

A federalização das polícias marítimas, aéreas e de fronteiras

(Notas à margem do Decreto-lei n. 406)

DR. OSCAR COELHO DE SOUSA
Inspetor da Polícia Marítima e Aérea

O projeto da federalização das polícias marítimas, aéreas e de fronteiras, objeto de estudo pelo Governo, é, sabidamente, uma consequência de preceito expresso da Constituição de 1937, reafirmação, aliás, do que a respeito já dispusera a de 1934.

Em realidade, êsse projeto representa, para o instante, uma providência de natureza urgente e patriótica. Porque as normas de segurança que nele se concretizam valem pela cinta de aço de defesa de nossos portos e fronteiras, até hoje mais ou menos abertos a incursões da horda de indesejáveis que, sob vários aspectos, contribuem para a intranquilidade geral.

Ainda agora — na eclosão dos acontecimentos maléficos para a vida da nação, com a circunstância gravíssima de violação do lar do seu magistrado supremo e ameaça para sua existência — a audácia de certos estrangeiros ficou evidenciada, como a indicar a necessidade inadiável de medidas drásticas no tocante a seu ingresso e radicação em nosso meio.

Daí, a vigilância sistemática, diuturna, de todos os nossos portos ou pontos de acesso ao território, representar uma questão de vida e morte para os imperativos de paz e de progresso do país.

* * *

O decreto-lei n.º 406, de 4 de maio corrente, dispondo sobre a entrada de estrangeiros no Brasil, é, não resta dúvida, um grande passo para a solução do problema, em cuja proposição entra como fator preponderante o policiamento de por-

tos e fronteiras. E isso porque, estabelecidas as condições de entrada e permanência de estrangeiros no país, a fiscalização de sua execução terá um sentido nacional e prático.

Abolidas que foram as célebres *cartas de chamada*, erigidas em indústria por indivíduos inescrupulosos, a nova lei, para impedir outras fraudes, foi explícita no repúdio a certas facilidades admitidas pela legislação anterior.

Evitou, assim, que a propriedade de um lote de terreno, quasi sempre de localização difícil, autorizasse o ludíbrio que constantemente se consumava com o desembarque fácil e, em consequência, a radicação de estrangeiros em nosso território.

Outros fatos, em que o exemplo de hoje, como o de ontem — e talvez o de amanhã — equivale a advertências, poderiam ter colaborado para uma melhor sistematização das medidas adotadas. E essa observação, que traduz apenas uma impressão de sua leitura meditada, tem, todavia, o muito de nossa experiência quotidiana.

* * *

Efetivamente, a par de omissões explicáveis, certos dispositivos da nova lei — força é convir — não se ajustam à realidade.

Ai está a merecer reparos a situação dos que, como tripulantes ou viajando clandestinamente, conseguem desembarque à revelia das autoridades portuárias.

A lei não reservou penalidade alguma aos comandantes de navio que, em portos nacionais, se livram desses elementos.

Fê-lo, porém, de forma excessiva, com relação aos impedidos, pois, além da obrigação de reconduzi-los ao porto de procedência, criou aos comandantes a do depósito de uma caução, pecuniária ou fideijussória, de cinco a quinze contos de réis.

Para levantamento dessa caução, que não se sabe si é por um ou mais indivíduos, tornou indispensável a prova do desembarque dos reconduzidos, no porto de sua procedência, autenticada pelo nosso agente consular ali residente. Mas, como nem todo porto de embarque possui cônsul brasileiro, a autenticação da prova, que a lei exige, resultará, em muitos casos, difícilima.

Melhor, portanto, seria que essa prova fôsse autenticada pelo cônsul brasileiro que houvesse visado os documentos do impedido ou, na impossibilidade de ser isso feito, pelo cônsul brasileiro do porto onde o comandante conseguisse desembarcá-lo.

* * *

O comandante, realmente, não pode ser responsabilizado por um fato de que não participa, nem é de sua competência, como o de saber si determinado individuo, com seus documentos devidamente visados por uma autoridade consular, terá ou não, no porto de destino, seu desembarque obstado.

Que se o obrigue à recondução do passageiro impedido, nada mais natural; condená-lo, porém, a fazer o depósito de uma caução de cinco a quinze contos de réis, não parece justo, maxime tendo-se em vista o art. 3º, segundo o qual o passaporte e mais documentos, visados pelas autoridades consulares brasileiras, firmam a favor de seus portadores a presunção de que se acham em condições de acesso ao território nacional.

Os passageiros impedidos de desembarque, em caso de desobediência, deveriam ser severamente punidos, e o capitão da embarcação, somente quando provada a sua cumplicidade ou, melhor dizendo, quando consentisse na violação da lei.

A caução referida, por sua vez, deveria tornar-se exigível ao se constatar a existência, a bordo, de clandestinos, agravada na hipótese de sonegação. Quanto a impedidos, não. Porque a intromissão de clandestino a bordo pressupõe falta de vigilância do comandante, que, pelo rol de equipagem e lista de passageiros, um e outra visados pela competente autoridade consular brasilei-

ra, tem o conhecimento pleno da carga humana que conduz.

O *impedido*, isto é, o passageiro cujo nome consta da lista visada pelo cônsul brasileiro e que, entretanto, não obtém desembarque, por deliberação da autoridade portuária, não se confunde com o *clandestino*. Este é um individuo quasi sempre de antecedentes duvidosos ou, muitas vezes, fugido da justiça de outros países, que não possui documento algum ou não os tem em forma legal, e cujo nome não consta, nem pode constar, das listas visadas pela nossa autoridade consular.

Para determinar o seu impedimento, a autoridade fica na dependência de ser informada da sua existência a bordo.

* * *

A lei não cogita de punição para o comandante, na hipótese de não fazer êle comunicação de que a bordo de sua embarcação é conduzido clandestino. É isto uma porta aberta a abusos.

No que se refere aos tripulantes, o mesmo sucede, pois não ha responsabilidade para o capitão, agente ou consignatário da embarcação, quando são desembarcadas, por qualquer motivo, uma ou mais pessoas da equipagem, à revelia das autoridades portuárias.

O que se constata amiudadas vezes é a existência, perambulando pelas vias públicas, de individuos de todas as nacionalidades, expulsos como delinquentes, em nossos portos, de navios estrangeiros, ou tidos como nocivos à respectiva tripulação.

Na República Argentina, nos Estados Unidos e em muitos portos europeus, não só o capitão do navio, como qualquer outra pessoa, pertencente ou não à sua equipagem, são passíveis de pesadas penas (pecuniárias ou de prisão), no caso de facilitarem o desembarque de individuos interditados a bordo ou de quaisquer outros, sem prévia licença da autoridade portuária, sucedendo o mesmo quando se verifica que a embarcação transporta pessoas cujos nomes não figuram nas listas visadas pelas autoridades consulares competentes.

* * *

O noso litoral extenso e as nossas vastísimas fronteiras oferecerão a princípio — parece — dificuldade à ação pronta da policia. Isso, porém, não impossibilita a fiscalização do estrangeiro que ingresse em nosso território, porque o passaporte, documento internacional de identidade, estabelece

em favor do seu titular, o direito de livre entrada em território da República, salvo si houver razões para impedimento.

Para transitar ou aqui permanecer, o estrangeiro é obrigado a exhibi-lo afim de invocar e obter a proteção da lei, ou pleitear direitos. Assim, por êle ter-se-á a fiscalização que a policia julga necessária. E o projeto da federalização acima referido, elaborado por uma comissão de técnicos, no Conselho Federal do Serviço Público Civil, além de fixar os pontos de acesso ao território da República, que serão em número restrito, torna imprescindível a apresentação daquele documento pelo seu titular, para ser recebido o "visto" policial, que assinalará a data de sua entrada ou desembarque no país, ou, em resumo, a sua situação legal. A falta dêsse "visto" fará presumir tratar-se de uma pessoa que entrou ilegalmente no território brasileiro e, assim, sujeita à expulsão imediata.

E' uma fiscalização indireta, dependendo sua eficácia da maior ou menor vigilância da autoridade.

Estendendo-se um pouco a visão, depara-se um panorama político-social mais amplo, pontilhado, porém, de episódios crudelíssimos, a ensinar que as transigências oriundas de sentimentalismos ou decorrente de desinterêsse pelo destino da nação, o que é, no caso, lesa-patriotismo, atraem o perigo das ideologias, germen de todas as desgraças do momento.

E o crime, mercê da atividade incansável de verdadeiros scelerados, realiza facilmente sua obra de nocividade, revestindo-se de uma técnica tão aprimorada que até a ação, muitas vezes, cede lugar à palavra — fôrça sugestiva ponderável na propaganda de idéias anárquicas. Contra isso, ha necessidade de reação decisiva, de par com uma vigilância permanente, uniforme e tão ampla quanto a extensão do litoral e de nossas fronteiras.

Para tanto, a federalização das policias marítimas, aéreas e de fronteiras é o meio oportuno e preciso para completar o trabalho evidentemente nacional que se objetiva com o decreto-lei em aprêço.