965.

Os nove dias do mês de dezembro de mil novecentos e sessenta e cinco, às onze horas, na sala de reunião, presentes os Srs. Ultimo de Carvalho, Walfredo Gurgel, Aurélio Vianna, Pedro Braga e João Hercúlio, sob a presidência do Monsenhor Arruda Câmara reuniu-se o Conselho Deliberativo deste Instituto, a fim de tratar de assuntos diversos. Lida e aprovada a ata da reunião anterior o Senhor Ultimo de Carvalho relata a sugestão feita por ele mesmo, sobre a encampação dos depósitos do empréstimo compulsório, dos associados, na Caixa Econômica por parte do I.P.C., com parecer favorável, desde que o Instituto tenha disponibilidade de caixa para efetuar a operação. O Sr. Aurélio Vianna acompanha o relator, declarando que o Instituto deve iniciar a operação com as disponibilidades que tiver em caixa. O Sr. Presidente reafirma seu ponto de vista contrário à transação pelos motivos já expostos. Observa que, se porventura o Conselho Deliberativo resolvesse aprová-la, achava indispensável a transferência daqueles depósitos para o nome do Instituto, o acréscimo do juro de 1% (um por cento) ao mês às vantagens oferecidas, e, mais, um contrato em que os associados beneficiados assumissem a responsabilidade de liquidar pessoalmente as quantias dos depósitos, ao I.P.C., caso surgissem quaisquer obstáculos ao recebimento em dinheiro, das importâncias da correção monetária e juros. Para garantia da referida liquidação dariam ainda, no contrato, as suas contribuições recolhidas ao I.P.C. à medida que fôssem liberadas da garantia oferecida no recente empréstimo. Reafirmou, ainda, que em nenhuma hipótese se valera dos benefícios da decisão, se vier a ser favorável. O Sr. Ultimo de Carvalho aceita a sugestão do Senhor Presidente para garantia do Instituto e, com as modificações feitas, o parecer é finalmente aprovado. Nada mais havendo a tratar é encerrada a reunião às treze horas, e, para constar, eu, Alberto de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Arruda Câmara.

ATA DA QUADRAGESIMA OITAVA REUNIAO, REALIZADA EM 10 DE FEVEREIRO DE 1966.

Aos dez dias do mês de fevereiro de mil novecentos e sessenta e seis, às onze horas, na sala de reunião, presentes os Srs. Guido Mondim, Aniz Badra, Ultimo de Carvalho, João Hercúlio e Aurélio Vianna, sob a Presidência do Monsenhor Arruda Câmara, reuniu-se o Conselho Delibera-

tivo deste Instituto, a fim de tratar de assuntos diversos. Lida e aprovada a ata da reunião anterior o Senhor Presidente apresenta o requerimento de Lola Azra Barrenechea em que solicita empréstimo de emergência antes de ter iniciado as contribuições de associada. O Conselho defere o pedido e determina que só se conceda empréstimo aos novos associados, depois da primeira contribuição haver sido descontada em folha. Em seguida é deferido o requerimento do Sr. Deputado Andrade Lima Filho que solicita auxílio-doença, o qual é fixado em um mês de subsídio fixo. O Sr. Presidente apresenta os requerimentos de auxílio-doença dos Srs. Deputados Jamil Amiden e Francisco Macedo, os quais já havia despachado "ad referendum" do Conselho, sendo os mesmos aprovados. O Sr. Presidente ex-

põe a situação dos depósitos bancários do I.P.C., diante do Decreto de Governo que reduz juros. O Conselho decide continuar com os citados depósitos enquanto não se efetivar a redução dos juros. Fica ainda decidido suspender por dez dias, a partir desta data, a concessão de empréstimos de emergência a fim de que a Secretaria do Instituto possa contabilizar os já concedidos. Finalmente são aprovados os requerimentos dos Srs. Lola Azra Barrenechea, Maria Celina de Araújo Figueiredo, Nereu Silva Rolim, Helcio Azevedo, Antônio Gomes da Silva. Nada mais havendo a tratar é encerrada a reunião às treze horas, e, para constar, eu, Alberto de Oliveira, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Monsenhor Arruda Câmara.

## ATA DAS COMISSÕES

### COMISSÃO DE PROJETOS DO EXECUTIVO

4ª REUNIAO, REALIZADA EM 15 DE ABRIL DE 1966

As dezessete horas do dia quinze de abril de mil novecentos e sessenta e seis, sob a Presidência do Senhor Senador Jefferson de Aguiar, Presidente, presentes os Senhores Senadores Antonio Carlos, José Ermírio, Gay da Fonseca e Bezerra Neto, reúne-se a Comissão de Projetos do Executivo.

Deixam de comparecer com causa justificada os Senhores Senadores Wilson Gonçalves, Eurico Rezende, Jose Guionard e Lino de Mattos.

É dispensada a leitura da ata da reunião anterior e em seguida aprovada.

Iniciando os trabalhos o Senhor Senador Jefferson de Aguiar convida o Senhor Senador Antonio Carlos para assumir a presidência e emite parecer favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 50 de 1966, que dispõe sobre operações de crédito entre a Fábrica Nacional de Motores S.A. e o Banco do Brasil S.A.

Em discussão e votação, é o parecer aprovado.

Assumindo a presidência o Senhor Senador Jefferson de Aguiar concede a palavra aos Senhores:

— Senador Gay da Fonseca que emite parecer pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 54 de 1966, que dispõe sobre nomeação e designação de oficiais de Marinha e dá outras providências.

— Senador José Ermírio de Moraes, que relata favoravelmente o Projeto de Lei da Câmara nº 55 de 1966, que concede pensão especial às filhas solteiras do ex-escrivão de Cartoria, José Antônio Pereira Magalhães.

— Senador Antonio Carlos, que emite pareceres pela aprovação aos Projetos de Leis da Câmara nºs 52 de 1966, que dispõe sobre a elevação de gratificação de professores primários civis, postos à disposição de corpos de tropa ou de estabelecimentos militares, 56 de 1966, que dá nova redação aos artigos 283 e 286 do Código de Justiça Militar (Decreto-Lei nº 925, de 2 de dezembro de 1938 e dá outras providências).

Submetidos os pareceres à discussão e votação, sem restrições são aprovados.

Nada mais havendo que tratar, encerra-se a reunião, lavrando eu, José Soares de Oliveira Filho, Secretário, a presente Ata que uma vez

aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

Comissão Especial, criada pela aprovação do Requerimento nº 285, de 1965, para "proceder ao estudo e à coordenação de medidas tendentes ao controle de preços da exportação das matérias-primas, minerais e produtos agropecuários nacionais".

ATA DA 21ª REUNIAO, REALIZADA NO DIA 21 DE OUTUBRO DE 1965

As quinze horas do dia vinte e um de outubro de mil novecentos e sessenta e cinco, na Sala de Reuniões da Comissão de Finanças do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Senador Sigefredo Pacheco, Presidente, presentes os Senhores Senadores José Ermírio (Relator), Argemiro de Figueiredo, José Feliciano, Atílio Fontana e Raul Giuberti, reúne-se a Comissão Especial do Senado Federal criada pela aprovação do Requerimento nº 285, de 1965, para ouvir os depoimentos dos Senhores José Matarazzo e Roberto Selmi Dei, respectivamente, Presidente e Diretor Supe-rintendente do Sindicato dos Moageiros do Estado de São Paulo. Comparecem, ainda, os Senhores Senadores José Leite e Lopes da Costa.

Deixa de comparecer, com motivo justificado, o Senhor Senador Heribaldo Vieira (Vice-Presidente.)

É dispensada a leitura da ata anterior, que, aprovada e assinada pelo Sr. Presidente, vai à publicação.

Dando início aos trabalhos, o Senhor Presidente comunica a seus pares a presença no recinto da Comissão dos convidados a prestar depoimento, convidando Suas Senhorias a tomar assento à Mesa dos debates, concedendo, em seguida, a palavra ao Sr. Roberto Selmi Dei, Diretor Superintendente do Sindicato dos Moageiros do Estado de São Paulo, que, com esclarecimentos e explicações intercaladas do Sr. José Matarazzo, trata considerações detalhadas sobre os problemas do cultivo, processamento e industrialização do trigo e outros cereais e sobre os demais assuntos que levariam à convocação de ambos os Diretores daquele Sindicato pela Comissão Especial.

Após a explanação, os depoentes põem-se à disposição dos Senadores presentes, para qualquer esclarecimento por estes julgado necessário, respondendo a diversas indagações do Senhor Senador José Ermírio, Relator da Comissão, e, posteriormente, dos Senhores Senadores Argemiro de Figueiredo e Atílio Fontana, sena-



tando o primeiro várias informações aos dependentes.

Esgotadas e satisfeitas todas as perguntas dos Senhores Senadores, o Sr. Presidente apresenta os agradecimentos da Comissão aos dependentes, determinando que o apanhamento aquigráfico dos debates passe a fazer parte integrante da presente ata, sendo publicado, como anexo, no Diário do Congresso Nacional.

O Sr. Presidente, às dezesseis horas e quarenta minutos, encerra a reunião e, para constar, eu, J. Ney Passos Dantas, Secretário, lavrei a presente Ata, que, uma vez lida, aprovada e assinada pelo Sr. Presidente, vai à publicação.

**ANEXO A ATA DA 21ª REUNIÃO, REALIZADA NO DIA 21.10.65, ÀS 15:00 HORAS**

**PUBLICAÇÃO DEVIDAMENTE AUTORIZADA PELO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO. INTEGRA DO APANHAMENTO TAQUIGRAFICO REFERIDO NA ATA**

Presidente: Senador Sigefredo Pacheco

Relator: Senador José Ermírio

Convidados: José Matarazzo e Roberto Selmi Dei, respectivamente, Presidente e Diretor Superintendente do Sindicato dos Moageiros do Estado de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sigefredo Pacheco) — Está aberta a sessão.

A presente reunião destina-se a ouvir os Senhores Roberto Selmi Dei e José Matarazzo, Diretor Superintendente e Presidente do Sindicato dos Moageiros de São Paulo, que falarão sobre a triticultura nesse Estado.

E' dispensada a leitura da ata da reunião anterior.

Com a palavra o Sr. Roberto Selmi Dei.

O SR. ROBERTO SELMI DEI (Sem leitura do orador) — Sr. Presidente, no Estado de São Paulo há zonas onde a triticultura está sendo explorada. Uma delas é de colonização italiana, se não me engano em Pearinhos, onde neste ano colheram excelentes resultados, tanto que já venderam mais de mil toneladas de trigo ali colhido. Outras zonas que conheço estão situadas no sul do Estado de São Paulo, precisamente na região de Itapeva. Os triticultores de Itapeva são vários, mas três são principais: os Srs. Augusto Oscar Camargo, da fazenda Vieira; Edmundo Maluf — do nome da fazenda não recordo no momento; e da fazenda Palmeiras, cuja metade pertence a quem lhes fala no momento.

All nós plantamos trigo há vários anos, sem resultados econômicos satisfatórios ou melhor nem todos os anos tivemos resultados econômicos satisfatórios. Nos últimos seis anos só em um recuperamos os recursos empregados. E que não fazemos triticultura no Estado de São Paulo com fins lucrativos. Pelo menos na parte que nos diz respeito, o fizemos com o objetivo de, inicialmente, incrementar a triticultura, dando nosso exemplo a outros possíveis interessados, no que fomos sidos bem sucedidos, porque o ciliar estes três de Itapeva citei aqui os principais, mas há outras glebas a considerar.

A primeira parte de nosso objetivo foi despertar o interesse de reais agricultores; nos demais anos, por questões climáticas adversas, os resultados econômicos foram negativos. Houve um ano, se não me engano o atrasado, em que o trigo, devido à seca, não

chegou a brotar, a sair do chão; mas isso foi um acidente. Os porquês desses insucessos não de ter preocupado. Há falta da semente certificada, aquela que sai de pesquisas dos laboratórios, existentes no País, alguns deles muito bem instalados no Sul, melhor direi, no Rio Grande do Sul. Faltam sementes certificadas de grande número de variedades que oferecem aos triticultores uma garantia de que a triticultura não é mais uma aventura.

Tive a honra de, quando titular da pasta da Agricultura o Senador José Ermírio, de ser convidado para participar de uma reunião altamente instrutiva. Foi quando S. Exa. presentes muitos representantes da indústria moageira nacional, me fez comparecer ao seu Gabinete, para explicar o resultado de algumas pesquisas realizadas em alguns laboratórios do Rio Grande do Sul, quando, através da palavra daqueles técnicos, indubitavelmente credenciados, ficara sabendo que novas variedades de trigo tinham sido descobertas nos laboratórios, com resultados econômicos satisfatórios.

Nisto, no entanto, no meu entender, é que reside o fundamental da questão. Há, porém, uma diferença muito grande, que precisa ser apreciada por todos os que almejam ver solucionada a triticultura brasileira: a diferença entre os resultados colhidos nos laboratórios e os resultados que os laboratórios venham a colher, de sementeiros extensivos nos campos. Isto porque é conhecido o deapauramento — melhor diria, a depreciação — que o trigo sofre, automaticamente, na sua replanta.

Preciso explicar melhor. Uma semente eventualmente certificada, plantada em determinada gleba é que ocasionalmente frutifique em excelentes condições econômicas, não representa garantia de que o grão colhido possa ser utilizado como semente também certificada no ano seguinte. Então, nos laboratórios de outros países há um trabalho permanente no sentido do estudo, da formação ou da descoberta de novas variedades de trigo, anualmente fornecidas aos triticultores para a renovação de seus plantios.

Este, o sistema que, no meu entender, pode assegurar ao Brasil sucesso econômico no plantio do trigo, sem o qual não haverá sedução espontânea dos lavradores anônimos, que somente se dedicarão a essa atividade na certeza de que será remunerativa, a exemplo da do milho, da mandioca, enfim, atividade que não encerre dúvidas quanto ao seu resultado. Então, o que me ocorre dizer, abordando, assim pela rama, o assunto da triticultura, é que lamento não ter trazido o Anuário do Congresso realizado em 1963 em Porto Alegre — e quem sabe que esta Ilustre Comissão já o possui? — porque ali, numa publicação de cerca de 250 páginas, está abordado, focalizado, estudado e esmiuçado este palpitante problema.

Quero, de passagem, declarar que, naquele certame, tive, em nome de São Paulo, a honra de apresentar a apreciação dos congressistas o trabalho de maior volume sobre a triticultura nacional que já se produziu no país. Mas lamento não ter trazido esse trabalho, porque ignorava que pudesse ser útil.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Meu prezado amigo Dr. Roberto Selmi Dei, esteve aqui ontem pela manhã e ficamos grandemente satisfeitos com sua exposição, o Dr. Fernando Silveira da Mota, Diretor do IPEAS do Rio Grande do Sul, trazendo dados preciosos, que gostaria de transmitir aos moageiros de São Paulo.

Em 1965 beneficiou-se e distribuiu-se 8.000 sacas, que serão suficientes para 1966.

E' um depoimento longo que quero transmitir para conhecimento daqueles que desejam a independência econômica do Brasil.

A variedade IAS-20 está trazendo condições excepcionais para a triticultura nacional. Vários lavradores, cuidando bem do solo, conseguiram um rendimento de 3.000 quilos por hectare, o que é magnífico. Um lavrador que hoje alcança 72 dólares, onde a mão-de-obra é pequena e estamos com 3.000 quilos, traz um resultado encorajador.

O México tem um rendimento de 800.000 quilos por hectare, de 40 até 2.000 metros de altura numa latitude igual a nós.

E' o seguinte o resultado que quero transmitir: Os rendimentos das sementes que produzem essas variedades estão compreendidas entre 2.500 e 5.000 quilos, de acordo com a eficiência e o manejo do cultivo, os aspectos das sementes, fertilização e também irrigação.

O México importava muito trigo. Este ano já exportou setecentos mil quilos de trigo para a China.

Para nós, que sabemos da luta que enfrentam os brasileiros, São Paulo, como um Estado organizado, poderia ajudar a nação a se livrar do pão duro.

E o que fez o México? A preparação do solo para a semente do trigo, bem como a mecânica adequada da densidade das sementes, que vai de 110 a 120 kg, de acordo com a variedade de que trata na época da colheita. E os resultados foram muito bons.

Os terrenos mexicanos são deficientes de nitrogênio. Os da Flórida são muito ricos em nitrogênio.

O que falta são cálcio, fósforo e fósforo. Estão colocando de 25 a 75 de fósforo por hectare e 40 a 50 de fósforo por hectare para conseguir o magnífico rendimento que têm.

Quais as condições dos moinhos de São Paulo para ajudar esse crescimento? Não sei qual a situação atual dos moinhos, se estão perdendo ou ganhando dinheiro. Uma coisa está ligada à outra.

E o ponto sobre o qual gostaria de ouvir o testemunho de V. S. porque, na verdade, se o México pode fazer isso, nós também podemos fazer. Mas, para fazê-lo o México, naturalmente, teve condições adequadas.

A Comissão gostaria de ouvir o que os moinhos poderiam fazer para melhorar a triticultura em São Paulo.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — O Sr. me permite dispensar o tratamento de excelência?

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Pode, pois não.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Muito obrigado. Assim fico mais à vontade.

Sr. Senador, a pergunta não pode ser respondida senão for itens. Peço que me permita expô-los todos, partindo do primeiro, do pesado ônus financeiro, isto é, de divisas que o Brasil gasta para prover de pão a mesa do brasileiro. Este ônus de divisa se divide em 3 partes. Uma das partes referente ao pagamento que o Brasil recebe em trigo da Argentina, paga em divisas fortes e efetivamente, uma sangria. Tem, no entanto, como o nobre Senador há de reconhecer uma valiosa contra-parada. Peço, também, respeitosamente, que me permita concluir para que não pareça defensor da política da importação do trigo da Argentina. Mais adiante provarei que não sou não, mas antes tenho de ser objetivo.

O Brasil recebe, por consequência, quando as colheitas argentinas são

boas, 1.200.000 toneladas por ano, o que representa aproximadamente cem milhões de dólares, pouco mais ou menos, talvez noventa, mas digamos cem milhões que paga através de mercadorias que o Brasil exporta para aquele país e que exporta em sua grande maioria exatamente porque tem a Argentina a contra-parada, isto é, a moeda de pagamento que é o trigo, sem o qual a exportação brasileira não se processaria. Ela se processa em tal medida que hoje a Argentina é nossa devedora em mais de vinte milhões de dólares. Muito bem. Há uma outra sangria adicional, essa é de divisa também moeda-forte: é da percentagem que o Brasil é obrigado a comprar no mercado internacional e que é da ordem de 50 a 70 mil toneladas por ano, consequentemente de uma importância em dólar desprezível para o vulto das importações. Há o terceiro item que é item decorrente da importação do trigo dos Estados Unidos, de onde podemos receber o que falta para o mínimo do consumo brasileiro, e que será da ordem de um milhão de toneladas, não tem sido mais que isto em média anual, consequentemente mais de oitenta milhões de dólares, digamos assim, débito este que não é efetivo mas apenas contábil.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Mas que está sendo pago à vista, segundo afirma o Sr. Ministro da Fazenda.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Pago à vista, aos Estados Unidos? Creio que não.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Sim, senhor. Uma parte é paga à Embaixada americana em divisas, e a percentagem é superior a 25% para que ela possa gastar aqui; e outra parte é entregue para empréstimos aqui e a juros bem razoáveis, porque eles ganham muito dinheiro com toda essa operação. Portanto essa transação não é tão boa como o amigo está afirmando aqui. Temos que pagar à vista, deixando, é verdade, um tanto do dinheiro para sustentar embaixadas aqui, espeticamente sabendo-se que temos capacidade de produzir e ter uma das maiores triticulturas do mundo.

Tenho declaração, por escrito, segundo depoimento prestado perante a Comissão, do Sr. Ministro Bulhões, de que esse pagamento é feito à vista. É verdade que no dia em que chega o trigo, uma parte do dinheiro é entregue à embaixada americana e outra parte é emprestada pela Carteira Agrícola do Banco do Brasil ou pelo B.N.D.E., ou qualquer outra instituição especializada.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Não e não. É muito diferente.

Relevem-me insistir no meu ponto-de-vista, para provar, afinal, que não sou favorável à importação de trigo, já que temos sobejas possibilidades de ter uma grande produção tritícola.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Tenho, por escrito, a resposta do Sr. Ministro Otávio Bulhões de que esse pagamento é feito à vista.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Permitam-me declarar, formalmente a essa digna Comissão do Senado da República — e eu estou pensando cada palavra que profiro — que a PL-280 funciona da seguinte maneira: em primeiro lugar, o país, eventualmente incluído entre aqueles que podem receber o tratamento dispensado pela PL-280, tem que ser abastecido na quantidade normal e anual pelo país fornecedor, no caso a Argentina. E por isso que mencionei aquelas 1.200.000 toneladas que somos obrigados a comprar da Argentina.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Esse negócio com a Argentina é realizado na base do intercâmbio de exportação-importação.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Mas não deixa de ser divisa forte. E

moeda. É verdade que a importação do trigo estimula nossas exportações, de sorte que há relativa compensação.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Com a Argentina, tivemos um caso bem sério. Depois da guerra, todos recorramos o que aconteceu.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Exatamente, chegarei lá. A PL-480 cuidou do preço do trigo no mercado internacional. O preço do dólar, na ocasião do fechamento da transação, é estimulado entre as autoridades brasileiras e americanas. Até antes de 31 de março, esse tipo de câmbio chamemo-lo assim — era fixado pela autoridade brasileira em bases falsas, isto é, dava-se ao dólar — chamemo-lo dólar trigo — um valor muito inferior ao dólar livre.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Era o subsídio.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Exato. Daí, a existência do subsídio, que tanto e tão grande mal fazia à economia brasileira, que levava o Senhor Matarazzo que não come pão a subvencionar a importação de trigo (falo assim porque ele não vai protestar contra nada do que eu disser contra ele).

De um ano e meio para cá, houve consecutivos reajustes e, a partir de novembro do ano passado, o trigo, que antes custava ao povo brasileiro 52 mil cruzeiros a tonelada passou para 157 mil. É o preço de hoje.

Esses cruzeiros, imediatamente contabilizados, são no montante de 25% — V. Exa. retificou para 30 e não tenho condições para por em dúvida, mas o contrato de 1963, anualmente renovado, era de 25%. O restante, 70 ou 75 por cento, os moageiros entregam ao Banco do Brasil que, por sua vez o transfere para o BNDE.

Para a Carteira Agrícola do Banco do Brasil vão aquelas importâncias que na hora do convênio, as autoridades brasileiras e americanas concordam, em elas lhes dar e nós em receber, para um determinado fim, um determinado escopo, uma determinada atividade na qual o Brasil demonstre particular interesse e as autoridades americanas concordem em considerar legítimo esse particular interesse.

Tanto é verdade que uma grande parte, da ordem de 20 por cento, das importações de trigo em 1964 — 20 por cento, 22 ou 19 por cento — os americanos pediram permissão para que não fossem pagos aos Estados Unidos fossem recebidos de presente para serem destinados especificamente à obras do Nordeste. O que sobra é que vai para o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, com a obrigação de se aplicar em obras do desenvolvimento brasileiro, contanto que não sejam aplicados no incentivo à produção do produto que deu origem à vinda desses recursos. É óbvio, porque a lei foi elaborada pelo povo americano.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Trata-se, Dr. Roberto de ajuda por um lado e segurar pelo outro.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Se me permite o Senador, concluírei meu pensamento. Então, quais as condições de pagamento de prazo? São quarenta anos a quatro por cento e a três de carência.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Já não é mais isso.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Nobre Senador, a Lei nº 280 transfere o trigo em dólares, deduzidos em cruzeiros que são creditados aos americanos, para serem pagos em cruzeiros ou em dólares, a quatro por cento.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Então atualmente é assim, pois houve o caso em que o Senhor Ministro respondeu que o pagamento era feito à vista.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Tanto é verdade, nobre Senador, que declaro na intimidade, digo intimidade porque, como é do conhecimento de V. Exa., serem peculiares as condições peculiares em que se encontra a indústria moageira de São Paulo, formando seus dirigentes, por motivos que não vêm ao caso uma espécie de ilha. Nossos diálogos são mais ou menos monólogos. Então ponderamos o imenso perigo.

Como o nobre Senador José Ermírio me lembrou gostosamente, amigavelmente, democraticamente, para apreensão, da parte americana, abordarei a inconveniência da importação. Não quanto à sua execução atual, que é altamente benéfica, inclusive porque representa uma receita adicional do Tesouro brasileiro não inflacionária.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Mas aumenta as dívidas do Brasil. Hoje, parece, temos saldo. É dívida que o País está fazendo e que alguém tem de pagar no futuro.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Poder-se-ia acumular cruzeiros para pagamento das dívidas e com saldo razoável. É receita adicional. Ao cabo de alguns anos teremos um empréstimo em condições vantajosas de 500. 600. 700 milhões de dólares, para pagamento a perder de vista, mas desde que o destino dos cruzeiros seja rentoso, tenha rentabilidade.

O preço ou a inconveniência de nos fixarmos no aspecto benéfico da 480 não é nada disso, se me permitem. Os Estados Unidos no intuito de vitalizar e garantir os homens da lavoura estabeleceram preços e pagamentos por tamanho de safra, que estão acumuladas, em grandes estoques de cereais, como o trigo, o milho, o leite em pó, etc.

De dois anos para cá uma grande região do globo, em virtude de seus insucessos agrícolas passou a demandar fornecimento maciço de trigo.

Tenho receio de que, num dado instante, a PL-480 deixe de funcionar para determinada região, ou para determinados artigos. Esse é um artigo que está tendo demanda cada vez maior no mundo. No ano passado confessou, timidamente, precisar de apenas quinhentas mil toneladas, direto, porque outras compras foram feitas indiretamente, e este ano confessou precisar de dois milhões de toneladas. Não sabemos, no entanto, das necessidades dessa outra parte do mundo.

Pego desculpas aos ilustres Senadores presentes, por estar me dirigindo particularmente ao Senador José Ermírio, porque entre nós existe uma série de vínculos, entre os quais a maneira por que agiu no Ministério da Agricultura. Infelizmente foi curta a permanência de S. Exa no Ministério da Agricultura, foi curta demais, porque, se tivesse ficado mais tempo, teria proporcionado enormes vantagens à indústria moageira, em última análise ao setor triticultura. A partir de então passei a considerar um pouquinho mais: não digo querer mais a S. Exa, porque já queria muito.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** Muito grato a V.S.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — E quero dizer que a triticultura brasileira só não existe, porque os Governos jamais se decidiram a enfrentá-lo com as medidas capazes de resolver o problema.

Certa vez, há pouco tempo menos de dois anos, recebia eu uma altíssima autoridade que, saindo de Brasília, foi almoçar lá em casa. Altíssima autoridade federal. Perguntava-me essa autoridade o que seria preciso fazer para resolver o problema da triticultura brasileira. Respondi o seguinte.

(Não sei se vou dizer coisas inconvenientes, mas o fim justifica tudo. Quero ser útil).

Disse a S. Exa: em 1921 assumiu o governo da Itália o Sr. Mussolini. Aquela país, que consumia 8 milhões de toneladas de trigo por ano, importava 7 milhões de toneladas de trigo por ano. O Sr. Mussolini bateu o pé: "Quero trigo italiano para o povo italiano".

Que fez o Sr. Mussolini? Em 1921, eu já estava no Brasil. O Sr. Mussolini convocou cientistas italianos, franceses, americanos, australianos, romenos e não sei o que mais, e disse-lhes: Eu quero trigo. Darei os recursos financeiros necessários.

A partir de 1924, a Itália passou a produzir 10 milhões de toneladas de trigo por ano, e continua produzindo. O Sr. Mussolini já se foi, e a Itália continua produzindo 10 milhões de toneladas de trigo por ano, o suficiente para uma população que come muito pão, macarrão, muita massa, população de menos de 50 milhões de habitantes.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — O que equivale a uma economia superior a 700 milhões de dólares por ano.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Certa ocasião, ouvi de uma personalidade este comentário: Gostaria o Senhor de ter trigo brasileiro a custa da ditadura do Sr. Mussolini?

Não entendi o comentário. Aqui, Srs. Senadores, eu repito, pedindo-lhes que não me perguntem o nome dessa autoridade, porque, não o direi mesmo.

O problema do trigo só existe porque o Governo não o quis resolver. Mas, por quê?

Agora, preciso falar do trigo da Argentina. Não sou favorável à importação do trigo da Argentina, mas o sou na medida em que eles nos mandam o trigo em troca de exportações nossas.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Por intercâmbio.

**O SR. ROBERTO SELMI DEI** — Eu então fico agastado e cometo com meu chefe e fraternal amigo, certo mau, e se não mau, deficiente procedimento dos nossos fornecedores tradicionais, quando, ao saberem da nossa carência de trigo, pedem 6 dólares a mais por tonelada sobre o preço internacional; e fico agastado também quando provocam o atraso do embarque do trigo, pondo em dúvida o prestígio e a capacidade das autoridades brasileiras que prevêm e provêm, mas às vezes inutilmente, porque até greves marítimas surgem, até navios se quebram.

Falo, enfim, daquilo que tenho que dizer por um dever de honestidade com essas grandes autoridades da República e com alguns amigos que aqui estão e também para comigo próprio, de vez que a não ser amizade e conceito não preciso de nada de ninguém.

Não basta que a indústria moageira se ponha à disposição deste ou daquele organismo, porque sempre será insuficiente para a realização da solução do problema genético, que é obra de Governo.

Admitindo que todos tivéssemos nos tornado repentinamente em Rockefeller e que nos chamassem a responsabilidade honrosa de resolver o problema do trigo? O que diria amanhã a opinião pública à Nação, diante do eventual sucesso do meu amigo Afílio Fontana, na sua triticultura e do meu eventual insucesso? Será que alguém pensaria que não tive algum interesse em dar entusias-

mo à triticultura, como teve o meu amigo? Está explicado. A indústria não faria, ainda que pudesse, porque é obra de Governo. É preciso que se dê apoio à triticultura em geral e é claro que as indústrias moageiras irão buscar as sementes certificadas para plantar a sua matéria-prima.

Finalmente, qual a situação da indústria moageira de São Paulo?

Não posso falar da indústria moageira de São Paulo; não tenho procuração; são assuntos íntimos. Mas posso falar da minha pequena indústria, pequena porque representa somente 3% da indústria moageira de São Paulo.

Durante os últimos anos de vida do meu saudoso Presidente Guilherme Guinle, ele me recomendou: "Ganha dinheiro, mas não tenha dividendos até alcançar o seu capital de giro próprio". Consegui isso no ano passado. Nos últimos cinco anos ganhamos muito dinheiro, e para comprovar, os balanços estão publicados.

Pois bem, a demanda do meu giro passou de duzentos e poucos milhões mensais para dois bilhões na minha pequena empresa. Sim, porque o trigo triplicou de preço.

No primeiro semestre de 1966 o pequeno Selmi Dei, com relação à indústria moageira — fevereiro, março, abril, maio e junho, porque não trabalhei no mês de janeiro e perdi quatrocentos milhões de cruzeiros.

Eis a situação da indústria moageira de uma indústria pequena aqui, mas muito sã.

De sorte que, em primeiro lugar, a indústria moageira não poderia, fazer-lo, ainda que fosse florescendo, porque, se quisermos resolver o problema da semente certificada, da genética, deveremos formar um grupo de técnicos nacionais. Temos, inclusive um técnico muito bom em São Paulo, Milton Arcoverde, se não me engano, da Secretaria de Agricultura, se também não me engano. Temos excelentes no Rio Grande do Sul. De qualquer maneira, precisaremos de técnicos, muitos estrangeiros e caros.

Experiência? Teremos experiência. Sucessos? Teremos sucessos, teremos insucessos. O tempo dirá, o tempo marcará o dia da vitória. Mas não pode correr por conta da indústria privada. O que a indústria pode fazer, por seu risco, é plantar trigo. Podemos suportar isso sem contarmos com o aspecto psicológico de um eventual sucesso de uns e de um eventual insucesso de outros.

Se se disser:

Vocês podem pagar uma taxa para que o governo utilize esses recursos com fim específico de enfrentar e tentar resolver o problema? Sim. Qual a taxa? A taxa do balanço. Se no fim do ano sobra um cinquenta cruzeiros, pela parte que me toca — não tenho procuração dos outros — não me importa dar dez cruzeiros do meu para que o governo lance mão para resolver o problema do trigo, mas daí assumir individualmente empresa por empresa ou grupo de empresas que amanhã no Rio Grande do Sul podem ter insucesso e nós termos sucessos, isso é muito perigoso.

**O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator)** — Quais as providências que julga necessário sejam tomadas para verificar de perto o que está por vir e melhorar a situação das moageiras de São Paulo? Acabei de dizer que: primeiro, a produção do trigo duplicou; segundo, as vendas a prazo foram iniciadas e talvez continuem.

**O DR. ROBERTO SELMI DEI** — Já não, porque a quantidade de trigo diminuiu.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Terceiro, a situação dos moageiros sendo de prejuízo...

O DR. ROBERTO SELMI DEI — Não mais continuava. No primeiro semestre houve uma recuperação e...

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Isso é devido aos excessivos juros cobrados.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Também. Mas já o Banco do Brasil perante quem tivemos oportunidade de protestar, por escrito, que o sistema do Sindicato das Indústrias Moageiras de São Paulo é estorvar sempre, tivemos uma demorada mas muito honesta confissão do Banco do Brasil que, imediatamente reduziu em 50% o custo do dinheiro. Hoje está numa taxa tolerável, de 2% ao mês.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Não acha exagerada essa taxa?

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Em Presidente, acontece que se a indústria moageira de São Paulo, e não digo do Brasil porque é a indústria moageira é tão ampla que tem que ser entendida por sessões — viver de enfrentar novamente a superabundância de trigo que teve de suportar durante agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro do ano passado, e janeiro, fevereiro, março e abril deste ano, a taxa de juros de 2% é absolutamente insuportável de exagerada. Por quê? Porque vendeu-se farinha de trigo em São Paulo — e o Sr. Senador Atilio Fontana tem interesses que fazem que ele teste o que digo — dez cruzeiros mais barato do que o preço de tabela.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — De fato, houve essas vendas.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Então o que aconteceu é que determinado moinho poderia ter sofrido concorrência do lado direito e do lado esquerdo. Quem estava do lado direito? Um poderoso moinho que dispondo de capitais abundantes poderia fazer vendas a prazo, sem a necessidade de descontar os títulos. O concorrente do lado esquerdo, que não tinha recursos para enfrentar essa situação de angústia financeira — e, assim, cada vez mais, fazia diferença de preço. Tá! Compreendeu Sr. Senador?

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Compreendi.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — É DURO, né?!

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — É!

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Houve vendas a prazo, sem dúvida nenhuma, e o Sr. Senador Atilio Fontana sabe muito bem disso. Não sei se terá havido um moinho que não tenha feito diferença de preço de 8%, 10% e até mais sobre o preço de tabela — o que significa sacrifício do lucro em procura de um prejuízo maior ou menor, em função da maior ou menor necessidade de recursos de que a empresa necessitasse. A farinha era tabelada em Cr\$ 14.441, e vendida a Cr\$ 13.000, porque uma outra região do Brasil — inclusive do Brasil interior, para não se pense somente no sul — vendia em São Paulo a Cr\$ 13.000. Tá! prática foi empregado durante quatro meses. Uma empresa que movimentava Cr\$ 700.000.000, por mês, quatro meses de angústia pode levar à falência.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Isso acontece em qualquer atividade.

Credo que o nobre Senador José Ermírio, chefe de grandes empresas

industriais, deve ter sentido também os reflexos da situação em suas indústrias. Todas as empresas sofrem em determinadas épocas.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Eu desejava explicar que agora o mercado está normalizado. Não se faz mais vendas a longo prazo, mas sempre a 15 ou 30 dias. Os nossos fornecedores tradicionais, nos últimos três meses, nos massacraram. Foi quando — não pedi permissão prévia, mas peço agora, pois é sempre tempo para pedir — deixei-me levar pelo entusiasmo e critiquei a atitude dos nossos fornecedores tradicionais que, agindo como agiram, puseram em xeque o prestígio das autoridades brasileiras e a sua capacidade de prever, deixando o país com pouco trigo.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Em época sem guerra, quando a produção tem sido grande, ainda acontecem essas coisas. Imaginemos, em épocas difíceis, de safras menores e de situações internacionais complicadas!

O DR. ROBERTO SELMI DEI — O Brasil foi completamente esquecido nessas outras ocasiões. Desculpe, Sr. Presidente, se me alonguei...

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Meu caro Roberto Selmi Dei esta Comissão houve estas explicações com grande satisfação porque delas tiramos grande proveito, sabemos mesmo do interesse que os moageiros de São Paulo têm uma vez tendo base, do desenvolvimento tritícola em São Paulo, entretanto pouco tem sido feito até agora, inclusive a Secretaria de São Paulo, não?

O DR. ROBERTO SELMI DEI — A Secretaria de Agricultura de São Paulo, nas localidades do Sul do Estado, em Capão Bonito, Itapetininga, com a participação deste grande técnico que é Milton Arco-Verde que de fato tem feito mais do que os recursos lhe permitem, tem feito muito.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — E o Ministério da Agricultura, que tem feito?

O DR. ROBERTO SELMI DEI — O Ministério da Agricultura tem oferecido e vendido máquinas a prazo longo, facilidade de pagamento, condições boas, porque para assistência à triticultura, se me permitem a confidência, eu já o disse quando assinalei que a permanência do Ministro José Ermírio de Moraes na pasta da Agricultura foi curta demais.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Sr. Presidente, estou satisfeito com as informações dadas pelo Dr. Roberto Selmi Dei e acho que minha parte já encerrei as minhas perguntas.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Sr. Presidente, antes de encerrarmos os trabalhos, eu desejava alguns esclarecimentos para minha orientação em torno do problema.

Pela exposição que se faz, mesmo na qualidade de moageiro, não de produtor de trigo, verifica-se que o convênio de hoje coloca a questão do desenvolvimento da produção tritícola do Brasil, no setor da genética, a dificuldade de semente, de clima, região, solos, etc. Antes, desejava perguntar se o preço do trigo nacional está equiparado ao do estrangeiro.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Agora está.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — E V. Ex.<sup>a</sup> considera o preço do trigo nacional um estímulo ao aumento da produção?

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Não, Senador.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Porque?

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Porque quando S. Ex.<sup>a</sup> o Senador José Ermírio se referiu à possibilidade de se obter três toneladas de trigo por hectare, e se considerarmos que obtemos essas três toneladas a seiscentos mil cruzeiros por hectare, conforme disse S. Ex.<sup>a</sup> já teremos gasto, só em adubos e sementes, a metade dessa quantia, e então teremos, eventualmente, trezentos mil cruzeiros por hectare. Ora, Senador qualquer atividade, na agricultura no Estado de São Paulo, rende isso ou mais ainda, sem que constitua uma aventura, porque realmente, agora, plantar trigo constitui uma aventura.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Outro esclarecimento, dr. Roberto Selmi Dei. O problema de irrigação vai influir na primeira produção, e daí, depois de toda organização, com a água obtida por processos técnicos, etc. depois dessa despesa inicial o preço dessa despesa no investimento não irá diminuindo?

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Credo que não, Senador.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Digo isto porque os processos — em São Paulo ou em qualquer parte do Brasil — que exigem na sua construção investimentos fortes têm, entretanto, nos anos seguintes, uma compensação dos gastos feitos.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Não creio, Excelência. Só seria possível se as zonas, consideradas adequadas ao plantio do trigo fossem: 1º) providas de curso d'água abundante; 2º) se as terras onde o trigo tivesse ser plantado estivessem em nível acima ou em descida, isto é, as águas acima e a terra abaixo.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Minha pergunta tem razão de ser na dúvida que está no meu espírito.

Em relação à produção americana, na Califórnia, com clima idêntico ao nosso, a produção de trigo é compensadora. O trabalho é todo mecanizado e a terra é boa. Não há adubação não há emprego de fertilizantes nessa zona de produção de trigo da América do Norte, com clima idêntico ou semelhante ao nosso?

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Há. O uso de fertilizantes é permanente nos Estados Unidos.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Quanto ao problema da experimentação da Genética, parece-me, é problema de ciência.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — De ciência, de tempo e de dinheiro.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Todo serviço de fomento é feito pelo Estado, pela União e pelo Município. É serviço de despesa. Não é de iniciativa privada, e naturalmente do Governo. Isso acontece em toda a parte. O particular não pode lançar-se ao serviço de experimentação. O particular procura o lucro imediato para o seu investimento. É problema de ciência, de estudo, de técnica.

Por que não se faz — digamos — em São Paulo a experimentação em torno das sementes apropriadas à região?

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Nobre Senador Argemiro de Figueiredo, tive oportunidade de dizer ao Senador José Ermírio que o problema da triticultura brasileira só existe porque o Governo ainda não quis resolvê-lo.

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Esta a conclusão a que quero chegar.

V. Sas. moageiros como são acham possível o desenvolvimento da triticultura nacional através da irrigação e adubação cuidadosos científicos de genética etc.? A conclusão dos moageiros do Brasil é que devemos desenvolver a triticultura nacional porque temos condições para tanto.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Claro! Mas eu preciso invocar vinte e cinco anos de irreversível batalha em pronunciamentos escritos sempre pelo Sindicato e Indústria de Trigo de São Paulo...

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Eo me permito dizer que esta batalha não tem tido continuidade ou não tem tido sinceridade...

O SR. ROBERTO SELMI DEI — A nossa não!

O SR. SENADOR ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Não me refiro aos Srs. nesta batalha para o trigo nacional há interesses estranhos impedindo o desenvolvimento da triticultura. Nada disso se faz na base do afeto, faz-se na base do interesse.

Não acredito que tenha havido nestes vinte e cinco anos de luta a interferência estrangeira assim como dificuldades de toda ordem na política de exportação do trigo nacional. Dai dizer eu que não acredito muito que esta luta tenha sido contínua e sincera. Tivemos Ministros da Agricultura que entenderam que o consumo de trigo devia ser quase todo, de importação estrangeira, porque não haveria compensação no trigo nacional. Assim, somente num período de vinte e cinco anos é que teremos algum lucro.

De modo que fico muito satisfeito em saber que os próprios moageiros nacionais acham possível o desenvolvimento da triticultura nacional e o exemplo americano deve ser seguido: regiões semelhantes à do nordeste brasileiro, onde existe intensa produção, devido à irrigação, adubação, plantio, enfim, técnica e trabalho árduo.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — O melhor exemplo é o México.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Aqui mesmo temos o exemplo do São Francisco, onde a produção apesar de ser pequena, dá bons resultados. É verdade que é muito pequena em relação ao consumo nacional, mas é a possibilidade do desenvolvimento.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — A situação do Brasil é simples: vontade de produzir, para ter trigo em todo o País.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — É questão de governo. Um problema de técnica não deve embaraçar homens de governo.

V. Exa. tem razão quando declara que isso não é coisa de iniciativa privada; é coisa de Estado, é coisa da União. A União tem de entrar, e um serviço de experimentação é o passo inicial para a solução do problema de Genética e, em seguida, de multiplicação.

Temos estações experimentais, e adaptadas à cada região, para em seguida, em cada uma dessas regiões específicas, lançarmos a coisa já nos campos de multiplicação, ainda pelo Estado, para então a semente chegar ao agricultor, que não tem experiência disso e deve receber tudo em seu Estado para o desenvolvimento desse setor da economia de nosso País.

Quero apenas, Sr. Presidente, me congratular com o depoente — estou satisfeito; a exposição foi brilhante, completa — como patriota que sou,



dos nacionalistas moderados, no sentido patriótico, que vê com o maior interesse e, acima de tudo, de todas as nações, o interesse da minha Pátria, deste meu País verde-amarelo. Não sou um homem extremado.

O que afirmo é isto: ninguém espere — nem no Brasil, nem em outra nação qualquer — negociar com a Rússia, ou os Estados Unidos, a China ou outro país, na base de sentimentos afetivos. Não creio em sentimentos de afeto em relações comerciais. Uma nação, como a Rússia, a América do Norte, que tem um consumidor — o americano, no caso — a altura do Brasil, deseja conservá-lo cada vez mais como consumidor. De modo que tudo que vier reduzir um pouco a importação daquilo que nós necessitamos está no interesse deles; isso é humano, é racional. Temos, também, interesse na exportação cada vez maior de nossos produtos, em vender cada vez mais, em procurar obter o maior número de consumidores lá fora para a emancipação econômica de nossa terra.

Congratulo-me com os companheiros e felicito o Sr. Roberto Selmi Del pela exposição brilhante que fez, deixando-nos a esperança de que um dia nos libertaremos da importação daquilo que podemos produzir.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Muito bem!

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Muito obrigado.

Sr. Presidente, se o nobre Senador Atilio Fontana, sempre tão amigo e generoso, me concedesse a gentileza de dois minutos apenas, responderia a S. Exa. o Sr. Senador Argemiro de Figueiredo, porque, penso, é do mais alto interesse seja dito de pronto. É o seguinte:

Em primeiro lugar, quando S. Exa. se referiu à falta de continuidade na iniciativa patriótica da Diretoria do Sindicato da Indústria do Trigo do Estado de São Paulo, no sentido de pressionar as autoridades federais que passaram pelas altas esferas da Administração da República, de que não tinha sido intensa e contínua, peço permissão a S. Exa. para dizer agora, o que antes do início desta memorável reunião declarava a outro dos nobres Pares de S. Exa.: que um dos maiores males registrados no nosso setor é a falta de continuidade administrativa. Porque, toda vez que nos defrontávamos com uma autoridade, via de regra ignorante — no sentido etimológico do termo — ninguém é obrigado a saber tudo. Taramente essa autoridade tinha honestidade para declarar que nada sabia do assunto. Foi isso que ele nos conquistou. Dizia eu que um dos grandes males é que essa atividade — a triticultura — exige continuidade administrativa. Infelizmente a nossa conversa não se prolongou; ficou no ar.

Agora, tenho oportunidade de responder ao Senador Argemiro de Figueiredo. E quero dizer que das teses de autoria da Diretoria do Sindicato da Indústria do Trigo de São Paulo — não importa quem foi na ocasião, o porta-voz, e eu era, naquela oportunidade apenas um telefone, que transmite o que recebe — irmanado com este homem invulgar no setor do trigo, que é meu amigo José Matarazzo, ficamos com a tese aprovada no memorável Congresso de agosto de 1963: foi a premissa de que aquele congresso que reunia 702 indústrias moageiras de trigo, desse, aquela reunião, a seguinte característica: O primeiro pensamento voltado para o interesse da Pátria; o segundo para o povo e o terceiro para as indústrias moageiras do Brasil.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — O problema do trigo no Brasil tem sido apaixonante, principal-

mente para os moageiros triticultores do Sul. Em primeiro lugar não temos um clima adequado para a lavoura do trigo.

Os grandes países produtores de trigo estão numa latitude entre 35 e 53°. O extremo sul do Brasil está situado a 30°. Sabemos perfeitamente que o México que tem a nossa latitude no sul conseguiu resolver o problema e produz trigo até com sobra.

Não é com aquela facilidade econômica que os Estados Unidos, Canadá, Austrália, Argentina e outros países têm com os seus climas temperados.

Na Califórnia há um trigo muito bom num clima quente, devido à irrigação.

No Brasil não precisamos de irrigação; as chuvas são muitas.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Já foram criadas variedades de elementos mais rápidos, na base de 120 dias.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Não há dúvida que é um ponto importante, porque, cada dia que se passa, economizar no ciclo vegetativo do trigo é uma vantagem.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Ontem mesmo o Dr. Fernando Silveira da Mota prestou depoimento, aqui, dizendo que existem variedades que em 120 dias podem ser colhidas. Ora, isso é um passo admirável para uma boa genética da indústria do trigo no Brasil.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Acredito que se possa adubar trigo no Brasil, mesmo porque tenho feito observações de que a lavoura do trigo com terras bem adubadas dá um trigo muito mais resistente do que naquelas lavouras menos preparadas, menos fertilizadas.

Portanto, é uma questão de técnica, no solo do Brasil pelo menos.

Em regiões como as dos Estados de Goiás, Minas Gerais e mesmo São Paulo, onde na primavera em geral não chove ou chove muito pouco, havendo irrigação poderíamos ter os resultados conseguidos no Vale Imperial e no norte dos Estados Unidos, como tive oportunidade de verificar. As lavouras, ali, são irrigadas e não têm o problema do fungo causador da ferrugem e que ataca a folha do trigo. A terra recebe a umidade necessária para desenvolver a vegetação. É um problema que, no Brasil, não temos as melhores condições para resolver.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — A Austrália está com plantações de trigo que requerem pouca chuva para o seu desenvolvimento. É questão de qualidade.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Perfeito. Mas estou dizendo que o problema não é tanto de chuva.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — V. Ex.<sup>a</sup> falou em irrigação permanente. A Austrália não tem irrigação e é um país grande produtor de trigo.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — O trigo não necessita de muita água quando está espigando. Precisa de chuva, na primeira parte da vegetação, até o momento em que põe a espiga.

Aí é conveniente que não chova, pelo menos é observação que fizemos no sul do Brasil. Com muita humidade e calor aí é que se desenvolve o fungo. Com referência à lavoura de trigo no Brasil, verificamos que se pode desenvolver a triticultura, não de forma tão econômica como na Argentina e nos Estados Unidos, para falarmos de países que nos fornecem a maior quantidade de trigo que consumimos. Eles têm muito melhores condições, devido ao clima, principal-

mente pela topografia. Plantam o trigo nas planícies e o Brasil tem poucas com clima adequado. De sorte que nós não devemos abandonar a lavoura do trigo, porém melhorar a técnica, melhorar, como disse o Doutor Selmi Dei, a semente. Isto é que é importantíssimo é uma ciência produzir a semente observar a resistência de ciclo, corte, etc. Precisariamos que nosso lavrador recebesse, além da assistência técnica e boas sementes, também os fertilizantes, os quais, estão, no Brasil, preços quase inacessíveis. Enfim, são uma série de providências que o governo precisa tomar a respeito. Entendemos, porém, que o Brasil pode produzir milho muito mais economicamente que o trigo e verificamos que o milho no mercado internacional vale o mesmo que o trigo. Poderíamos então através do ALALC ter intercâmbio maior, e receber maiores quantidades dos países de clima mais adequado à produção do trigo, no caso, a Argentina, enquanto que o Brasil produziria em larga escala o milho, que mais se adapta ao nosso clima.

A lavoura do trigo, como disse o Sr. Selmi Dei, não é tão segura como a do milho e outros cereais, pelo que mais indicado seria nos dedicarmos à produção de cereais mais apropriados ao nosso clima tropical, e organizásemos a sua exportação.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Quando importamos, nos pagamos o frete até o Brasil; e quando exportamos pagamos o frete até o país importador. São portanto dois fretes, e por isso temos prejuízo, e o comércio do milho não é compensador para o Brasil.

O preço do milho que vendemos atinge a 72 dólares, e ainda pagamos o frete. Então aí se estabelece uma diferença que é grande, superior a 10%.

De sorte que se queremos produzir trigo no Brasil devemos atentar para os seguintes fatores: primeiramente o preço, em segundo lugar as condições de assistência técnica, financiamento e de uma série de outras providências.

Durante muitos anos o Brasil subsidiava a importação de trigo, quando, em verdade devia subsidiar a produção nacional.

A triticultura nacional sofreu várias interrupções no seu desenvolvimento, além da incerteza que assedia o lavrador. O nosso agricultor especialmente o triticultor, não tem a menor segurança do que ele vai obter em contrapartida às elevadas despesas que realiza para a efetiva cultura do trigo. O clima não apresenta uma certa estabilidade: em um determinado ano o frio é muito intenso; em outro ano as chuvas são demasiadas. Desejo ressaltar que as chuvas são as responsáveis pela diminuição da lavoura do trigo.

Entendo que não devemos — não obstante todos esses fatores adversos — abandonar a triticultura; o Governo deve procurar incentivar essa rendosa lavoura por intermédio de sementes de ciclo curto e resistentes à ferrugem.

Mas não nos devemos iludir, imaginando que, no Brasil, podemos competir com a Argentina, com os Estados Unidos e outros países, que têm as melhores condições de solo e de clima para produzir trigo. Nosso pensamento é este.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Nosso pensamento, nobre Senador Atilio Fontana, é diferente.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Desejaria que o nobre Senador José Ermirio, que tem tido, neste país, uma atitude das mais pa-

trísticas e mais dignas, como empresário, e que desenvolveu vários setores, inclusive muitos de que o Brasil tanto necessita, tentasse, no setor da triticultura, trazer uma parcela mínima de sua capacidade de homem de iniciativa e dos seus próprios recursos. Sobre tudo no Paraná, poderia S. Ex.<sup>a</sup> aplicar sua ação, pois ali dispomos de terras férteis e de uma topografia privilegiada.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — Ainda ontem, ouvimos fato interessante quanto ao Paraná. Ali, os lavradores estão fazendo a rotação das culturas, com soja e trigo. Os resultados, parece, têm sido excelentes, e com essa rotação evita-se a praga, porque a variação de colheita, trás um grande proveito, porque tanto a soja como o trigo, são dois elementos essenciais à vida do País.

O SR. SENADOR ATILIO FONTANA — Com referência ao preço, nobre Senador José Ermirio, verifiquei que a Suíça, por exemplo, sempre adotou uma política diversa da nossa aqui no Brasil: lá o trigo é garantido pelo governo com um preço muito superior, quase 100 por cento superior ao do trigo importado.

Se o Governo aqui no Brasil quisesse adotar uma política no sentido de que o trigo nacional alcançasse um preço realmente remunerador, além do custo do trigo estrangeiro, sem subsídio, seria um fator de estímulo, porque não há dúvida alguma de que uma lavoura que não é das mais seguras, como a do trigo, necessita de um sobre-preço na sua colheita.

Naturalmente isso despertaria a iniciativa de muitos patriotas nossos que hoje não se aventuram a cuidar da lavoura do trigo. Uma vez que o Governo pudesse garantir um sobre-preço ao trigo nacional na colheita, haveria a possibilidade de estimular a triticultura nacional.

Já foi feito em algumas épocas, quando o trigo estrangeiro era subvencionado e o trigo nacional obtinha um preço mais ou menos razoável, e também certas decepções nesse setor. Portanto, Sr. Roberto Selmi Dei, o problema, sem dúvida, é um pouco complexo, entretanto esperamos encontrar, no futuro, uma solução que não seja para uma produção total, que acredito não seja possível, mas que pelo menos possamos produzir cinquenta por cento do nosso consumo. O imprescindível, portanto, é que não abandonemos esse setor, pois devemos nos lembrar de que em 1946, 1947 e 1948, quando não nos foi possível importar trigo, o pouco que era produzido no Brasil foi o que nos garantiu o consumo interno.

O SR. SENADOR JOSE ERMIRIO (Relator) — É a causa da falta de trigo foi justamente porque os estrangeiros pagavam maior preço.

O SR. ROBERTO SELMI DEI — Então, Srs. Senadores, concluindo quero dizer que estou satisfeito com os entendimentos que aqui tivemos. Assim, desejo agradecer aos nobres Senadores o ensejo que me ofereceram de revelar, a esta egrégia Comissão Especial o fato importante referente à malfadada época e que, felizmente, hoje foi superada, quando o trigo estrangeiro valia menos ou era servido aos moageiros por preços inferiores ao do trigo nacional. Enfim, Srs. Senadores, toda espécie de "bandalheira" que teve plena vivência naquela altura.

Portanto, finalizando, reivindico para a Diretoria do Sindicato dos Moageiros de São Paulo, aqui representado em uma batalha enoçada sem esmorecimento e nos termos mais violentos em todas as reuniões que antes se celebravam duas vezes por ano no Ministério da Agricultura, quando exigimos que o Governo bra-

alheiro encampasse a compra do trigo nacional, como o fizera com o estrangeiro. Reivindico essa decisão que, por si só, justifica a existência dessa Diretoria, mais dela do que minha, executor, porque, felizmente, o Governo nos entendeu e atendeu. Então, se hoje essas subvenções voltassem em benefício do trigo nacional, o perigo da nacionalização do trigo não existiria mais.

O SR. SENADOR ATÍLIO FONTANA — Não poderia ser mais ele-

vado o preço do trigo estrangeiro do que o nacional.

O SR. SENADOR JOSÉ ERMÍRIO (Relator) — Ouvimos com grande prazer as informações prestadas pelo Sr. Roberto Selmi Dei que, em conjunção com o Sr. José Matarazzo, compareceu para prestar declarações em nome do Sindicato dos Moageiros de São Paulo. Pensamos que já temos elementos para orientar outros rumos a seguir.

De minha parte, agradeço a presença de ambos, pois realmente nos trouxeram grande quantidade de informações, preciosas para o prosseguimento dos nossos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (SENADOR SIGEFREDO PACHECO) — Quero agradecer as palavras de cooperação que nos trouxeram, atendendo com tão boa vontade nossa convocação. A impressão que nos deixaram foi a mais agradável. Temos subsídios para serem consignados pelo Senado e serem levados às autoridades do Brasil para solução adequada.

Está encerrada a presente reunião da Comissão, antes, porém, convoco os Senhores Senadores componentes deste órgão técnico para a reunião de amanhã, dia 22, às 9:00 horas, quando prestará esclarecimentos sobre a matéria de sua convocação o Senhor Manoel de Oliveira Franco Sobrinho, Presidente do Instituto Nacional do MATÉ.

(Levanta-se a sessão às 16 horas e 40 minutos).

## MESA

Presidente — Moura Andrade  
 Vice-Presidente — Nogueira da  
 Silva  
 1º Secretário — Dinarte Mariz  
 2º Secretário — Gilberto Marinho  
 3º Secretário — Barros Carvalho  
 4º Secretário — Cattete Pinheiro  
 1º Suplente — Joaquim Parente  
 2º Suplente — Guido Mondim  
 3º Suplente — Sebastião Archer  
 4º Suplente — Raul Gumbert

## COMISSÃO DE AGRICULTURA

(7 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: José Ermírio  
 Vice-Presidente: Eugênio Barros

## ARENA

## TITULARES

Eugênio Barros  
 José Feliciano  
 Lopes da Costa  
 Antônio Carlos  
 Júlio Leite

## SUPLENTE

Vivaldo Lima  
 Atilio Fontana  
 Dix-Huit Rosado  
 Adolpho Franco  
 Zacarias de Assumpção

## MDB

Argemiro de Figueiredo  
 José Ermírio

Nelson Maculan  
 Pedro Ludovico

Secretário: J. Ney Passos Dantas

Reuniões: Quartas-feiras, às 16:00 horas.

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

(11 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Milton Campos  
 Vice-Presidente: Senador Wilson Gonçalves

## ARENA

## TITULARES

Wilson Gonçalves  
 Jefferson de Aguiar  
 Afonso Arinos  
 Heribaldo Vieira  
 Eurico Rezende  
 Milton Campos  
 Gay da Fonseca

## SUPLENTE

Filinto Müller  
 José Feliciano  
 Dâmas Krieger  
 Menezes Pimentel  
 Benedicto Valladares  
 Melo Braga  
 Vasconcelos Torres

## MDB

Antônio Balbino  
 Arthur Virgílio  
 Bezerra Neto  
 Josaphat Marinho

Aarão Steinbruch  
 Adalberto Sena  
 Edmundo Levi  
 Aurélio Vianna

Secretaria: Maria Helena Buenc Brandão, Oficial Legislativo, PL-8.

Reuniões: 4ªs.-feiras, às 16 horas.

## COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL

(7 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Silvestre Péricles  
 Vice-Presidente: Lopes da Costa

## ARENA

## TITULARES

Eurico Rezende  
 Heribaldo Vieira  
 Lopes da Costa  
 Melo Braga  
 José Guimard

## SUPLENTE

José Feliciano  
 Filinto Müller  
 Zacarias de Assumpção  
 Benedicto Valladares  
 Vasconcelos Torres

## MDB

Aurélio Vianna  
 Silvestre Péricles

Oscar Passos  
 Adalberto Sena

Secretário: Alexandre Mello

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.

## COMISSÃO DE ECONOMIA

(6 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Atilio Fontana  
 Vice-Presidente: Arthur Virgílio

## ARENA

## TITULARES

Atilio Fontana  
 Júlio Leite  
 José Feliciano  
 Adolpho Franco  
 Melo Braga  
 Domício Gondim

## SUPLENTE

Jefferson de Aguiar  
 José Leite  
 Sigefredo Pacheco  
 Zacharias de Assumpção  
 Dix-Huit Rosado  
 Gay da Fonseca

## MDB

Nelson Maculan  
 Pedro Ludovico  
 Arthur Virgílio

João Abrabão  
 Josaphat Marinho  
 José Ermírio

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa

Reuniões: Quartas-feiras às 15,30 horas

## COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

(7 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Menezes Pimentel  
 Vice-Presidente: Senador Padre Calazans

## ARENA

## TITULARES

Menezes Pimentel  
 Padre Calazans  
 Gay da Fonseca  
 Arnon de Melo  
 José Leite

## SUPLENTE

Benedicto Valadares  
 Afonso Arinos  
 Melo Braga  
 Sigefredo Pacheco  
 Antônio Carlos

## MDB

Antônio Balbino  
 Josaphat Marinho

Arthur Virgílio  
 Edmundo Levi

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa

Reuniões: Quintas-feiras às 15,30 horas

## COMISSÃO DE FINANÇAS

(13 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Argemiro de Figueiredo  
 Vice-Presidente: Senador Irineu Bornhausen

## ARENA

## TITULARES

Victorino Freire  
 Lobão da Silveira  
 Sigefredo Pacheco  
 Wilson Gonçalves  
 Irineu Bornhausen  
 Adolpho Franco  
 José Leite  
 Domício Gondim  
 Manoel Villaza  
 Lopes da Costa

## SUPLENTE

Atilio Fontana  
 José Guimard  
 Eugênio Barros  
 Menezes Pimentel  
 Antônio Carlos  
 Daniel Krieger  
 Júlio Leite  
 Gay da Fonseca  
 Melo Braga  
 Filinto Müller

## MDB

Argemiro de Figueiredo  
 Bezerra Neto  
 João Abrabão  
 Oscar Passos  
 Pessoa de Queiroz

Edmundo Levi  
 Josaphat Marinho  
 José Ermírio  
 Lino de Mattos  
 Silvestre Péricles

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo.

Reuniões: Quartas-feiras às 10 horas.



**MISSÃO DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

(7 MEMBROS)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador José Feliciano

Vice-Presidente: Senador Nelson Maculan

**ARENA****TITULARES**

José Feliciano  
Atílio Fontana  
Adolpho Franco  
Domicio Gondim  
Irineu Bornhausen

**SUPLENTE**

Lobão da Silveira  
Vivaldo Lima  
Lopes da Costa  
Eurico Rezende  
Eugênio Barros

**M D B**

José Ermírio  
Nelson Maculan

Secretária: Maria Helena Bueno Brandão — Of. Leg. PL-6.

Reuniões: Quintas-feiras, às 18 horas.

**COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL**

(9 MEMBROS)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Vivaldo Lima

Vice-Presidente: Senador José Cândido

**ARENA****TITULAR**

Vivaldo Lima  
José Cândido  
Eurico Rezende  
Zacharias de Assunção  
Atílio Fontana  
Heribaldo Vieira

**SUPLENTE**

José Guionard  
José Leite  
Lopes da Costa  
Eugênio Barros  
Lobão da Silveira  
Manoel Villaga

**M D B**

Aarão Steinbruch  
Edmundo Levi  
Ruy Carneiro

Secretário: Cláudio I. C. Leal Neto.

Reuniões: Terças-feiras às quinze horas.

**COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA**

(7 MEMBROS)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Josaphat Marinho

Vice-Presidentes: Domicio Gondim

**ARENA****TITULARES**

Domicio Gondim  
Jefferson de Aguiar  
Benedicto Valladares  
José Leite  
Lopes da Costa

**SUPLENTE**

Afonso Arinos  
José Feliciano  
José Cândido  
Mello Braga  
Filinto Müller

**M D B**

Josaphat Marinho  
José Ermírio

Secretário: Cláudio I. C. Leal Neto.

Reuniões: Quartas-feiras, às quinze horas.

**COMISSÃO DO POLÍGONO DAS SECAS**

(7 MEMBROS)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Ruy Carneiro

Vice-Presidentes: Senador Manoel Villaga.

**ARENA****TITULARES**

Manoel Villaga  
Sigefredo Pacheco  
Heribaldo Vieira  
Júlio Leite  
Dix-Huit Rosado

**SUPLENTE**

Menezes Pimentel  
José Leite  
Lopes da Costa  
Antônio Carlos  
Domicio Gondim

**M D B**

Aurélio Vianna  
Ruy Carneiro

Secretário: Cláudio I. C. Leal Neto.

Reuniões: Quintas-feiras, às dezessete horas.

**COMISSÃO DE PROJETOS DO EXECUTIVO**

(9 MEMBROS)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Jefferson de Aguiar

Vice-Presidente: Senador Antônio Carlos

**ARENA****TITULARES**

Jefferson de Aguiar  
Wilson Gonçalves  
Antônio Carlos  
Gay da Fonseca  
Eurico Rezende  
José Guionard

**SUPLENTE**

José Feliciano  
Filinto Müller  
Daniel Krieger  
Adolpho Franco  
Irineu Bornhausen  
Rui Palmeira

**M D B**

Bezerra Neto  
José Ermírio  
Lino de Mattos

Secretário: José Soares de Oliveira Filho.

Reuniões: Quartas-feiras, às 15 horas.

**COMISSÃO DE REDAÇÃO**

(5 MEMBROS)

**COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Lino de Mattos

Vice-Presidente: Eurico Rezende

**ARENA****TITULARES**

Antônio Carlos  
Eurico Rezende  
Vasconcelos Torres

**SUPLENTE**

Filinto Müller  
José Feliciano  
Dix-Huit Rosado

**M D B**

Bezerra Neto  
Lino de Mattos

Secretária: Sarah Abrahão

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

(11 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Benedito Valladares

Vice-Presidente: Senador Pessoa de Queiroz

## A R E N A

## TITULARES

Benedicto Valladares  
Filinto Müller  
Rui Palmeira  
Vivaldo Lima  
Antônio Carlos  
Jose Cândido  
Padre Calazans

## SUPLENTE

José Guilomard  
Victorino Freire  
Menezes Pimentel  
Wilson Gonçalves  
Irineu Bornhausen  
Arnon de Melo  
Heribaldo Vieira

## M D B

Aarão Steinbruch  
Aurélio Vianna  
Oscar Passos  
Pessoa de Queiroz

Argemiro de Figueiredo  
João Abrahão  
Nelson Maculan  
Ruy Carneiro

Secretário: J. B. Castejon Branco.

Reuniões: Quartas-feiras às 16 horas.

## COMISSÃO DE SAÚDE

(5 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Sigefredo Pacheco

Vice-Presidente: Manoel Villaga

## A R E N A

## TITULARES

Sigefredo Pacheco  
Miguel Couto  
Manoel Villaga

## SUPLENTE

Júlio Leite  
Lopes da Costa  
Eugênio de Barros

## M D B

Adalberto Sena  
Pedro Ludovico

Oscar Passos  
Silvestre Péricles

Secretário: Alexandre Mello.

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.

## COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

(7 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Zacarias de Assumpção

Vice-Presidente: Senador Oscar Passos

## A R E N A

## TITULARES

José Guilomard  
Victorino Freire  
Zacarias de Assumpção  
Irineu Bornhausen  
Sigefredo Pacheco

## SUPLENTE

Atílio Fontana  
Dix-Huit Rosado  
Adolpho Franco  
Eurico Rezende  
Manoel Villaga

## M D B

Oscar Passos  
Silvestre Péricles

Josaphat Marinho  
Ruy Carneiro

Secretária: Carmelita de Souza.

Reuniões: Quartas-feiras às 16 horas.

## COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL

(7 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Vasconcelos Torres

Vice-Presidente: Senador Victorino Freire

## A R E N A

## TITULARES

Vasconcelos Torres  
Victorino Freire  
Mello Braga  
Arnon de Melo  
Sigefredo Pacheco

## SUPLENTE

José Feliciano  
Filinto Müller  
Antônio Carlos  
Miguel Couto  
Manoel Villaga

## M D B

Adalberto Sena  
Nelson Maculan

Aurélio Vianna  
Lino de Matos

Secretário: J. Ney Passos Dantas.

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES  
E OBRAS PÚBLICAS

(6 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Dix-Huit Rosado

Vice-Presidente: João Abrahão

## A R E N A

## TITULARES

José Leite  
Arnon de Melo  
Dix-Huit Rosado

## SUPLENTE

Eugênio Barros  
Jefferson de Aguiar  
José Guilomard

## M D B

João Abrahão  
Ruy Carneiro

Arthur Virgílio  
Pedro Ludovico

Secretária: Carmelita de Souza.

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.

## COMISSÃO DE VALORIZAÇÃO DA AMAZONIA

(6 MEMBROS)

## COMPOSIÇÃO

Presidente: Edmundo Levi

Vice-Presidente: José Guilomard

## A R E N A

## TITULARES

José Guilomard  
Vivaldo Lima  
Lopes da Costa

## SUPLENTE

Filinto Müller  
Zacarias de Assumpção  
Lobão da Silveira

## M D B

Edmundo Levi  
Oscar Passos

Adalberto Sena  
Arthur Virgílio

Secretária: Neuza Joanna Orlando Verissimo.

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.