

REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO



ANO XVII
Volume II — N.º 3
Junho de 1954

hh

**DEPARTAMENTO
ADMINISTRATIVO
DO
SERVIÇO PÚBLICO**

EDIFÍCIO DA FAZENDA — 6.º e 7.º andares

Rio de Janeiro

Brasil

ENDERÊÇO TELEGRÁFICO : DASP

DIRETOR-GERAL

Arízio de Viana

**DIRETOR DA DIVISÃO DE ORÇAMENTO
E ORGANIZAÇÃO**

José Maria dos Santos Araújo Cavalcanti

**DIRETOR DA DIVISÃO DE EDIFÍCIOS
PÚBLICOS**

Carlos Mário Faveret

DIRETOR DA DIVISÃO DE PESSOAL

José de Nazaré Teixeira Dias

José Medeiros (Substituto)

**DIRETOR DA DIVISÃO DE SELEÇÃO
E APERFEIÇOAMENTO**

Tomás de Vilanova Monteiro Lopes

DIRETOR DO SERVIÇO DE ADMINISTRAÇÃO

Fernando Cysneiros

DIRETOR DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO

Espírito Santo Mesquita

DIRETOR DOS CURSOS DE ADMINISTRAÇÃO

José Maria Albuquerque Arantes

CONSULTOR JURÍDICO

Caio Tácito de Sá

Viana Pereira de Vasconcelos

**DIRETOR DO ESCRITÓRIO TÉCNICO DA CIDADE
UNIVERSITÁRIA DO BRASIL**

Luiz Hildebrando de Horta Barbosa

DIRETOR DA REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO

Belmiro Siqueira



REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO

ÓRGÃO DE INTERESSE DA ADMINISTRAÇÃO
EDITADO PELO DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DO SERVIÇO PÚBLICO
(Decreto-lei n. 1.370, de 14 de dezembro de 1939)

ANO XVII

JUNHO DE 1954

VOL. II - N.º 3

SUMÁRIO

EDITORIAL

«Merecimento»	Págs. 3
---------------------	---------

COLABORAÇÃO

O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo — Geraldo de Menezes Côrtes	5
Os Sindicatos na Inglaterra — Sebastião de Sant'Anna e Silva	20
O D.A.S.P. e a Política Orçamentária do Governo — Fausto Maia	24
Psicologia Didática — Celso de Magalhães	26
A Seleção dos Servidores do Estado e a Diagnose das Contra-Indicações Profissionais — II Parte — Herson de Faria Dória	29
Novos Rumos para a Educação Física no Brasil — I Parte — Inezil Penna Marinho	41
Classificação de Quirogramas — Carlos Cunha	50
Alberto Tôrres e a Transplantação no Brasil — I Parte — José Alipio Goulart	59
Da Contribuição de Melhoria — I Parte — José Saldanha da Gama e Silva	69
A Propósito de Pedágio — Francisco Saturnino Braga — (Continuação)	74

INSTITUTO INTERNACIONAL DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Seminário de Administração Pública das Nações Unidas — Documento n.º 6 — Joseph B. Kingsbury — (Tradução de Hertha Wyss)	88
--	----

ADMINISTRAÇÃO LOCAL

Organização das Administrações Municipais — Alberto Abreu Chagas	92
Autonomia Científica e Didática do Direito Municipal — Alcides Greca	95

ADMINISTRAÇÃO GERAL

DOCUMENTAÇÃO

Apontamentos de Arquivística — (Continuação) — Marcílio Vaz Tôrres	103
--	-----

APERFEIÇOAMENTO

Treinamento do Pessoal no Serviço Civil Federal Brasileiro — Cauby de Souza	107
---	-----

SELEÇÃO

Questões apresentadas no Concurso para Datilógrafo do S.P.F. — C 262	117
Questões apresentadas na Prova de Habilitação para Escrevente-Datilógrafo — P. H. 2079	119

DOCUMENTÁRIO

Discurso proferido pelo General de Divisão Juarez do Nascimento Fernandes Távora na Solenidade de Encerramento do Curso Superior de Guerra e do Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas	121
--	-----

DIREITO E JURISPRUDÊNCIA

A Reforma da Lei Processual — (Continuação) — Oliveira e Silva	128
A Retomada na Locação Parcial — Enéas de Moura	131

PODER LEGISLATIVO

Resenha Parlamentar	133
---------------------------	-----

NOTAS

O Problema da Criança Desamparada em Nosso País — Reportagem de Mário Rodrigues	146
---	-----

REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO

ÓRGÃO DE INTERESSE DA ADMINISTRAÇÃO
Editado pelo Departamento Administrativo do Serviço Público
(Decreto-lei n.º 1.870, de 14 de dezembro de 1939)

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Edifício da Fazenda — 6.º andar — Sala 619

Rio de Janeiro — Brasil

TELEFONES: Redação 22-9961 Ramal 529

Administração 22-9961 Ramal 527

Expedição 22-9961 Ramal 555

Enderêço telegráfico: REVISDASP

Diretor — BELMIRO SIQUEIRA

Secretária — Helena de Lourdes Cabral

Chefe da Redação — Sebastião Muniz da Silveira

Expediente

Assinatura anual Cr\$ 50,00

Assinatura anual para o exterior Cr\$ 100,00

Número avulso Cr\$ 5,00

A remessa de qualquer importância — em vale postal ou cheque bancário — deverá ser feita à “Revista do Serviço Público”.

A administração da Revista pede aos srs. assinantes que ainda não reformaram suas assinaturas vencidas, a gentileza de o fazerem com a maior brevidade.

Os conceitos emitidos em trabalhos assinados são de responsabilidade exclusiva de seus autores. A publicação de tais trabalhos nesta Revista é feita unicamente com o objetivo de focalizar assuntos relacionados com a administração pública e provocar, assim, o estudo e debate dos mesmos.

Só serão pagos os trabalhos inéditos escritos especialmente para esta Revista.

Permite-se a transcrição de qualquer matéria publicada, desde que seja indicada a procedência.

Tôda correspondência sobre assuntos relativos à “Revista do Serviço Público” deve ser dirigida à respectiva Secretária.

“MERECEMENTO”

EM Administração de Pessoal, muito já se escreveu e mais se disse a respeito de merecimento, de merecimento ou sistema de merecimento.

Todos e quaisquer comentários, porém, têm-se en-dereçado ao ingresso no Serviço Público e não à carreira no Serviço Público, o que, sem dúvida, é mais significativa-

Importa, assim, uma revisão de conceito e, de forma utilitária, adoção de nova atitude, mais peremptória com referência ao último aspecto aludido.

Assim, primeiramente, cumpre fixar:

Em Administração de Pessoal, quando predomina — para efeitos de ingresso nos cargos ou carreiras bem como para promoção ou mesmo colocação nos postos de chefia — “o prestígio de maus políticos, de parentes ou de amigos, resulta o que se chama “sistema do pistolão”, “sistema do empenho”, “sistema do favor”, “filhotismo”, “nepotismo”, “genrocracia”, “favoritismo”, “sistema do apadrinhamento” ou “sistema dos despojos”. Per contra, quando nomeações, admissões, promoções ou escolha para os lugares de direção recaem em indivíduos capazes, de competência reconhecida, publicamente avaliada ou sabida por todos, tem-se o “sistema do mérito”, o “regime do concurso” ou o “regime do valor pessoal”.

Não é vã essa reafirmação de conceito; conceito, aliás, anteriormente formulado nesta Revista.

Admitir e pôr em prática a verdade encerrada nesse conceito é condição que, se não fôr preenchida, tornará precário ou mesmo anulará todo o esforço despendido para qualquer Administração interessada em obter e manter adequado corpo de servidores.

Pôsto em prática só no que tange ao ingresso no Serviço Público, o sistema do merecimento é aleijado e, indubitavelmente, sua resultante é a que se teria num barco cujo remador só manejasse com um braço. Mutatis

mutandis, é o que tem acontecido nos últimos três lustros: muita ênfase no processo seletivo inicial e muito personalismo ou subjetivismo nas demais fases que, sem discussão, têm que ser informadas pelo sistema do mérito, sob pena de não se ter Administração de Pessoal digna do nome.

Importa que o sistema do mérito caracterize cada ato do administrador de pessoal e é impositivo que ele funcione em toda a linha da Gerência de Pessoal, ou não se terá um Serviço Civil eficiente.

Citemos dois dados estatísticos: De 250.000 servidores, 30.000 estão nos quadros e tabelas por concursos e provas. E' expressiva essa parte no total? Os chefes e diretores são responsáveis por 80% do êxito nos serviços. Há qualquer regulamentação objetiva sobre a escolha ou seleção de chefes?

Para solucionar o primeiro problema, é indispensável que a Divisão de Seleção e Aperfeiçoamento e os Cursos de Administração do D.A.S.P. disponham de mais amplos recursos. Para dar solução ao segundo problema, teremos o Plano de Classificação de Cargos cujo anteprojeto está em fase de conclusão.

Só assim, sairemos do empirismo para uma científica Administração de Pessoal.

O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo

GERALDO DE MENEZES CÔRTEZ

(Tenente-Coronel do Exército e ex-Diretor do Trânsito do Rio de Janeiro, D. F.)

CAPÍTULO IV

PLANEJAMENTO PARA ADAPTAÇÃO DAS CIDADES ÀS NECESSIDADES MODERNAS

1. INTRODUÇÃO

No capítulo precedente, falamos da ajustagem dos planos para atendimento das funções de tráfego às condições materiais que podem ser encontradas numa Cidade e numa Zona rural. Devemos agora tratar de como adaptar as cidades de hoje para um melhor atendimento das funções do tráfego moderno, replanejando-as e reconstruindo-as.

E' óbvio que se procurará aproximá-las o mais possível das condições ideais esboçadas para uma cidade moderna, mas julgamos útil focalizar alguns aspectos que, por certo, constituem objeto de cogitação nos trabalhos de adaptação.

2. A NECESSIDADE DO PLANEJAMENTO DE ADAPTAÇÃO

A amarga experiência de outros Povos, vítimas, primeiro que nós, de um número elevadíssimo de veículos automotores, emergidos de suas fábricas e lançados num sistema de vias de comunicações, arcaico, desajustado e insuficiente como o nosso, já nos ensina que hodiernamente não é mais possível aceitar um sistema de vias de comunicações terrestres como o que temos, em que, simultaneamente, suas mesmas unidades desempenham tanto a função de servir ao tráfego de um ponto a outro como a função de satisfazer às exigências das intercomunicações locais. Aquêlê tráfego exige continuidade e regularidade, livre da interferência de pedestres, enquanto que as intercomunicações locais precisam admitir interrupções nas correntes de tráfego, para garantir a segurança nos cruzamentos a veículos e a pedestres e para proporcionar acesso fácil às residências, às casas comerciais ou de diversões, aos escritórios e a outros edifícios de atividades diversas. São duas funções antagônicas, cada uma delas exigindo vias de traçado e condições diferentes e que precisam ser providenciadas.

O número de carros que trafegam no Brasil ainda é bem inferior ao conhecido pelos povos dos Países produtores de veículos automotores, mas, mesmo assim, já nos alarma o número de suas vítimas nos noticiários de todos os dias. O assunto dos acidentes de tráfego vem provocando um sem número de palestras e discussões não só em nosso Rio de Janeiro e em São Paulo, mas também em várias outras cidades do Brasil e do Mundo. O problema é realmente grave, principalmente porque se sabe que as providências fundamentais não estão sendo tomadas, que não pode haver cura rápida, nem definitiva e que os remédios adequados à cura do mal só progressivamente poderão ser ministrados.

A grande lição que precisa ser aprendida e aplicada, o mais cedo possível, pelos responsáveis, é que as vias de comunicações urbanas e rurais, do século em que vivemos, não podem, ao mesmo tempo, continuar servindo ao tráfego que se destina de um ponto a outro afastado e à satisfação das necessidades de intercomunicações locais. Na superposição destas funções antagônicas nas vias essenciais à vida de nossas Cidades, reconhecemos a principal causa de ordem material para o número crescente de suas vítimas. A observação de um mapa dos acidentes do tráfego, como o que pode ser visto desde o início de 1951, na sede do Serviço de Trânsito do Rio de Janeiro, permite reconhecer pelo triste colar de pontos pretos, os itinerários de tráfego intenso, conhecido por todos como os de acesso dos bairros e subúrbios ao Centro da Cidade. Lá estão a Av. Presidente Vargas, a Av. Brasil, a Av. Beira-Mar, a Av. Nossa Senhora de Copacabana, a Rua Barata Ribeiro, a Rua Haddock Lobo, a Rua Conde Bonfim, a Rua Mariz e Barros, a Rua 24 de Maio, a Avenida Suburbana (29 de Outubro) etc. reconhecidas de longe pela simples marcação dos acidentes e atropelamentos nelas ocorridos. Para uns e outros muito concorrem, por certo, a imprudência e até a incapacidade de alguns motoristas, esta é uma face da questão que uma legislação adequada e a ação eficiente da Polícia e da Justiça são capazes de sanar, mas, não nos iludamos. nunca bastará a ação da Polícia de Tráfego; e, se prosseguirmos no caminho tecnicamente errado até agora adotado no tocante às vias públicas, por

melhores que sejam os condutores dos veículos motorizados, os acidentes e os atropelamentos continuarão a minar a nossa tranquilidade.

Aquêles ou outros itinerários equivalentes, para servirem a um tráfego intenso, devem ser transformados em verdadeiros canais, que não sejam atravessados por pedestres, a não ser em nível diverso do dos veículos, que não tenha o fluxo da corrente interrompido por quaisquer veículos ou sinais e cujo acesso só seja admitido de espaço a espaço, em número reduzido e convenientemente estudado.

Se o objetivo é assegurar ao tráfego motorizado o uso mais completo e livre das vias, em qualquer parte, sem perigo para o público, e se mesmo as vias principais da cidade estão totalmente inadequadas às necessidades modernas já focalizadas, só os planejamentos de adaptação ou de reforma, segundo novas técnica e orientação, serão capazes de satisfazer à coletividade. Assim, tôdas as cidades precisam de um planejamento moderno, capaz de eliminar os principais erros do ponto de vista tráfego, trazidos do passado e agravados pela imprevidência no tocante ao advento e ao progresso dos automotores, e capaz de traçar as bases para o desenvolvimento urbano e suburbano dentro de uma técnica absolutamente nova.

O problema global das reformas necessárias, particularmente das grandes cidades, como do Rio de Janeiro e de São Paulo, é realmente de intimidar, pela extensão e variedade dos pontos a atacar, muitos dos quais interrelacionados e com mútuas repercussões mais ou menos graves. Entretanto, quanto mais retardarmos a ação revolucionária indispensável, no verdadeiro e bom sen-

tido do termo, pior será. Por outro lado, se não definirmos um sistema de reformas progressivas, partindo do mais importante e fundamental para o acessório, e atacando por partes e sucessivamente as questões, segundo uma ordem de prioridade racional, fatalmente fracassaremos, perdidos no emaranhado de múltiplas questões, muitas das quais de somenos importância, ou absorvidos no torvelinho de vultosos gastos, que as disponibilidades dos dinheiros públicos não podem atender.

Vejamos, pois, sobre que fundamentos sólidos basear o planejamento e o programa de reformas.

Sabe-se pelo exposto no Capítulo II (Planejamento Ideal) que é indispensável uma nítida distinção entre os canais de tráfego (subartérias ou artérias) e as vias locais e que, no entanto, esta separação não existe ainda em nossas atuais cidades. O primeiro passo para realizar êsse progresso é conhecer, pelo exame da utilização que vem sendo feita das vias públicas existentes, quais funcionam como subartérias do sistema de comunicações; isto é, para onde as principais correntes de tráfego são canalizadas e quais são as vias locais, das quais é urgente excluir um tráfego nitidamente de travessia.

Por exemplo, a Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro é um trecho do itinerário principal de ligação do Centro com os bairros e subúrbios da parte W e NW da Cidade, funciona como importante subartéria, mas também como via local. A superposição das duas funções vem causando terríveis baixas à comunidade, como bem atesta a Fig. 109 que reproduz os atropelamentos ocorridos no 1.º semestre de 1951. A triste si-

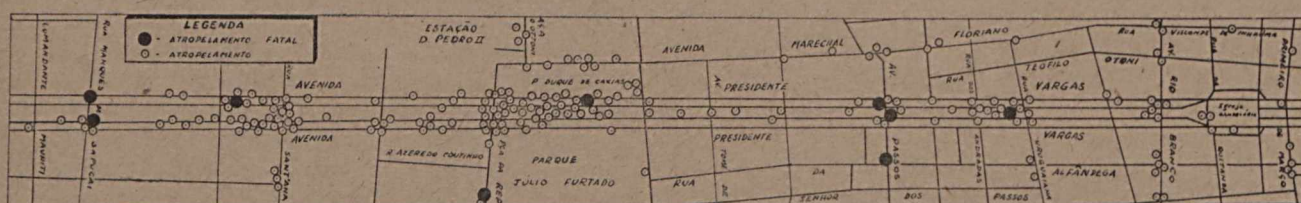


Fig. 109 — Extrato do mapa dos acidentes ocorridos no 1.º semestre de 1951 focalizando tão-somente os atropelamentos na Avenida Presidente Vargas do Rio de Janeiro

tuação decorre das edificações existentes nas próprias margens da Avenida a exigirem sua travessia pelos pedestres, sem falar nos cruzamentos de veículos, não abolidos. De agora em diante deve haver um divórcio definitivo, como já indicamos, entre o desenvolvimento das edificações e os canais de tráfego. Naturalmente que o divórcio completo só pode ser obtido com a construção de novas vias; mas se as vias existentes estão servindo de subartérias, temos que encontrar meios de adaptá-las a êste fim, evitando ao máximo o indiscutível inconveniente e perigo de ao mesmo tempo estarem elas servindo às intercomunicações locais, com pedestres cruzando a pista no mesmo nível dos veículos e podendo assim por êles serem atropelados. Não é possível apagar o passado, o que já está feito; mas podemos evitar

que o mal se espalhe e, até mesmo com medidas especiais, remediá-lo com providências adequadas, como veremos adiante. Por isto, as edificações nas margens dos canais de tráfego podem e devem cessar. Tôdas as vias existentes que já sejam ou venham a ser no futuro subartérias do sistema de comunicações, por mais modesto que o tráfego seja no presente, devem ser programadas imediatamente e mantidas inteiramente livres de edificações e de desnecessários acessos que contrariem as características dos canais de tráfego como definidas no Capítulo do Planejamento Ideal.

Tôdas as futuras edificações devem ficar confinadas em vias locais, nas imediações e nunca com acesso direto pela subartéria.

Um exemplo de oportuna providência de defesa das características de uma subartéria seria a proibição do levantamento de edifícios margeando a Avenida Nove de Julho (próximo ao túnel do mesmo nome) em São Paulo, no trecho até há bem pouco tempo livre deles. Lamentavelmente começam a ser levantados ali alguns edifícios de apartamentos. As três filas de cada faixa de fráfego que hoje escoam quase continuamente nas imediações do túnel, passarão a ser interrompidas pelos pedestres que necessitarão atravessar a via, passarão a ser prejudicadas em sua vazão pelas operações de embarque e desembarque e de carga e descarga de mercadorias, por sua vez ligadas aos edifícios que surgirão. Os atropelamentos e a congestão no local comprovarão no futuro o desacerto da orientação que vem sendo seguida.

E' interessante notar o que tem sido feito neste particular em cidades como Boston, Washington, Detroit, S. Luis, Nova York, Toronto, Londres etc. para verificar que se destacam em todos os planos de remodelação as "express-ways" como as chamam os norte-americanos. Bem como é útil analisar os estudos publicados a respeito para conhecer das deficiências de projetos originais e da necessidade de soluções novas. Inglêses, italianos e franceses, no momento presente, publicam trabalhos em que se torna evidente o estado de maior segurança do tráfego nos Estados Unidos do que em seus próprios Países. Isto é exclusivamente devido à aplicação mais intensa de uma técnica nova e avançada, surgida da necessidade de preservar a espécie humana, num País onde se verifica a maior concentração de veículos automotores do Mundo. Realmente, não fôssem as suas "express-ways" (seus canais de tráfego) com incontáveis trevos e passagens em níveis diversos, com ilhas de orientação de tráfego, demarcação de filas e um sem número de outras providências de ordem material e a situação seria completamente diferente.

Podemos dizer, por exemplo, que o nosso Rio de Janeiro tem se remodelado dentro do aconselhado pela moderna técnica urbanística do ponto de vista tráfego, obedecendo aos ditames da ciência do planejamento de vias de comunicações à luz da experiência da primeira metade deste século com o tráfego motorizado?

Infelizmente não.

Aí está a Avenida Presidente Vargas sem nenhum dos característicos exigidos das artérias ou subartérias (apesar da intenção de seus idealizadores) com vários cruzamentos de mesmo nível, sem separação material das correntes de tráfego, com o acesso a inumeráveis edifícios e com a conseqüente e perigosíssima interferência dos pedestres ao longo de toda a via.

Aí está a Avenida Beira-Mar, inclusive os trechos novíssimos, como os das pistas externas de Botafogo, construídas relegando para segundo plano, para não dizer eliminando, as inicialmente projetadas passagens em níveis diferentes para

a altura da Rua Farani e para o cruzamento da Avenida Oswaldo Cruz com a Praia.

E esta deficiência não é só observada na parte que poderíamos dizer da cidade já existente, mas até mesmo e infelizmente naquela inteiramente nova, zona da Avenida Brasil e de subúrbios da Estrada de Ferro Leopoldina, que lhe vem sendo incorporada paulatina e progressivamente fora da técnica moderna.

O qualificativo de "moderna" ou "nova" tem acompanhado muito noticiário sobre a Avenida Brasil, entretanto, do ponto de vista tráfego no conceito moderno, devemos classificá-la entre as velhas vias. Por enquanto nada de novo, nada que atenda aos reclamos da segurança pública e ao bem-estar social conseqüente foi feito nesta importante via. Um primeiro passo foi dado no caminho de sua modernização, pelo Conselho Rodoviário do Distrito Federal em princípio de 1952, mandando construir viadutos nesta Avenida entre os quais se destacam os da estrada para a Ilha do Governador, da nova Estrada Rio-Petrópolis (trevô das Missões), de Ramos, da Rua Lôbo Júnior (Penha Circular) e "passagem superior para pedestre" na altura da Escola Bahia. A iniciativa só merece aplausos e ardentes votos para que o Conselho prossiga na obra de modernização de uma via que já nasceu velha e não admita que o erro venha a repetir-se. Não podemos estar ainda descansados, porque infelizmente sentimos que aqueles viadutos são remendos e que erros gravíssimos continuam sendo ali cometidos, cuja correção futura será tanto mais difícil, quanto mais tempo a verdade deixar de ser reconhecida. Assim, a construção de fábricas, de quartéis, de conjuntos residenciais com moradias de um lado e de outro daquela via, com frente para ela é dos erros urbanísticos mais graves que estamos cometendo. Ainda agora projeta-se uma grande vila operária do Ministério da Marinha, entre a Avenida e a Baía de Guanabara, e é preciso que se alerte contra o perigo que constituirá sua construção, se o conjunto não fôr suficientemente isolado da pista da Avenida Brasil. Acreditamos que tudo isto aconteça porque realmente a ciência do planejamento das vias de comunicações necessárias às condições da vida moderna mal está despertando como um ramo do saber humano. No caminho em que vamos, não haverá polícia que possa diminuir o número de vítimas da Avenida Brasil, muito ao contrário, teremos de vê-lo crescer, inexoravelmente, tal é a convicção que nos deixa o estudo de questões análogas, realizado em outros Países.

Uma via como a Avenida Brasil é uma *artéria*, destina-se a servir de canal para um tráfego intenso. Por ela transita o tráfego rodoviário Rio-São Paulo e Rio-Minas, engrossado com o dos subúrbios da Leopoldina e dos Municípios Fluminenses vizinhos do Distrito Federal. Um tal fluxo não pode estar sendo interrompido, sem prejuízo para a própria segurança do tráfego. Se uma via como a Avenida Brasil, com a função que ela deve

ter, receber sinalização luminosa de tráfego desconexa e numerosa, verá aumentado o número de choques dos veículos que as freqüentam e terá um tráfego progressivamente congestionado, por mais absurdo que esta idéia possa parecer à primeira vista. De um lado e doutro daquela via não devem ser admitidas quaisquer construções com frente para sua pista, nem mesmo com "pista de serviço" como já está feito em alguns trechos, copiando naturalmente uma solução adotada por exemplo em várias vias da Grã-Bretanha entre 1918 e 1939, sem atentar para o fato de que hoje tal orientação é considerada falha pelos próprios especialistas ingleses. Condenando os pontos fracos daquelas vias, Alker Tripp dá-nos um bom conselho, quando salienta "admitir que vias tão recentes precisam ser aperfeiçoadas é a confissão de erro, mas é a realidade. Erros no desenvolvimento de qualquer nova técnica são inevitáveis; e, onde têm sido cometidos devem ser retificados."

Vias construídas para funcionar como canais de tráfego, isto é, artérias ou subartérias do sistema de comunicações devem deixar de servir ao desenvolvimento de edificações, em suas margens para residências, comércio, indústria ou qualquer outra atividade e vias destinadas a atender aos edifícios construídos não se devem transformar em condutos de tráfego importante extralocal.

Corrijamos os erros que foram ou estão sendo cometidos aqui e ali, enquanto é tempo. Lágrimas, suor e dinheiro serão poupados e o exemplo frutificará. O progresso só pode ser obtido gradualmente, mas se, ao tentá-lo, cometermos qualquer deslize ou tolerância no tocante aos princípios técnicos urbanísticos cuja observância a moderna engenharia de tráfego exige, o êxito ficará comprometido desde logo. Precisamos nos convencer que nenhum melhoramento sólido e de profundidade poderá ser obtido só com boa vontade, exigem gastos e não raro vultosos. A segurança nas vias públicas e a circulação franca dos veículos e dos pedestres não são dádivas divinas, precisam ser compradas.

Outro aspecto a exigir planos urgentes de adaptação das cidades diz respeito ao estacionamento dos veículos e à carga e descarga fora das vias públicas, sem o que a precária situação de suas atuais vias se agravará ainda mais, até atingir uma tal situação de congestão que se afigure insolúvel o problema.

Finalmente, o planejamento de adaptação não pode deixar de assumir o aspecto de aproximações sucessivas. Não podendo realizar à uma as transformações radicais, é preciso e sempre possível, de acordo com os recursos disponíveis e com a situação encontrada, realizar providências adequadas à minoração dos mais graves inconvenientes, segundo uma ordem de prioridade estabelecida e constantemente reajustada.

Mesmo quando não se realizam grandes transformações nas vias existentes, há uma série de medidas materiais que podem ser efetivadas e

da mais alta importância, como sejam as destinadas a melhorar as condições operacionais do embarque e desembarque de passageiros, de travessias de pedestres etc.

3. NOVAS VIAS EM VEZ DE ALARGAMENTOS

Se compararmos o estado atual das cidades existentes com o planejamento ideal das cidades modernas, fácil é concluir que as providências mais importantes e urgentes do ponto de vista tráfego são as que se referem à criação de um sistema subarterial, ajustado às suas necessidades que, em síntese, pode ser representado por um *anel central*, por *vias radiais* para conectar o centro, os bairros e os subúrbios e por *ligações laterais ou transversais*, entre bairros e subúrbios. Se há um considerável volume de tráfego que, desnecessariamente, atravessa a cidade sem nada ter o que nela fazer, é o caso de promover-se uma *via anelar externa*, isto é, um canal de tráfego capaz de livrar as vias da cidade daquele volume.

Providenciar simples alargamentos, conservando a mesma fisionomia no tocante aos cruzamentos e à disposição das edificações, dos passeios etc., nas vias que estejam atendendo às finalidades supra e com esta intenção, como se tem feito em várias Cidades e como, por exemplo, se fez na Avenida Presidente Vargas ou como se projeta fazer na Rua 24 de Maio, no Rio de Janeiro, e pensar que desta forma se atende às necessidades do tráfego moderno constitui uma ilusão, para não dizer um emprêgo inútil dos dinheiros públicos. Com efeito, em primeiro lugar os diversos utilizadores das vias públicas deixam de ser convenientemente atendidos como já explicado (ver a "R.S.P." de outubro de 1953) persistindo as mesmas causas de insegurança e, em segundo lugar, só se obtém impressão de melhoria da circulação por prazo relativamente curto. Digamos que, em determinada ocasião, se dispõe de uma via com a largura X, freqüentada por um número Y de veículos por hora, temos então uma determinada densidade de tráfego representada por Y sobre X; se alargarmos a via de duas, três ou mais vezes, evidentemente baixaremos aquela densidade, o que representa melhoria para a circulação, porque se aumenta a capacidade da via, devido à disponibilidade de um maior número de filas. Este o fenômeno observado na ocasião da inauguração do melhoramento. Mas o número de veículos não fica estacionário, ao contrário, aumenta rápida e mesmo assustadoramente, como já salientamos, e quando tiver ele dobrado, triplicado etc. irão desaparecendo aquelas vantagens do alargamento até chegar à mesma densidade antiga, quando não a uma situação agravada.

Quando temos uma via com interrupções sucessivas, a capacidade de escoamento por fila é extraordinariamente mais baixa do que a proporcionada pelas filas dos canais de tráfego (sem interrupções). Embora variem os dados, é perfeitamente admissível a relação de 1:6 entre as duas

capacidades de escoamento. Assim, promover a continuidade de circulação, isto é, a eliminação dos cruzamentos é como se alargássemos a via de mesma largura seis vezes, sem falarmos nas outras vantagens de maior segurança, de economia de tempo e de combustível, porque se sextuplica a capacidade de cada uma de suas filas.

Estas considerações são importantíssimas e devem estar constantemente presentes no cérebro dos responsáveis pelo desenvolvimento das cidades. Visitando Recife, notamos por exemplo a preocupação natural de multiplicar as pontes, no Centro da Cidade chamada a Veneza brasileira, devido à intercorrência dos rios Capibaribe e Beberibe. Os esforços têm sido no sentido de construir mais pontes, mas do mesmo tipo antigo, com cruzamentos em suas extremidades e nas vias que a elas conduzem ou que delas partem. Eliminar esses cruzamentos corresponderá, pois, a construir seis pontes ou a ter uma delas seis vezes mais larga, o que evidentemente é muito mais vantajoso.

Thomas H. MacDonald da "Public Roads Administration" dos Estados Unidos, respondendo à pergunta de quando os canais de tráfego se tornam necessários, assim se expressou:

"... uma 'express-way' bem projetada de quatro filas acomodará o mesmo número de veículos com aproximadamente o dobro da velocidade média permitida que cinco ruas normais de 12,80 m de largura, nas quais o estacionamento seja proibido e sob condições favoráveis de controle do tráfego em seus vários cruzamentos com as transversais. Sob condições desfavoráveis, serão necessárias oito ruas típicas das cidades de hoje, com a largura de 16,50 m cada uma, nas quais se permita o estacionamento, para servir ao volume de tráfego que pode ser mais eficientemente atendido por uma 'express-way' de quatro filas."

Difícilmente se conseguirá construir um canal de tráfego aproveitando a faixa de vias existentes, tão-somente, e não devemos perder de vista que estando elas servindo, ao mesmo tempo, às intercomunicações locais, temos que correlatamente criar ou arranjar vias para satisfazer a esta função, independente da que compete ao canal. Além disso, o alargamento de vias existentes, acarreta desapropriações e demolições. Aquelas oneram o empreendimento e estas agravam o problema da habitação.

Sempre que possível então, deve-se recorrer a espaços ainda livres ou inaproveitados. Os fundos das propriedades edificadas, comumente, podem servir à construção de canais de tráfego, não para criar novas frentes edificáveis, mas para drenar o tráfego de travessia que nada tem que fazer nas casas próximas a suas margens. Dessa forma, as antigas vias que serviam àquele tráfego de travessia são restituídas à função exclusiva das intercomunicações locais, reintegrando-as em sua verdadeira finalidade.

Pela própria evolução das cidades é comum nelas encontrarmos excelentes faixas cobertas por suas vias férreas, que podem ser aproveitadas na construção de pistas elevadas, criando os canais de tráfego para as subartérias ou artérias radiais, sem desapropriações ou demolições de vulto, as

quais quase impossibilitam a obra de modernização. Assim, no Rio de Janeiro, não pode haver melhor solução para o tráfego motorizado dos bairros e subúrbios ao longo do eixo da Estrada de Ferro Central do Brasil, que a criação de uma subartéria elevada sobre o leito da "Central", em vez de alargar as vias que hoje servem a esta extensa zona da Cidade, como sejam a Avenida Maracanã, Rua São Francisco Xavier, Rua 24 de Maio etc., ou criar outra paralela por exemplo à Rua 24 de Maio próximo ao maciço do Engenho Novo, projetos de que tanto se fala até mesmo com grande entusiasmo.

Alargar a Avenida Beira-Mar, aumentando-lhes o número de filas mas conservando-lhes as inevitáveis interrupções para permitir o acesso de veículos à ou das transversais e a passagem de pedestres é uma má solução, como má solução seria o alargamento das vias internas (Catete, Marquês de Abrantes, Voluntários da Pátria etc.) mantendo-as no mesmo nível atual, com os inumeráveis cruzamentos com as ruas transversais. A ligação Sul/Centro do Rio de Janeiro exige um canal de tráfego seja na orla marítima, seja nas bordas do contraforte de Santa Teresa/Corcovado, dêle passando para as vertentes do maciço da Babilônia e assim servindo a Copacabana e Ipanema.

A solução do atual tráfego de travessia de Copacabana já dá muito o que pensar e dentro de poucos anos, com o desenvolvimento crescente de Ipanema e Leblon, a agravar-se com as edificações da Av. Niemeyer, Gávea-Golf e Conrado, sem canal de tráfego junto ao maciço Carioca, será um terrível problema.

Alargar a Avenida Atlântica?

Alargar a Avenida Nossa Senhora de Copacabana?

Alargar a Rua Barata Ribeiro?

Já demos suficientes razões de ordem negativa e parece-nos dispensável nelas insistir.

Não será entretanto difícil criar um canal de tráfego por cima do atual leito da Avenida Nossa Senhora de Copacabana. O prejuízo causado aos andares térreos de seus atuais edifícios e mesmo aos do segundo pavimento será bem menor que o acarretado por desapropriações integrais ao longo de toda a via, comprometendo todos os edifícios ou sua parte fronteira, como se fôsse simples cortá-los como a um bôlo. A solução buscada sobre a Avenida Nossa Senhora de Copacabana é preferível por estar no eixo central, com facilidades portanto para através de rampas convenientes de voltas à direita estabelecer a sua conexão com as vias locais e não estar em situação desvantajosa do ponto de vista largura, quando comparada com as duas vias que lhes são paralelas: a Rua Barata Ribeiro e a Av. Atlântica.

Talvez seja esta uma solução preferível a construir um canal junto ao maciço. Há uma infinidade de aspectos a sopesar e se nêles nos alon-

gássemos fugiríamos ao objetivo deste livro (*), para nos dedicarmos à defesa de uma só idéia, quando nosso escopo é ventilar várias idéias, não tanto pelo valor que elas possam trazer em si, mas sim pela proveitosa meditação que por certo provocarão.

A atual Avenida Nossa Senhora de Copacabana ficaria restituída à sua exclusiva missão de via local comercial e nesse caráter não haveria nenhum prejuízo para os atuais andares térreos.

4. COMO CRIAR OU MELHORAR AS VIAS PRINCIPAIS

Se inexistem os canais de tráfego, não resta dúvida que o tráfego mais importante utiliza certas vias, avenidas ou mesmo ruas, com caracteres locais, mas, desempenhando na vida da cidade, concomitantemente, o papel de subartérias e por isto conhecidas como vias principais. De acordo com as idéias já expostas (ver a "R.S.P." de março, páginas 17 e 18) é preciso assegurar nestas vias principais um escoar livre e rápido do tráfego e ao mesmo tempo nelas garantir condições de segurança generalizadas. Para tanto é necessário dar ao tráfego de veículos nas vias principais, uma tal preferência que atraia para elas e nelas consiga manter, o mais possível, o tráfego assim drenado de outros e menos desejáveis itinerários.

Isto só pode ser conseguido se permitido ao tráfego um escoamento tão livre na via principal, que não o convide a pretender encurtar distâncias através de vias secundárias, inadequadas e onde as interseções não se encontrem protegidas. A forma mais simples de obter tal desideratum (vista na "R.S.P." de jan., páginas 14 e 15) é assinalar a via como preferencial com os sinais de placas adequadas no desembocar de tôdas as transversais sobre ela, além do aviso que deve ser afixado ao longo da própria via preferencial. Também é de grande utilidade o bloqueio de muitas transversais, distanciando desta forma os possíveis cruzamentos, como se aumentados fôsem os tamanhos dos quarteirões existentes.

E' preciso sempre cuidado com sinalizações que estejam longe de corresponder a melhoramentos reais. Não convém, por exemplo, a instalação de sucessivos e numerosos sinais luminosos de tráfego para funcionarem isoladamente ou mal coordenados, ao longo de uma via principal. Os inconvenientes com os primeiros sinais isolados não se tornam de pronto flagrantes, mas quando seu número aumenta passam a impor uma série de paradas sucessivas ao fluxo do tráfego principal, solução bem pouco defensável e acarretam comumente um estímulo ao *blefe do sinal* e a utilização de vias que não estão previstas nem organizadas para tal fim, onde as complicações e os

perigos passam a ser inevitáveis, mas nem por isso deixam de ser enfrentados pelos motoristas, aborrecidos de se verem bloqueados a cada passo, por sinais, sobre a via principal.

Para manter uma circulação franca e um alto padrão de segurança as vias principais precisam de um tratamento especial, aproximando-as o mais possível das características de um canal de tráfego e fazendo assim que passem a ser respeitadas, como se fôsem vias férreas.

Quando não se conseguem a continuidade do tráfego e o divórcio integral entre os veículos e os pedestres, através de construções especiais, isto é, quando se utilizam as vias do antigo padrão e que são as comuns em nossas Cidades, grandes e pequenas, com inumeráveis cruzamentos no mesmo nível, só há um recurso: é fazer com que a circulação se processe por verdadeiros pelotões de veículos e de pedestres que se alternam, aqueles escoando pelas pistas enquanto os pedestres se mantêm nos passeios, e estes cruzando as pistas quando aqueles estão detidos.

MELHORAMENTOS A REALIZAR NAS VIAS EXISTENTES

Citaremos a seguir a série dos principais melhoramentos que podem ser realizados nas vias atuais:

a) Aperfeiçoar a qualidade de revestimento da pista, para reduzir as constantes derrapagens.

b) Proporcionar largura suficiente às pistas e aos passeios e assegurar uniformidade nessas larguras, para evitar congestão na circulação de veículos e de pedestres.

c) Providenciar aperfeiçoamentos na superfície lateral externa das pistas, de modo a ser tão boa quanto a central, para evitar que os veículos se afastem demasiado dos meios-fios prejudicando a capacidade básica da via.

d) Ritmar o tráfego nas vias principais, através de sinalização luminosa de tráfego convenientemente coordenada, para melhorar a capacidade prática dessas vias e ao mesmo tempo oferecer aos pedestres oportunidades seguras de travessia, em faixas de segurança adequadamente distanciadas umas das outras e sempre após curtos intervalos de espera. Como vimos ao estudar a técnica de sinalização, os sistemas coordenados, especialmente o de abertura progressiva flexível exigem obras, inclusive bloqueios de saída de quarteirões pequenos e desuniformes em relação aos demais. A realização de tais obras assume então importância toda especial. Quando vias principais se cruzam, suas junções devem ser obtidas por meio de círculos de tráfego, que possibilitarão um ponto zero ao sistema de abertura progressiva flexível para a sinalização de cada uma daquelas vias.

e) Proporcionar aos pedestres, nos cruzamentos complexos em que suas travessias podem prejudicar o escoamento dos veículos motorizados

(*) Livro que vem sendo divulgado nas páginas desta Revista, desde setembro de 1953.

e onde se tenha recorrido aos círculos de tráfego, passagens em nível diferente do da corrente de veículos cuja direção cortam, e de preferência sem alterar o nível em que eles se encontram. Às vezes, é suficiente uma elevação de uns três metros para a pista dos veículos, no ponto do cruzamento.

f) Reduzir o número de cruzamentos com as vias principais fechando as entradas de algumas das vias secundárias a elas transversais. Em muitas cidades esta providência é mais do que indispensável, principalmente em face da existência de quarteirões de 50, 100 e 200 metros de lado, para obterem-se cruzamentos só de 400 em 400 ou mais metros. Entretanto, é preciso pensar que a redução do número de cruzamentos acarretará um maior volume de tráfego para as interseções principais e estas devem então ter acomodações correspondentemente superiores às inicialmente julgadas suficientes. O bloqueio pode ser obtido pelo levantamento de uma série de pequenos postes próximos uns dos outros de modo a interceptar a passagem dos veículos mas não a dos pedestres.

A diminuição das possibilidades de conflito também pode ser obtida pela especialização de sentidos únicos de tráfego, pela abolição de voltas à esquerda ou providenciando os garrafões de espera. (Ver a "R.S.P." de março, páginas 20 e 21).

g) Promover o alargamento artificial das vias públicas pela retirada dos bondes, sem esquecer, no entanto, que sua supressão deve ser acompanhada da adoção de transportes coletivos melhores ou equivalentes.

A inflexibilidade do movimento dos bondes, restrito aos trilhos, é altamente prejudicial à circulação dos automotorizados, particularmente em vias estreitas como são as do Rio de Janeiro, porque quando os bondes param, para embarque e desembarque de passageiros, esterilizam a faixa de tráfego da mão e criam assim um estímulo ou tentação aos condutores dos demais veículos, no sentido de utilizarem a faixa de contramão de direção para a ultrapassagem.

h) Providenciar no sentido de impedir ou pelo menos remover as causas que levam os motoristas a utilizarem o espaço destinado ao tráfego que vem de direção oposta. A retirada dos bondes, especialmente em vias de pouca largura, é um dos meios indispensáveis para se poder separar, por meio de obstáculos, as faixas de tráfego de sentidos opostos que utilizam uma mesma pista, medida que deve ser procurada em todas as vias de mão dupla, principalmente nas destinadas a suportar tráfego intenso. Mas, a construção de ilhas de segurança para servir ao embarque e desembarque de passageiros dos bondes, nas vias de suficiente largura, é outro recurso que

evita a necessidade de ultrapassagem dos bondes pela contramão de direção.

i) Providenciar meios materiais capazes de tornar efetivas certas proibições como as de voltas em "U" ou de restringir o número de entradas inconvenientes e demasiadas oportunidades de movimentos oscilantes ou de mudanças de filas etc. Assim, se quisermos proibir voltas em "U" ou entradas no meio dos quarteirões, isto é, entre cruzamentos sucessivos, o melhor é promover obstáculo separador contínuo entre estes, substituindo os avisos de proibição, que exigem policiamento para se tornarem efetivos. No Rio de Janeiro, por exemplo, a observação da Avenida Presidente Vargas evidencia a todo momento a necessidade e a importância de tais melhoramentos, onde não só obstáculo separador central é imprescindível, como a união das ilhas circulares e elípticas alternadas (que bipartem cada uma das faixas de tráfego) para terminar com as inúmeras oportunidades de conflito que a série das pequenas ilhas oferece.

j) Orientar e ordenar o deslocamento dos veículos:

— separando materialmente as filas de tráfego, por meio de obstáculos, durante as maiores extensões razoáveis e possíveis, cada duas ou três filas e separando ainda cada uma delas por meio da indicação de seus limites (tinta ou tachas);

— criando ilhas de orientação e barragens; enquanto ou quando não criadas em caráter permanente devem ser empregados os pequenos postes, cavaletes ou pauzinhos em forma de T invertido, móveis e pintados de preto e branco (ver Fig. 58 — Pág. 6 da Revista de fevereiro).

k) Promover a abolição ou pelo menos a diminuição das paradas capazes de prejudicar o escoamento do tráfego, sobre a pista dos itinerários principais:

— pela criação de bainhas ou desvios, onde viável, para comportar as paradas, especialmente dos ônibus;

— pela criação das ilhas para embarque e desembarque dos passageiros de bondes, enquanto e onde este meio de transporte existir e onde entre a ilha e o meio-fio da direita for possível a passagem de veículos automotores;

— sem falarmos nas proibições de estacionamento, de paradas e de carga e descarga, em certas horas do dia, cuja necessidade, em determinadas circunstâncias, salientamos quando tratamos do planejamento dinâmico, no Capítulo precedente.

l) Promover o aproveitamento de espaços inúteis à circulação em diversos logradouros públicos, de forma a criar ilhas que comportem os pontos iniciais ou terminais de percurso dos coletivos, suprimindo assim a falta de grandes estações

de embarque e desembarque de passageiros, como exemplifica a Fig. 110.

m) Promover tôdas as possíveis medidas materiais que compilam os pedestres a se mante-



Fig. 110 — Bom exemplo de um arranjo prático em Washington. Reparem-se as ilhas e os gradis protetores

rem sôbre os passeios durante a maior extensão possível e a só atravessarem as pistas onde estiver admitido e previsto. Entre tais medidas citam-se:

— Os gradis colocados na separação das faixas de tráfego das pistas de mão dupla (ver Fig. 14 — “R.S.P.” de out., página 21) e só interrompidos na proximidade dos cruzamentos de mesmo nível, ainda não abolidos.

— Os gradis na altura dos meios-fios, separando os passeios das pistas. Este recurso é particularmente importante à frente das saídas de edifícios de grande movimento de massas humanas, para evitar que se lancem sôbre a pista, no meio dos quarteirões, quando devem procurar as esquinas para efetuarem a travessia. Entre tais edifícios destacamos os Colégios, as Fábricas e os Cinemas. Para atender à embarque e desembarque de passageiros, certas aberturas devem ser feitas em tais gradis, como sugere a Fig. 111.

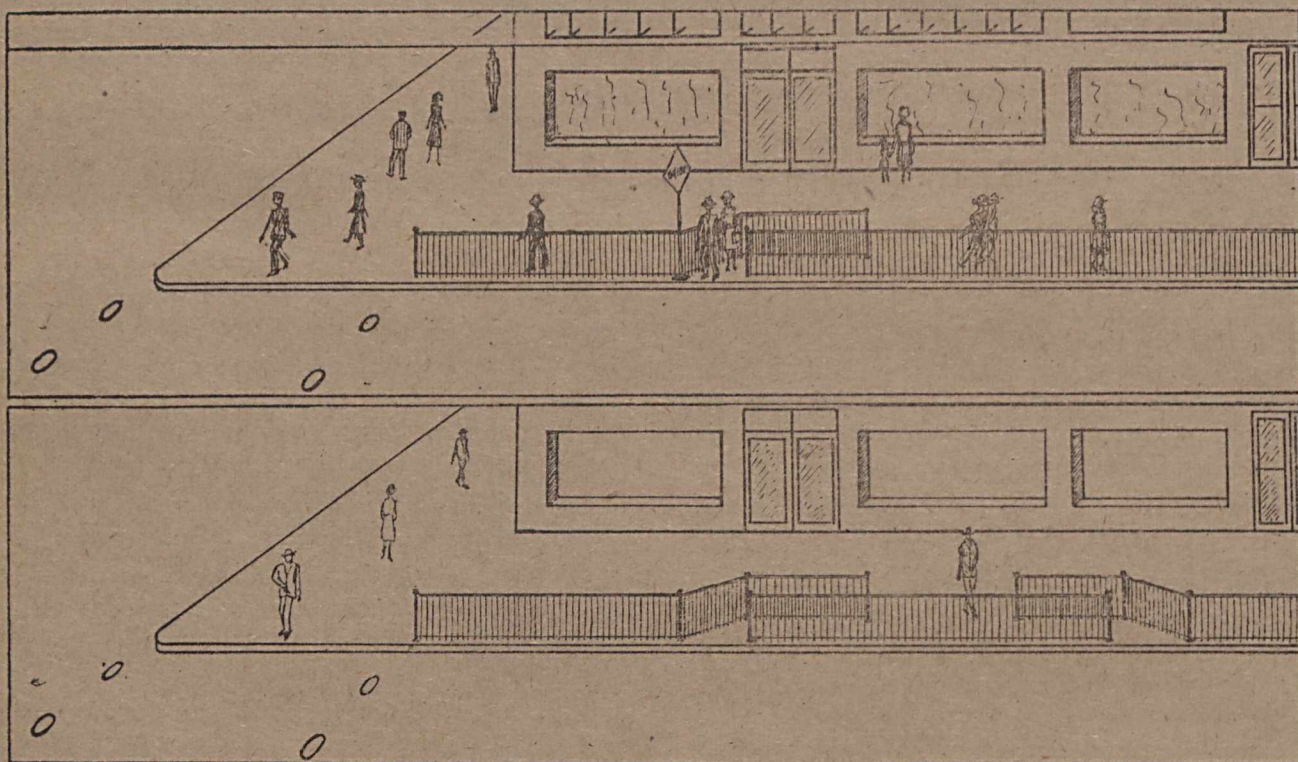


Fig. 111 — Disposição de aberturas em gradis na altura dos meios-fios

O primeiro reflexo dos gradis junto ao meio-fio é possibilitar ao tráfego motorizado andar mais junto ao meio-fio o que de outra forma é quase impossível, pelo perigo de apanhar pedestres imprudentes, demasiado expostos no meio-fio, ou mesmo já tendo dêle descido. Uma das maiores limitações à generalização desta providência é a necessidade de atender à carga e descarga de mercadorias e mesmo ao embarque e desembarque individual, que comumente ocorrem ao longo de todo um passeio.

n) Promover espaço adicional nas vias existentes, onde a providência se tornar necessária.

No caso da existência de gargalos é indispensável um alargamento local, que restabeleça a continuidade da largura da pista, para um escoamento franco do tráfego. Quando espaço adicional de pista fôr necessário, mas o alargamento global da via (passeios e pista) fôr impraticável, a solução pode ser obtida pela reentrância do andar térreo dos edifícios, que podem ter a frente reconstruída, apoiando a antiga fachada numa série de pilastras ou de arcadas, transplantando os passeios para dentro delas como se fôssem claustro de convento e recuperando a largura dos antigos passeios para a pista. A linha de meio-fio fica recuada para a altura da fachada dos edifícios, obtendo-se um espaço adicional na via, a

qual ficará com um aspecto semelhante aos trechos das Avenidas Almirante Barroso e Nilo Peçanha com suas galerias, na conhecida Esplanada do Castelo, do Rio de Janeiro.

Em ruas comerciais, este arranjo tem a grande vantagem de proporcionar um passeio coberto, protegido das intempéries e até do sol abrasador, que em Países tropicais convém evitar. Entretanto, tais galerias não são facilmente realizadas numa linha de edifícios já existentes, porque cada um teve seu projeto de construção diferente e a altura de seus primeiros andares não será por certo a mesma, dificultando e onerando a remodelação.

Muito embora já tenhamos focalizado que novas vias são preferíveis a alargamentos gerais de vias, há casos em que esses se recomendam, devido à largura realmente deficiente da pista ou dos passeios. O Rio de Janeiro está cheio de tais exemplos, com passeios que não comportam a multidão que deles precisa se utilizar, como os das Ruas da Carioca, 7 de Setembro, Buenos Aires, Quitanda etc., ou com pistas assaz insuficientes por estarem longe dos gabaritos mínimos para o número de filas que comportam ou porque estão com número ímpar de filas. Páginas atrás, aludimos ao alargamento da Avenida Atlântica, com uma interrogação. Não é ele aconselhável como grande solução ao tráfego daquele bairro, mas se impõe para que, admitido o estacionamento junto aos edifícios, restem ao tráfego de veículos não três mas quatro boas filas. Aliás, um tal alargamento de três metros já é possível, porque a Prefeitura fez recuar as fachadas de todos os edifícios de apartamentos que substituíram suas antigas casas e que hoje já emolduram quase totalmente aquela praia.

o) Promover a redução de espaço superfluo das pistas é muitas vezes uma necessidade, como melhoramento da regularidade de circulação e de sua segurança. Às vezes, o espaço excessivo provém de um deficiente projeto inicial, mas em alguns casos foi criado erroneamente, como se fôsse um melhoramento, na ânsia de acabar com as conhecidas congestões de tráfego. No Rio de Janeiro, como em outras cidades, possuímos alguns exemplos desses falsos melhoramentos, como seja a retirada da estátua de Pedro Álvares Cabral com sua ilha, do centro do Largo da Glória. A retirada da estátua se impunha, por uma questão de visibilidade em local de possíveis conflitos de tráfego, mas nunca a sua ilha. O vasto espaço, entre o obelisco e a Avenida Beira-Mar, hoje ocupado com estacionamento, era no antigo regime de circulação um perigo, pelos movimentos oscilantes que possibilitava e a imprecisão dos pontos de cruzamento (Figura 112) como o que ainda hoje ocorre na desembocadura da Avenida Rui Barbosa na confluência da Praia do Flamengo e Oswaldo Cruz (Fig. 114), ou no entroncamento da Av. Henrique Dodsworth (corte do

Cantagalo) com a Av. Epitácio Pessoa, (Fig. 117), pela extraordinária largura de pista sem adequadas ilhas de orientação.

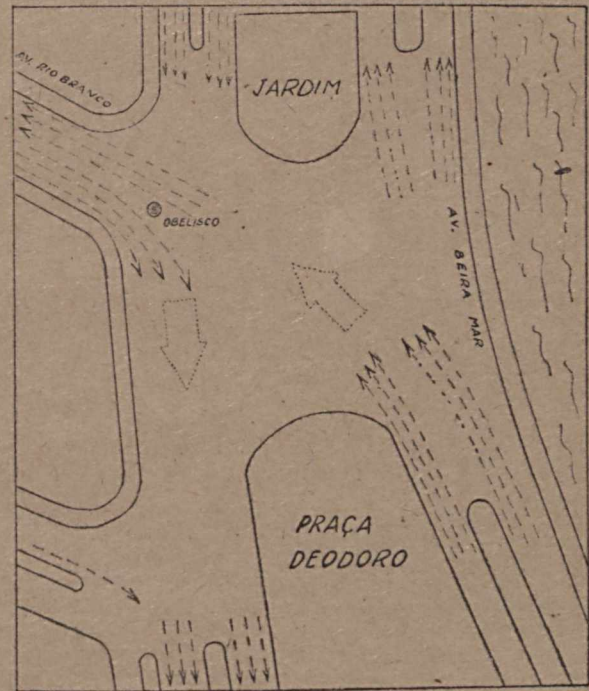


Fig. 112 — Exemplo de excessivo espaço na confluência de vias

Convém notar que se uma grande largura da pista de uma via fôr desproporcional à quantidade reduzida de tráfego que a utiliza, impõe-se a redução de suas faixas de tráfego, seja pela criação de uma adequada ilha central ou pela demarcação de espaços laterais reservados a estacionamento. Assim uma pista de 30 m de largura a ser utilizada só por 1000 veículos/hora em cada direção, tornar-se-á mais segura, sem prejuízo da vazão necessária e por isto mais eficiente, se separarmos duas faixas de tráfego de 9 m cada uma com filas de três metros bem demarcadas ou de 11 m com filas de 3,65 m de largura, respectivamente, por uma reserva central de doze ou de oito metros.

Também nas interseções, cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações, os espaços disponíveis e oferecidos ao tráfego devem ser organizados de forma a canalizar os fluxos das diversas correntes, evitando os perigosos movimentos oscilantes, que tornam variáveis e surpreendentes os pontos de conflito dos veículos que se cruzam. As Figuras 113, 115, 116 e 118 exemplificam projetos de adaptação através dos quais se compreende como é possível melhorar a segurança de veículos e de pedestres, dando precisão aos pontos em que os inevitáveis cruzamentos se devem realizar e também porque aos pedestres passam a ser oferecidos refúgios que permitem a travessia por lanços relativamente curtos.

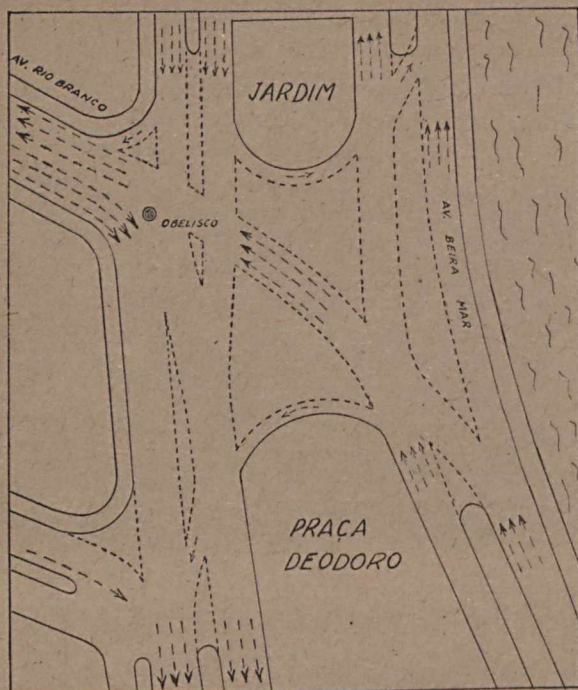


Fig. 113 — Para o mesmo regime de circulação de tráfego da Fig. 112, as ilhas e os refúgios representados por linhas ponteadas constituiriam uma adaptação útil, neutralizando os espaços possibilitadores de movimentos oscilantes e canalizando convenientemente os fluxos de todas as correntes de tráfego

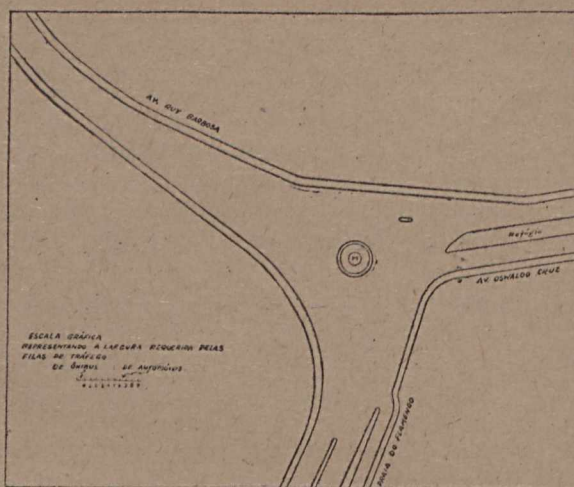


Fig. 114 — Exemplo de excessiva superfície de pista na confluência de três vias

5. COMO CRIAR OU MELHORAR VIAS LOCAIS

Como já vimos, as vias locais devem ser dispostas de tal forma que evitem por si só qualquer invasão de tráfego rápido de travessia. Os projetos de adaptação são os mais variados, em função das condições locais encontradas em cada caso.

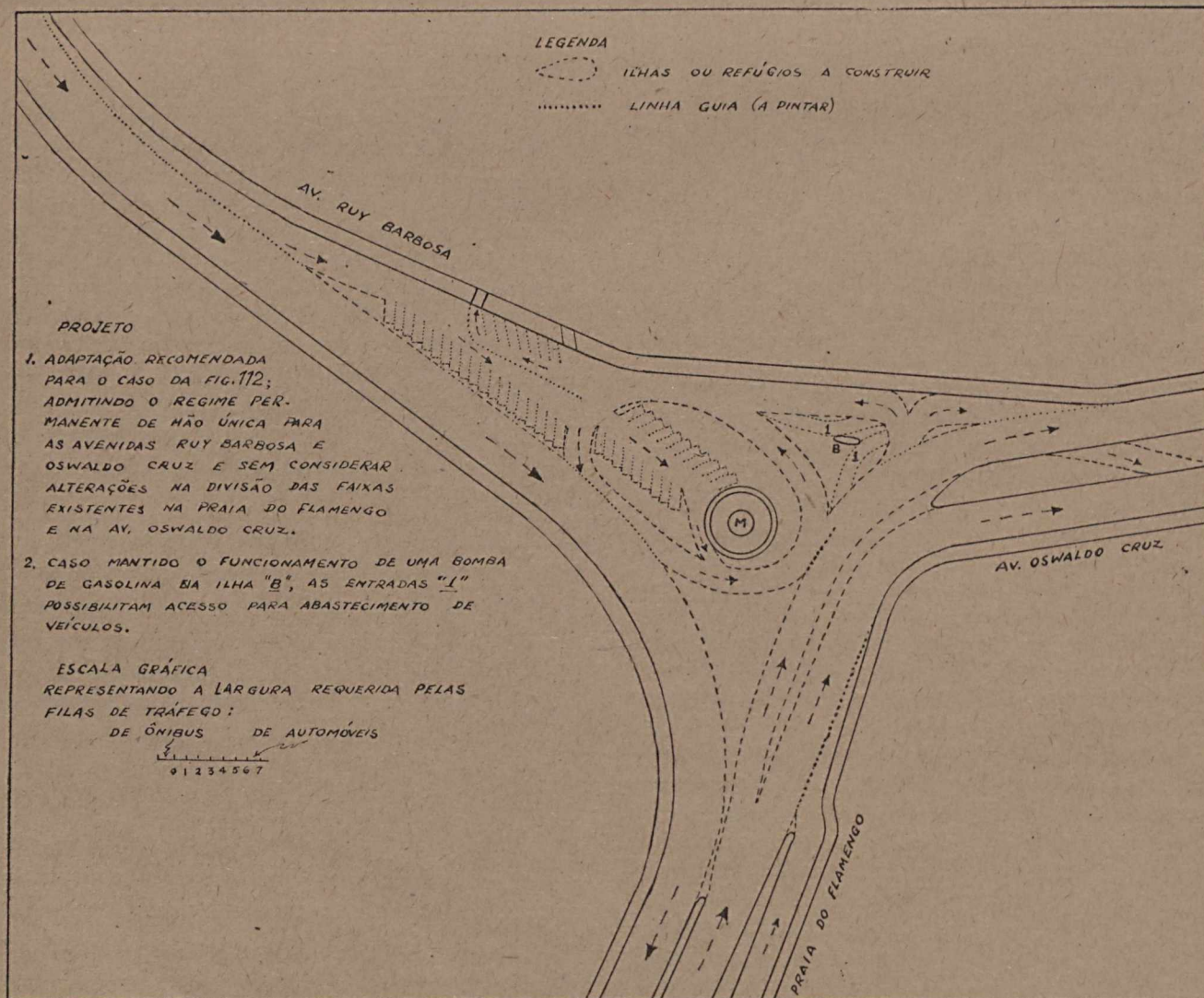


Fig. 115

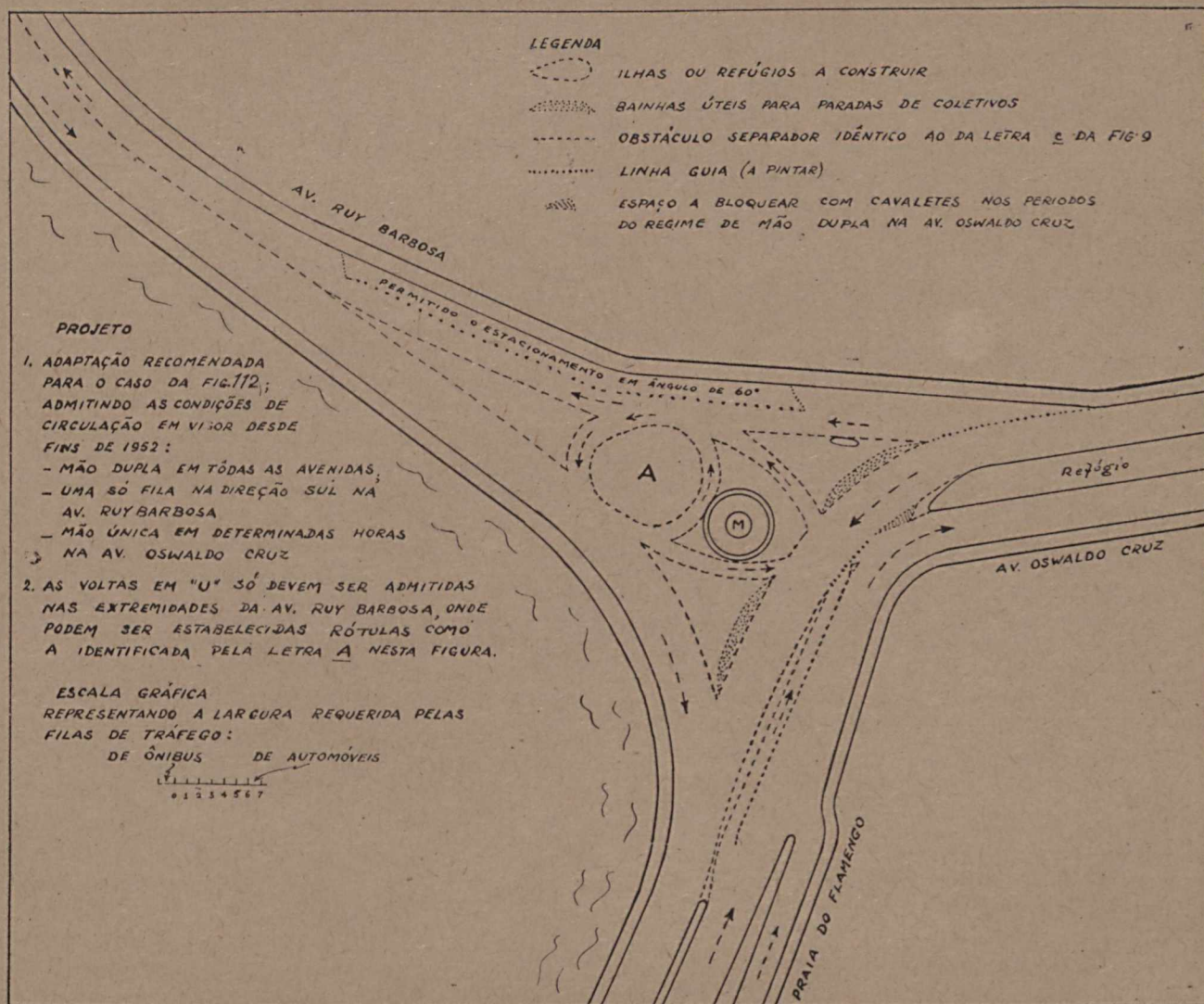


Fig. 116

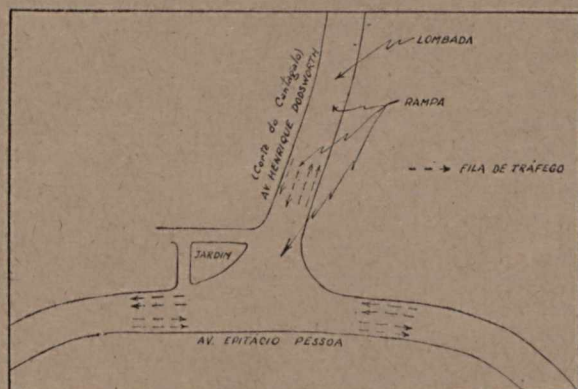


Fig. 117

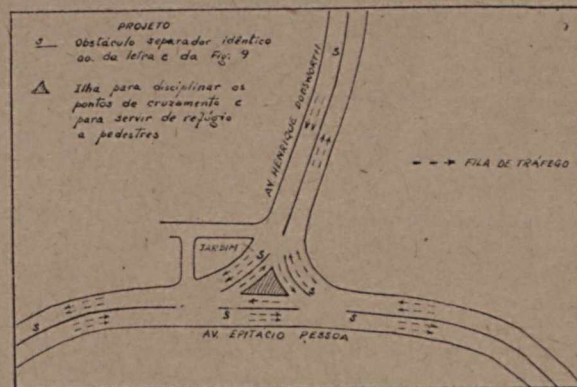


Fig. 118 — Adaptação recomendada para o caso da Fig. 117

A inteligência do planejador competente, conhecedor das necessidades das vias locais será capaz de encontrar sempre boas soluções.

A Fig. 119 exemplifica uma solução aplicável nas áreas dos tradicionais quarteirões quadrangulares ou retangulares e a barreira A B na Figura 120 sugere uma razoável obstrução para impedir que as vias locais EFGH e I sejam utilizadas por um tráfego de travessia que convém manter sobre o itinerário número 1.

Como vemos, é preciso criar muitas ruas sem saída direta, o que causa estranheza, mas é uma necessidade. E' verdade que o fundo de saco para a fácil manobra de volta é sempre indispensável e tão mais amplo quanto maior a frequência de veículos comerciais.

Todo planejamento de adaptação das vias locais visa restituí-las exclusivamente a suas pre-cípua finalidades, evitando, quando não impedindo, o tráfego direto de travessia e diminuindo

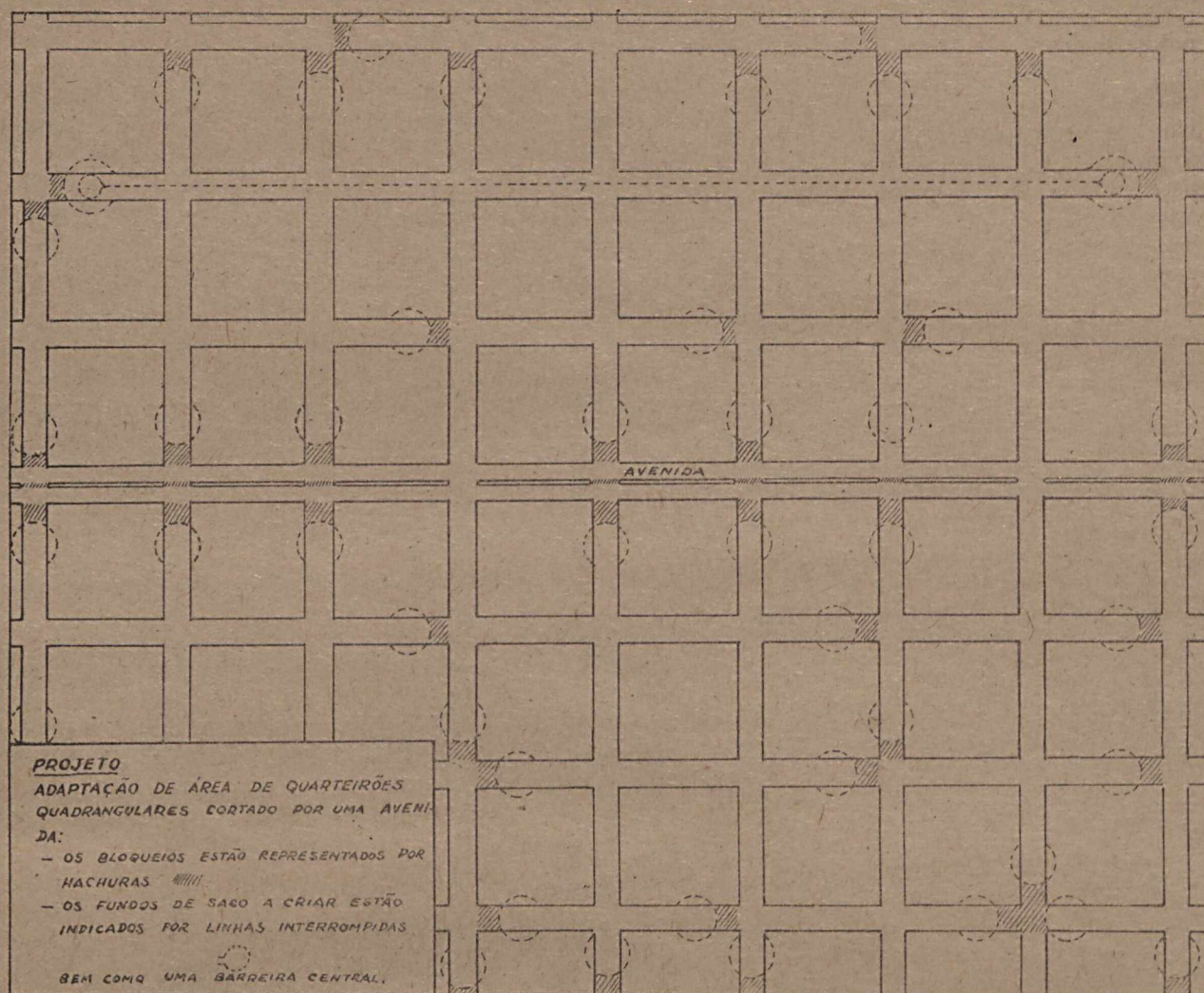


Fig. 119

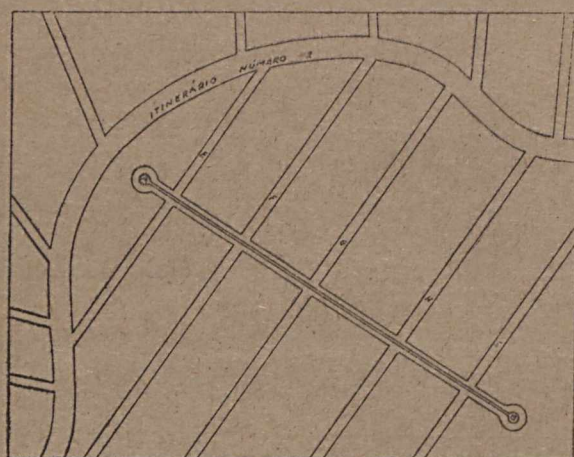


Fig. 120

as possibilidades de conflitos entre os veículos e os pedestres, nos inevitáveis cruzamentos.

6. COMO PROCEDER EM RELAÇÃO ÀS VIAS DE ZONA RURAL

a) Vias principais

Tôdas as vias que precisam funcionar como artérias ou subartérias devem ser desde já de-

fendidas de construções em suas margens com acesso direto pela via e de conexões desnecessárias. Esta é a política que se impõe adotar, para evitar que se agrave o perigo de exposição dos habitantes locais ao tráfego de travessia.

Quase a totalidade de nossas estradas se compõem de uma pista, sem separação das duas faixas de tráfego e sem passeios laterais. Quem já conhece as características de um canal de tráfego pode bem planejar e programar seus melhoramentos. Resguardada de piorar suas atuais condições, pela política supra, deve ser dada prioridade às seguintes providências sobre os demais aperfeiçoamentos:

- promoção de boa pavimentação,
- promoção de passeios onde inexistentes e nos trechos em que seja perigoso para os pedestres, mesmo andando de frente para a corrente de tráfego do lado em que se encontram ou no qual se precisam manter. Tais passeios podem e devem ser construídos por trás das cercas, para ficarem isolados das pistas.

Quando se trata de trechos de antigas e tradicionais estradas que atravessam localidades, impõem-se certas medidas de segurança para proteção dos habitantes. Não é justo que se deixe descontrolado em tais locais, o tráfego motorizado

relativamente rápido das estradas, especialmente nos períodos em que costuma ser intenso, como os de fim de semana, quando os habitantes locais não mais podem atravessar a via sem risco de vida. Entre as medidas de segurança destaca-se a instalação de sinais luminosos de tráfego no sistema progressivo flexível, que proporcionará travessia segura aos habitantes e não infligirá qualquer atraso material ponderável ao tráfego motorizado. Os gradis de barragem dos pedestres tornam-se aliás indispensáveis para obrigá-los às travessias nos lugares predeterminados, sem o que de nada valerá a sinalização. Convém aliás assinalar que uma tal instalação não perderá o valor se mais tarde um verdadeiro canal de tráfego fôr providenciado para evitar a travessia da localidade, porque a antiga via, restituída a sua única função local também se beneficiará da dita sinalização.

Não se deve esquecer a necessidade de providenciar espaços adequados, fora da pista, para acomodar os veículos que precisarem estacionar, especialmente onde existam edificações marginais ou próximas. Tampouco deixam de ser importantes as facilidades de locais apropriados para embarque e desembarque de passageiros, providenciadas de forma a não causar o menor estrangulamento da pista, que deve ser deixada intata à circulação.

Quando indispensável um alargamento da via existente onde não haja edificações marginais é aconselhável deixá-la intata com suas cêrcas ou arborização lateral, e construir outra pista paralela, de igual largura, para deixar cada uma delas a serviço de um sentido de tráfego.

b) Vias secundárias

Os caminhos rurais, em princípio, não devem ser adaptados para atender a tráfego motorizado moderno e rápido. Uma remodelação completa é impraticável e certos melhoramentos estimularão a velocidade dos veículos que os frequentarem e os acidentes crescerão.

Só se devem adaptar às condições de tráfego motorizado rápido os caminhos rurais secundários, quando houver absoluta necessidade de transformá-los em importante via de tráfego.

7. MEDIDAS COMPLEMENTARES

Além do melhoramento de vias e de sua adaptação, são ainda necessárias outras medidas, especialmente destinadas a descongestionar o Centro urbano e a bem atender, além da circulação, às demais funções do tráfego. São medidas que podemos chamar de complementares e que, em resumo, correspondem às seguintes providências:

a) Uma ou mais estações de embarque e desembarque de passageiros para os diversos tipos de transporte coletivos, fora das atuais vias públicas ou pelo menos de modo a não bloquear ou prejudicar as pistas em utilização;

b) Locais apropriados para a carga e descarga necessárias a diversos empreendimentos, fora das vias destinadas à circulação, inclusive uma estação para os autocaminhões de carga;

c) Locais de estacionamento fora das vias públicas, no próprio nível do terreno ou construindo edifícios adequados, dispersos e convenientemente distribuídos para atender aos diversos interesses do centro urbano e também junto aos pontos para os quais afluem ou podem afluir muitas pessoas;

d) Demarcação dos estacionamentos temporários e da carga e descarga permitidos em via pública, onde necessário e não haja prejuízo para a circulação.

8. ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

O estacionamento de veículos é um dos setores em que o planejamento de adaptação muito tem o que fazer, principalmente porque a necessidade de providências especiais surgiu com o crescimento do número de veículos motorizados e pouco ou nada já foi feito para resolver a questão com a amplitude e a profundidade desejadas.

Parece-nos que o melhor é atribuir a responsabilidade deste setor do planejamento de adaptação a uma Autarquia, que se encarregue tanto do estacionamento na via pública como fora dela. Evidentemente que para planejar e organizar o estacionamento nas vias públicas precisará estar em íntima ligação com a Engenharia de Tráfego da Cidade, a cujas diretrizes e limitações não poderá fugir.

A necessidade da criação de uma autarquia é indispensável para resolver a questão nos Centros urbanos, porque aí o Capital particular não poderá se interessar pela exploração de garagens de estacionamento, visto que o rendimento do metro quadrado para outros fins é muito mais compensador. O interesse pela exploração particular de um terreno vazio poderá existir realmente, mas sempre em caráter temporário, isto é, enquanto não se constrói sobre a área. Mas o estacionamento de veículos não pode estar na dependência destas disponibilidades esporádicas e, por isso, não deve repousar na iniciativa particular que, no caso, será sempre acidental.

Assegurar o estacionamento de veículos é um dever da municipalidade, mas não convém sua administração direta. Faltar-lhe-á flexibilidade para aplicação dos recursos financeiros necessários e não se poderá beneficiar de artifícios comerciais, como convém, para diminuir o ônus do estacionamento sobre os cofres públicos. Não se trata de criar uma Organização autofinanciável, uma autarquia, mas uma Entidade subvencionada pela municipalidade, capaz de auferir e aplicar rendas com toda a flexibilidade e poder assim diminuir o montante das subvenções. Além disso, em matéria de estacionamento a operação comercial constitui para ela um meio de ação mas não seu objetivo primordial, como fatalmen-

te teria que ocorrer com o capital particular que se interessasse pelo negócio. De fato, visando o superior interesse do tráfego o incentivo ao estacionamento aqui e o desistímulo acolá exigem cobranças diversas que não podem estar condicionadas à justa remuneração do capital empregado. O estacionamento será cobrado, mas também, normalmente, não para proporcionar justa remuneração e sim para aliviar o ônus, que em última análise recai sobre todos os munícipes.

Os recursos financeiros com que contará a Autarquia são provenientes das cobranças de estacionamento, inclusive a proveniente da arrecadação dos medidores de estacionamento, e das subvenções. Além disso, proventos decorrentes da exploração de postos de gasolina e lubrificação, borracheiro etc. podem constituir outra importante fonte auxiliar de recursos, se fôr dada à Autarquia a exclusividade deles no Centro Urbano.

Ao procurar resolver o problema de estacionamento de veículos não se pode perder de vista que, economicamente falando, as vias públicas constituem as garagens mais onerosas à coletividade. Entretanto, o aproveitamento conveniente de trechos momentânea ou permanentemente mortos das pistas nada tem de reprovável, muito ao contrário. Para este aproveitamento os medidores de estacionamento com as vagas de tamanhos adequados e bem demarcadas são de grande utilidade, porque proporcionam as seguintes vantagens:

- facilidade de correto controle do tempo de estacionamento;

- aumento das disponibilidades de vagas ou melhor da oportunidade de estacionar em locais de grande demanda;

- redução de cerca de 50% dos policiais necessários à fiscalização das restrições de estacionamento;

- diminuição do abuso quando não eliminação do abuso de estacionamento em fila dupla;

- aumento da velocidade média do tráfego pela redução de uma das causas de congestão: a dificuldade de manobra dos carros quando as vagas são de dimensões inadequadas e mal definidas.

Contudo é preciso cuidado na instalação e na supervisão dos medidores de estacionamento, porque podem ocorrer as seguintes desvantagens:

- ressentimentos da parte do público quando instalados em locais cuja redução do tempo de estacionamento permitido não se justifica;

- resistência às retiradas dos medidores já instalados, apesar de requerido pela necessidade de circulação, pela diminuição da renda a que já se tinham habituado os interessados nela;

- maiores dificuldades na fiscalização da proibição de estacionamento só nas horas de pico, nas ruas onde os medidores estão instalados para funcionarem nas outras horas, além da exigência

de placas adicionais explicativas junto a cada medidor.

Os medidores não excluem a fiscalização das restrições ao tempo de estacionamento, muito ao contrário, exigem constante e correta fiscalização, sem a qual os motoristas aprendem que podem impunemente exceder o tempo permitido. As notificações para pagamento de multas devem ser tantas quantos os excessos de igual tempo de permissão, quando não se recorrer à remoção do carro, para que os motoristas não fiquem com a falsa idéia de que pagando uma multa compiram aquela vaga.

Para cidades como a do Rio de Janeiro, onde se admitiu a prática inconveniente dos "guardadores ou tomadores de conta de automóveis", a instalação dos medidores de estacionamento, fiscalizados pela polícia e com a renda arrecadada por uma Autarquia, ainda tem a vantagem de concorrer para a moralização desse serviço. Os "guardadores de automóveis" são inconvenientes. O policiamento deve caber à polícia e não a indivíduos, por melhores que sejam, que não podem assumir a responsabilidade do encargo que tomam. Além disso, é sabido ser inconveniente ter em contato com o público um agente fiscal que receba remuneração diretamente do mesmo público. Interessados na propina, os guardadores são os primeiros a estimularem filas duplas para acomodação posterior do carro em vaga que se der, a apertarem os carros uns de encontro aos outros para acomodar mais um, a admitirem carros em lugares inconvenientes etc. Como são registrados ou reconhecidos pela polícia, o motorista fica sempre com a impressão de que: permitido pelo guardador não há infração. Não estamos aqui abordando o problema social que se está criando com a proliferação dos guardadores clandestinos, isto é, dos não registrados na polícia, crianças, rapazolas e homens válidos que se passam a habituar com uma fácil e rendosa arrecadação de propinas, por nenhum serviço realmente prestado e sem nenhum esforço despendido. O aspecto social da questão não deve ser esquecido porque se está estimulando a malandragem.

Os guardadores de automóveis registrados já conseguiram uma posição de profissão reconhecida pelo Poder Público. Tomador de conta de automóveis em áreas privadas, com ordenado fixo ou auferindo renda da propriedade que lhe pertence está certo, mas na via pública, com remuneração na base da propina é um absurdo, acabam se julgando donos da via ... Criada uma Autarquia para cuidar do estacionamento de veículos poder-se-á resolver o problema dos guardadores registrados, incluindo-os no quadro de seus servidores e para trabalharem em áreas ou garagens fora da via pública. Ao mesmo tempo a polícia deverá fiscalizar esta última, considerando em atividade ilícita todos aqueles que se arvoram em guardadores, e quando se tratar de menores deve-se lhes dar o tratamento educacional adequado.

As acomodações fora das vias públicas devem ser providenciadas a intervalos freqüentes e localizadas onde haja demanda próxima de estacionamento e não como muitas vezes pode acontecer, onde seja mais barato e fácil sua obtenção.

As cidades de hoje precisam permitir o estacionamento dos veículos em vagas debaixo dos quarteirões, de praças ajardinadas e dos edifícios em geral ou em edifícios especialmente destinados a este fim, as chamadas garagens e, certamente, também nos pátios de estacionamento ao ar livre. Este é um dos aspectos mais urgentes e essenciais na reforma das cidades e, para que o problema não se agrave, é necessário, através de exigência adequada no Código de Obras da Municipalidade, requerer de todo aquele que constrói edifícios o ônus da providência de adequados espaços de estacionamento fora das vias públicas, de acordo com a finalidade do edifício e a proporcionalidade que a experiência já evidencia necessário.

A Autarquia para o estacionamento deve também funcionar como órgão técnico consultivo e orientador das soluções de casos especiais, inclusive aconselhando e promovendo a associação de alguns proprietários obrigados a providenciar estacionamento fora da via pública, de modo que eles possam encontrar soluções mais econômicas, sempre que viável e desejável.

9. CONCLUSÃO

Além dos importantes aspectos da segurança do tráfego, que a todos preocupa, o objetivo primordial de um planejamento de adaptação é assegurar o bom e rápido acesso ao Centro da Cidade vindo dos mais diversos pontos desta e, ao mesmo tempo, garantir aos que o atingem, um fácil deslocamento dentro dele. Para isto é preciso que o Centro possa ser alcançado sem perda de tempo, pelos diversos habitantes da Cidade ou pelos residentes de comunidades vizinhas, utilizando uns e outros, quer os veículos de transporte coletivo, quer os de transporte individual, conforme dese-

jarem, e que também as mercadorias possam circular através daquele Centro, para a ele serem transportadas ou deles retiradas, sem excessiva perda de tempo.

As avenidas e os itinerários preferenciais têm sido os recursos para a rápida interligação do Centro com os bairros e os subúrbios, enquanto não se constroem os convenientes canais de tráfego. Mas como assegurar a circulação na Zona Central, onde as outras funções do tráfego precisam ser também atendidas e onde as vias estão ingurgitadas com veículos que param para embarque e desembarque de passageiros, para carga e descarga de mercadorias ou que estacionam a espera de seus donos ou de seus utilizadores. (30)

E' preciso juntamente com aquelas medidas asseguradoras das rápidas interligações do Centro com os bairros, programar o conjunto de providências capazes de livrar a zona central da congestão em que vive ou para que tende no estado atual das coisas. Já focalizamos certas providências indispensáveis, como sejam adequados locais de estacionamento de veículos e de carga e descarga de material fora das vias públicas, bem como disponibilidades para embarque e desembarque de passageiros que não prejudiquem a circulação. Mas é preciso reconhecer, especialmente para diminuir a magnitude do problema de estacionamento de veículos e a própria congestão decorrente de excessivo número de veículos de transporte individual, que é necessário bem organizar o serviço de transportes e torná-lo o mais possível atraente, para reduzir o número das pessoas que desejam ir ao Centro em seus automóveis particulares. Trataremos dos transportes no Capítulo IX.

(No próximo número: CAPÍTULO V — A EDUCAÇÃO DE TRÁFEGO).

(30) Através da divisão da corrente de tráfego em pelotões sucessivos.

Os Sindicatos na Inglaterra

SEBASTIÃO DE SANT'ANNA E SILVA

Um dos aspectos mais interessantes da vida econômica, política e social da Inglaterra é constituído pelos Sindicatos (Trade Unions). Organizações poderosas e disciplinadas, congregando em seu seio a quase totalidade dos assalariados, não é possível, sem conhecer a sua história e sua evolução até os dias de hoje, compreender algumas das manifestações mais características da vida pública da Inglaterra.

A HISTÓRIA do sindicalismo na Grã-Bretanha revela que a organização sindical nesse país não foi planejada nem por uma autoridade central, pelo Estado ou por um partido político e nem mesmo por uma federação criada pelos próprios Sindicatos. Nenhuma teoria política, social ou econômica teve influência preponderante nessa organização. O desenvolvimento do sindicalismo britânico tem sido sobretudo “um processo espontâneo e sadio, surgido das necessidades do povo”.

As relações entre os Sindicatos e o Estado na Inglaterra passaram por três fases sucessivas: a de hostilidade, a de tolerância e a de cooperação.

Como salientou WEBB em seu livro *História do Sindicalismo*, não há base real para que se sustente o ponto de vista de que os Sindicatos se originaram nas “corporações artesanais” da era medieval. A primeira forma de organização permanente dos assalariados foi a associação profissional de âmbito local, instituída no século XVIII. Essas associações profissionais não somente eram locais, isoladas umas das outras, mas também virtualmente ilegais.

Legislação que data dos séculos XIV e XVI e um certo número de atos especiais do Parlamento durante o século XVIII proibiam as associações mistas de artífices e artesãos. Depois da Revolução Francesa, os *Combination Acts* (Leis dos Agrupamentos) de 1799 e 1800 foram dirigidos sobretudo contra os agrupamentos operários que demonstrassem tendência político-revolucionária. De acordo com essas leis (acts), foram rigorosamente suprimidos os agrupamentos operários nas novas fábricas de produtos têxteis e nas áreas de mineração; as pequenas associações profissionais dos artesãos da zona urbana não foram, todavia, perturbadas.

Em 1824, uma grande agitação popular resultou na promulgação de uma lei mais liberal e

compreensiva, que aboliu todas as proibições anteriores contra agrupamentos operários. Em 1825 foi aprovada uma emenda àquela lei, na qual se reconhecia o direito de associação, mas se restringia severamente o seu exercício, prevendo-se, mesmo, a possível aplicação de sanções penais.

Nos anos seguintes, o sindicalismo se desenvolveu rapidamente e em 1833 foram organizados, por Owen, os *Grand National Consolidated Trade Unions*. O *Grand National* desapareceu em 1834, depois de uma série de greves e “lockouts”, mas muitas das associações que dele participavam permaneceram como órgãos isolados, e dentro de poucos anos, o sindicalismo tomava novo impulso.

Em 1845, a *National Association of United Trades for Protection of Labour* (Associação Nacional de Sindicatos para a Proteção ao Trabalho) foi criada com dois objetivos: o de assistência mútua em caso de dissídios trabalhistas e o de estabelecer sociedades cooperativistas destinadas a promover o emprego dos trabalhadores.

A *Amalgamated Society of Engineers*, criada em 1850, foi considerada como um novo modelo, porque se baseava em altas contribuições por parte de seus membros e previa a concessão de consideráveis benefícios assistenciais; também encaminhava as negociações diretas e os dissídios coletivos.

No decorrer dos dois decênios seguintes, foram formados novos grupos de sociedades, do tipo da *Amalgamated*.

Em 1859 foi promulgada uma lei dando aprovação à fórmula de negociações conhecida como “persuasão pacífica”, bem como aos acordos sindicais destinados a regular os salários e condições de trabalho. Mas, ainda nessa ocasião, os Sindicatos estavam sujeitos a ser considerados como associações ilegais, porque a sua finalidade poderia ser acusada de restritiva da liberdade do trabalho.

O *Reform Act* (Lei da Reforma), de 1867 e as leis sindicais de 1871 e 1876 resultaram em mais completo reconhecimento dos Sindicatos. Esses dispositivos legais definiram o termo “Trade Union”, removeram as dificuldades legais previamente encontradas por aquelas associações cujas finalidades eram consideradas como restritivas do trabalho, e estabeleceram a forma de registro dos Sindicatos.

Em 1868 o *Manchester and Salford Trades Council* convocou um congresso nacional sindical,

com a participação de organizações sindicais e associações de classe. Esse congresso se vem reunindo todos os anos, até o presente.

O *Trade Disputes Act* (Lei dos dissídios trabalhistas), de 1906, estabeleceu que uma ação civil por procedimento irregular não poderia ser movida contra os Sindicatos e definiu o caso de conspiração civil em dissídios trabalhistas. A Lei dos Sindicatos, de 1913, legalizou o estabelecimento pelos Sindicatos de fundos para fins políticos, sujeitando-os a certas restrições.

O *Trade Disputes and Trade Union Acts* (Lei dos Dissídios Trabalhistas e dos Sindicatos), de 1927, aprovada pelo Parlamento por ocasião da grande agitação operária resultante das greves nas minas de carvão, definiu o direito de greve, considerando ilegal o que geralmente se chama de "General Strike" (greve geral); ampliou o sentido dado ao crime de intimidação e condicionou ao acordo dos interessados, em cada caso, o direito de obter, para fundos de natureza política, contribuições dos membros do Sindicato. Por ocasião do último Governo Trabalhista, esta lei, encarada com hostilidade pelos Sindicatos, foi revogada pelo *Trade Disputes and Trade Unions Act* (Lei dos Dissídios Trabalhistas e dos Sindicatos), de 1946, ainda hoje em vigor.

DEFINIÇÃO DE SINDICATO

Considera-se na Inglaterra como Sindicato qualquer sociedade, temporária ou permanente, que tenha como objetivo principal, em seu estatuto, o exercício de uma, ou mais de uma, das seguintes atividades:

- a) regular as relações entre trabalhadores e patrões, ou entre trabalhadores, ou entre patrões;
- b) impor condições restritivas à condução de qualquer trabalho ou comércio;
- c) conceder benefícios aos seus membros.

DISSÍDIOS COLETIVOS

Os Sindicatos foram criados, estabeleceram-se em bases firmes e estenderam seu poder e influência social sobretudo como agências de negociação de dissídios coletivos. Em outras palavras, os Sindicatos se impuseram como a forma de organização que permitia aos empregados regular seus salários e condições de trabalho, melhorando-os tanto quanto possível. Todas as outras atividades dos Sindicatos devem ser consideradas como subsidiárias desse objetivo principal, posto que o sucesso sindical neste particular tem sido a condição essencial da sua sobrevivência e a base do seu desenvolvimento. E' interessante observar que, na Inglaterra, assim que os Sindicatos se sentiram suficientemente fortes para regular salários e condições de trabalho por negociação direta com os empregados, passaram a dispensar a assistência governamental nesse setor.

A finalidade do dissídio coletivo é limitar a liberdade dos empregadores na direção de seus negócios. Esses limites são fixados por meio de acordos negociados voluntariamente, os quais, na Inglaterra, não têm a força legal de contratos comerciais, embora seus dispositivos possam, expressa ou implicitamente, vir a constituir os termos de contratos individuais de emprego.

O sistema do dissídio coletivo permitiu aos trabalhadores proteger seus interesses, em relação ao seu emprego, de três modos. Primeiro, eliminando a competição que, de outro modo, existiria entre os trabalhadores, que, quando desempregados, seriam levados a aceitar remuneração mais baixa por seus serviços, no afã de obter emprego. Em segundo lugar, utilizando sua força conjunta, puderam os Sindicatos, em condições favoráveis, obrigar os empregadores a conceder aumento de salários e outras melhorias, que foram posteriormente incluídas como condições normais de emprego. Finalmente, o dissídio coletivo se constituiu em proteção dos empregados contra o tratamento arbitrário pelos patrões, libertando-os do favoritismo e outras formas de discriminação.

O dissídio coletivo também se destina à solução de divergências que possam surgir entre empregadores e empregados, tanto na interpretação de contratos de trabalho como em questões omisitas. Na Inglaterra, as questões que se originam em estabelecimentos isolados são geralmente tratadas de acordo com regras preestabelecidas. Na maioria dos casos, procura-se encontrar uma fórmula aceitável para ambas as partes, de preferência à consulta a advogados, cuja opinião se basearia na interpretação estritamente legal do contrato. Este é, na realidade, outro aspecto da flexibilidade do sistema voluntário de negociações.

A evolução das formas de dissídio coletivo até o presente momento tem revelado uma tendência à ampliação progressiva do seu escopo. O dissídio coletivo começou como um acordo destinado a regular as condições de emprego para os trabalhadores de uma certa profissão em um certo local de trabalho. Hoje, são assinados acordos de âmbito nacional e que se aplicam a todas as classes de trabalhadores manuais empregados por uma indústria. Os dissídios coletivos tratam, sobretudo, de problemas relacionados com salários e horas de trabalho. Não apenas dos salários mínimos ou padrões, ou do número normal de horas de trabalho por semana, mas, também, das escalas de pagamento por tarefa e outros sistemas de pagamento à base de produção, das tabelas de horas extraordinárias e do trabalho em dias feriadados. Algumas vezes, discutem a inclusão nos contratos de trabalho da garantia mínima de uma semana de emprego. Outros assuntos que podem ser tratados em dissídios coletivos na Inglaterra são o emprego de aprendizes ou de menores, os esquemas de treinamento, a definição de tarefas e distribuição do trabalho e questões de discipli-

na e promoção. Mais recentemente, e principalmente nas indústrias nacionalizadas, as pensões para trabalhadores manuais foram incluídas, pela primeira vez, entre assuntos tratados em dissídio coletivo.

BENEFÍCIOS PARA MEMBROS

Além da proteção dada ao trabalhador e da melhoria das condições de trabalho, os Sindicatos oferecem aos seus membros uma série de benefícios, que variam de Sindicato a Sindicato. Esses benefícios podem consistir no pagamento de ajuda em dinheiro, em caso de doença, acidente ou morte, ou em auxílio para funeral e maternidade. Alguns Sindicatos concedem também auxílio financeiro durante o desemprego.

O pagamento de benefícios em dinheiro é uma das funções mais antigas dos Sindicatos, tendo muitos deles sido organizados como clubes profissionais ou associações beneficentes, nos dias em que os trabalhadores e suas famílias dependiam da caridade alheia quando se encontravam em dificuldades por causa de doença, acidente, perda de emprego ou morte. O sistema moderno de seguro social diminuiu a importância desses benefícios, mas, onde eles foram estabelecidos como parte da atividade dos Sindicatos, ainda prevalecem nas mesmas bases de antigamente.

A proteção legal é oferecida pelos Sindicatos aos seus membros sobretudo quando, vitimados por acidentes do trabalho, ou quando, acusados de crimes ou contravenções relacionados com a função que desempenham, se vêm envolvidos em processos judiciais. Os Sindicatos protegem seus membros, nos casos de acidentes do trabalho, dirigindo as negociações em seu favor e, se necessário, tomando parte ativa no processo judicial, sem ônus para os sindicalizados.

Quando os trabalhadores contraem doenças profissionais e têm direito a indenização, os Sindicatos defendem seus interesses, em caso de processo judicial ou se um laudo médico tiver que ser obtido. Os Sindicatos também assistem os trabalhadores fazendo investigações das indústrias julgadas prejudiciais à saúde e obrigando-as a serem incluídas entre aquelas assim consideradas, para efeitos de indenização.

A proteção legal oferecida pelos Sindicatos inclui a defesa dos seus membros na justiça, quando são acusados de crimes funcionais — velocidade excessiva nas estradas, falta de registros legais, e outros semelhantes. Inclui-se também na proteção legal a assistência ao sindicalizado na obtenção do auxílio de desemprego e de benefícios assistenciais.

Alguns Sindicatos oferecem subvenções e bolsas de estudos destinadas a permitir aos seus membros melhorar sua educação por meio de cursos de correspondência, cursos diurnos, cursos de fim de semana e cursos de verão. Os sindicalizados podem ainda frequentar os Cursos de verão organizados pelo *Trade Union Congress* (Con-

gresso dos Sindicatos) e pelas Universidades; certos Sindicatos oferecem também bolsas e subvenções para ajudar os membros que freqüentem escolas em regime de tempo integral. Outros ainda, como o *Union of Post Office Workers* (Sindicato dos trabalhadores dos Correios) e o *The Transport and General Worker's Union* (Sindicato dos trabalhadores em transporte e trabalhadores em geral) organizam cursos especiais. A Escola de Economia e de Ciências Políticas da Universidade de Londres mantém cursos especiais para a formação e o aperfeiçoamento de funcionários dos Sindicatos, que recebem bolsas de estudos para este fim.

RELAÇÕES ENTRE OS SINDICATOS E O ESTADO

As relações entre os Sindicatos e o Estado, na Inglaterra, devem ser consideradas sob três aspectos principais: o das relações industriais, o da formulação de diretrizes econômicas e o da política partidária.

A atividade dos Sindicatos no que diz respeito ao estabelecimento de salários, condições de emprego e outros problemas da indústria, preenche uma função social de grande importância, função esta que é desempenhada, em outros países, diretamente pelo Estado.

Contribuem os Sindicatos, dêsse modo, para que se estabeleçam e mantenham boas relações entre empregadores e empregados, e se reduza o número dos dissídios e interrupções do trabalho. Regulando e melhorando os salários e condições de trabalho, os Sindicatos contribuem ainda para o estabelecimento de um razoável nível de vida, condição básica para a prosperidade e a paz social do país. Na indústria britânica de hoje há um grande número de conselhos e comitês mistos que representam os empregadores e os Sindicatos. Estes órgãos são regulados por atos constitutivos que contêm dispositivos prevendo reuniões periódicas nas quais assuntos trazidos por cada uma das partes são discutidos; também definem, aqueles dispositivos, o modo de tratar quaisquer questões que possam surgir. A existência deste mecanismo bilateral estabelecido voluntariamente permite a ambas as partes dar atenção constante às condições da indústria e ajustar, por meio de acordos, tôdas as divergências existentes.

A opinião e a assistência dos Sindicatos são freqüentemente solicitadas pelo Governo e pelo Parlamento na formulação de diretrizes econômicas e sociais. Os Sindicatos são convidados freqüentemente a prestar depoimento perante as Comissões Reais ou perante Comitês de Inquérito, e essas comissões ou comitês incluem comumente representantes dos trabalhadores, designados após consulta feita ao *Trade Union Council* (Conselho dos Sindicatos) ou aos Sindicatos diretamente. E' também de uso nos departamentos do Governo procurar a opinião e a assistência dos Sindicatos quando se examina qualquer projeto de legislação relativa à indústria ou a questões

sociais. Essas consultas continuam mesmo depois que o projeto de lei é submetido ao Parlamento. Aos Sindicatos foram confiadas também funções administrativas relacionadas com os esquemas estatais de seguro contra desemprego, assistência ao desempregado e seguro contra doença.

Os Sindicatos exercem também importante função na vida política da Inglaterra. Muitos deles financiam a campanha de seus membros que se candidatam ao Parlamento ou a Conselhos locais, tendo grande número de Sindicatos um ou mais dos seus membros na Câmara dos Comuns. Os membros dos Sindicatos que são eleitos para o Parlamento, se filiam, geralmente, ao grupo parlamentar do Partido Trabalhista. A maior parte dos membros desse Partido, com efeito, pertence a Sindicatos, embora nem todos recebam auxílio financeiro dos mesmos em suas campanhas políticas. Os Sindicatos continuam grandemente interessados no Partido Trabalhista, que eles ajudaram a criar, porque a experiência lhes ensinou a necessidade de ser mantido um Partido independente que se identifique com os trabalhadores. Em 1945 havia na Inglaterra 69 Sindicatos, com 2.510.369 de associados, afiliados ao Partido Trabalhista; também a ele ligadas estavam seis Sociedades Socialistas e Cooperativas que contavam com 41.281 associados. A constituição do Partido Trabalhista determina que 12 dos 25 membros do Comitê Executivo Nacional sejam indicados por Sindicatos afiliados e eleitos por seus delegados na conferência anual do Partido.

Vimos, assim, alguns dos principais aspectos do Sindicalismo na Inglaterra. Alguns desses aspectos são tipicamente britânicos e caracterizam formas de organização dificilmente adaptáveis a outros países. Outros, porém, são comuns aos sis-

temas sindicais adotados em outros países ou com possibilidades de assimilação ou adaptação.

Em resumo, podemos afirmar que os Sindicatos na Inglaterra:

a) não são, como na França ou na Itália, apêndices ou instrumentos de ação de grandes partidos políticos e sim organizações profissionais para a defesa dos interesses de seus membros;

b) desempenham, todavia, os Sindicatos ingleses, considerável influência na vida política do país, exercendo atividades de caráter político, financiando eleições de seus membros para o Parlamento e apoiando a política parlamentar do Partido Trabalhista;

c) são os Sindicatos associações inteiramente livres da ação governamental, não dependendo da sua criação e funcionamento de qualquer permissão ou autorização do Governo nem de qualquer contribuição pública de caráter compulsório;

d) participam ativamente os Sindicatos da vida pública, colaborando no preparo de leis e de atos governamentais de grande repercussão nas atividades econômicas e sociais e na execução de serviços de interesse público.

Para concluir, podemos ainda dizer que os Sindicatos ingleses não têm um caráter revolucionário nem adotam programas ou defendem reivindicações frontalmente contrários ao regime econômico e social vigente no país. Preferem batalhar por medidas concretas e práticas em favor das classes trabalhadoras e exercer uma influência política no sentido de obter, do Parlamento e do Governo, a adoção destas medidas e a extensão da legislação de proteção ao trabalho e de assistência e previdência social.

O D.A.S.P. e a Política Orçamentária do Governo

FAUSTO MAIA

OBSCURANTISMO ou inópia que proscreve dos esquemas reivindicatórios — e os substitui por slogans vazios de substância política — os mais altos problemas da Administração Pública, já ausentes dos currículos universitários, é que responde pelas restrições ao D.A.S.P., constantemente crivado pelo bizantinismo de alguns elementos da imprensa e do Parlamento. Tal mentalidade, porém, é progressivamente superada graças à resistência sadia daquele órgão que vem adaptando à realidade brasileira o que de melhor há na vanguarda democrática contemporânea, máxime o de padrão anglo-saxônico.

A pugnacidade com que enfrenta o “mare magnum” de interesses contrapostos à linha marcante do movimento renovador de suas iniciativas, é o eloqüente contraponto do D.A.S.P. à obsolência de rotinas e sobrevivência contrastantes com os altos níveis de rendimento de trabalho, acentuadamente conquistados com seu advento, pela máquina administrativa do Estado.

E cumpre ressaltar que aos índices de produtividade decorrentes do aprimoramento institucional, correspondem os mais elevados padrões de moralidade e dignidade administrativa. Nesse particular, talvez a pesquisa estatística revelasse que as distorções da ética funcional, ou os crimes contra a administração pública, ocorrem, as mais das vezes, nos setores despolicidados, carentes do critério seletivo impôsto pelo D.A.S.P. ao recrutamento de pessoal. Êste escolhido rigorosamente, sem protecionismo, entrega-se à faina construtiva sem outro objetivo senão dedicar o tempo ao trabalho profícuo e dignificador, e estendê-lo por vezes a outras metas de aperfeiçoamento potencial. Daí conclusiva afirmação de que a flâmula da vitória na campanha de moralidade administrativa cabe, por prioridade, ao D.A.S.P. e não lhe podem arrancar os mistagogos da opinião em vésperas de pleitos que com a mística publicitária transportam para a área nacional os mesmos processos de propaganda do Partido Republicano, nos Estados Unidos, contra o Presidente Truman, ferozmente acusado, no último prélio sucessório, de corrupção administrativa. E continuam ali as acusações recíprocas num verdadeiro rodízio da responsabilidades entre os partidos; e dêsse plágio político é vítima entre nós o Presidente Vargas. Mas o aspecto principal a que visa êste comentário é fixar os assuntos ligados à Lei de Meios e às possibilidades de sua exe-

cução. Todo o trabalho orçamentário evidentemente é função no setor da administração de uma equipe supervisionada pelo Diretor da Divisão de Orçamento. Êste através das Seções de Informes Econômicos e Pesquisas Técnico-Orçamentárias, presta atenta colaboração aos membros e Comissões do Congresso Nacional, propiciando elementos aos debates orçamentários. À frente daquela Divisão está alto funcionário Técnico de Administração, de sólido conhecimento dos problemas dos órgãos de execução, e que com notória habilidade usa com os postulantes, quer da esfera administrativa, quer do Legislativo, de tática cobertura da distância entre o que pretendem êles e o que lhes podem ceder os elaboradores do orçamento — isto sem exorbitar as limitações técnicas. E' tarefa árdua que acarreta, não raro, desapontamentos insopitados em letra de fôrma. Não sabemos se é dêsse teor o reparo de um matutino que tacha de errada a Proposta Orçamentária do D.A.S.P. como se êste órgão federal se emparelhasse com qualquer Câmara de Vereadores, de orçamento falho e tumultuário. O tópico aliás retrata o articulista jejuno em matéria financeira. Se compulsasse a Constituição mais acuradamente, teria visto que o art. 67, § 1.º prescreve a iniciativa simultânea à Câmara dos Deputados e ao Presidente da República “de todas as leis sôbre matéria financeira”. Nesta inclui-se é evidente a Lei de Meios que já na vigência da Const. de 91, libérrima para o Legislativo, com predominância no assunto, impunha ao Executivo a apresentação da Proposta do Orçamento. E' SIMÕES LOPES quem afirma (“R.S.P.”, fevereiro 1944): “A Lei n.º 30 de 8 de janeiro de 1892 considerava crime contra as leis orçamentárias a não apresentação de Proposta pelo Executivo”. Cabe hoje, igualmente, a Proposta ao Executivo, através, já se vê, do competente órgão auxiliar da Presidência da República, o D.A.S.P., tècnicamente equipado para êsse fim; são noções elementares de organização administrativa que despreza o comentarista. Destruída a preliminar, entremos no mérito do *escandaloso* “deficit” do Orçamento, ponto alto do tópico em aprêço. Inicialmente, não temos missão delegatória do D.A.S.P. para retificar conceitos emitidos pelo comentarista, nem confrontamos os dados em que se baseou êste. No próprio contexto da crítica ficamos sabendo que o “deficit” foi alterado na Câmara que o aumentou. Con-

vêm entretanto combater desde logo o tabu do "deficit". O sentido de *carência* que a palavra lhe confere nem sempre tem exatidão econômica. A Inglaterra por exemplo mantém a balança do comércio exterior deficitária e isto não prejudica sua economia em face da compensação das receitas oriundas dos serviços prestados no estrangeiro — navegação, seguro e investimento de capitais em outros países. A balança do comércio exterior do Brasil apenas equilibrada sem excedentes de exportação sobre a importação, não ofereceria meios para pagamento das obrigações no estrangeiro, além de que os países jovens precisam do afluxo de capitais de fora, para a expansão de sua economia, mesmo com desequilíbrio de balança. Deixemos à margem o aspecto econômico e consideremos o orçamento como documento financeiro. Apresenta este sempre do lado da receita como renda extraordinária o produto das operações de crédito até o limite autorizado para cobrir o "deficit". E' isto comum a quase todos os países. No Anuário Estatístico da Sociedade das Nações no referente às Finanças Públicas de 60 países, lê-se: "A coluna da receita indica o montante total abrangendo o produto do empréstimo e o saldo do ano anterior". (*O "Deficit" Orçamentário*, RICHARD LEWINSOHN — "R.S.P." — maio e junho 1947). Este mesmo autor citando financistas dos Estados Unidos, Inglaterra e outros países afirma o seguinte: "O orçamento não é apenas um instrumento para as atividades inerentes ao Governo: ele deve ser, também, um impulsionador e regulador da economia nacional, e um orçamento desequilibrado em economia florescente é melhor que um orçamento equilibrado em uma economia paralisada". E acrescenta: ... "em determinadas circunstâncias o Estado deve despendar mais do que auferir, causando propositamente um "deficit" ainda mesmo que tecnicamente seja possível equilibrar o orçamento." (*ob. cit.*). O fulcro, porém, de toda a argumentação que elimina o espantinho do "deficit" ou os efeitos deste nas finanças do País está na premissa que nos oferece autoridade máxima no assunto, ARÍZIO DE VIANA, para quem a Lei de Meios é simplesmente lei autorizadora e não obriga o Poder Executivo a uma integral execução do que nela se contém, mas tão-somente lhe traça os limites financeiros da ação administrativa. Quer dizer a sanção da Lei de Meios importa a aceitação de limites qualitativos e quantitativos. Não

pode acarretar o compromisso da execução integral, mas apenas de não exorbitar as autorizações dadas". Se assim não fôr — acrescenta o Diretor-Geral do D.A.S.P. — qualquer economia e maior discernimento na aplicação dos dinheiros públicos tornar-se-ia praticamente impossível no recurso da execução orçamentária. Essa concepção aberra de seus limites temporais e da própria idéia do plano. Não há país civilizado que o perfilhe". Depreende-se do exposto que o "deficit" tem o poderoso corretivo nas mãos do Executivo: basta que este não aplique as discriminações das verbas senão ao que figura na agenda do trabalho planejado. Evita, assim, se malbaratem os recursos indispensáveis à economia nacional. Finalmente convém este remate oportuno, ainda de ARÍZIO DE VIANA, sobre a política orçamentária, no precioso volume *D.A.S.P. — Instituição a Serviço do Brasil*: "E' no terreno da política orçamentária que se tem de processar a mais íntima cooperação entre os Poderes Legislativo e Executivo como condição indispensável do equilíbrio financeiro, adequação e redução das despesas às suas justas proporções e finalidades, seleção dos investimentos essenciais, fixação das prioridades em função da capacidade tributária do País. São extremamente graves as responsabilidades do Congresso Nacional neste particular. As autorizações de despesas, a inclusão de dotações especiais na Proposta Orçamentária, a concessão de recursos para quaisquer obras ou serviços, auxílios e subvenções, devem ser objeto de mais rigoroso exame das duas Casas do Parlamento, em face da precariedade e das limitações tributárias já mencionadas — fator negativo ameaçando estrangular o nosso surto de desenvolvimento econômico. A esse tradicional obstáculo há que acrescentar a não aplicação durante o exercício de recursos previstos e concedidos — os créditos não utilizados; e por outro lado a reduzida capacidade executiva da máquina administrativa em virtude de sua deficiência de pessoal e métodos de trabalho". (*ob. cit.*). O volume mencionado, edição do Serviço de Documentação do D.A.S.P. deve ter ampla divulgação para neutralizar a campanha movida contra um dos mais importantes órgãos da Administração Pública visado pela onda de confusão oriunda de impostores que usam da palavra ou do verbo não no sentido bíblico de criação mas como instrumento de destruição demoníaca, verdadeiros apóstolos do Nada.

Psicologia Didática

CELSO DE MAGALHÃES

I

PSIKOLOGIA, do grego *psyché* e *logos*, como o próprio nome indica, é a ciência que trata do espírito, que tem por objeto os fenômenos da vida intelectual. Modernamente, a psicologia ainda pode ser encarada sob o ponto de vista clássico, isto é, das faculdades da alma, que se baseia no método de introspecção; ou ainda como resultante da própria Fisiologia, como a concluiu WUNDT, chegando-se mesmo ao domínio das Matemáticas, como o fez HERBART, ou então, considerando-a a ciência do comportamento, em cujo campo se colocaram FREUD, ADLER, JUNG e os grandes psicólogos americanos.

Dizer como o indivíduo reage em face de situações de sua atividade normal, dizer como tais reações podem ser benéficas ou prejudiciais, úteis a ele mesmo ou ao grupo a que pertence, tal o objetivo da Psicologia do comportamento.

Dentro dela não haverá conceitos gerais — existe uma psicologia da criança, como outra do adulto; uma do estadista, como outra do funcionário e do soldado; uma do professor, como outra do aluno.

E' dentro dessa concepção que fazemos o presente estudo.

II

Entre os fatores importantíssimos que concorrem para o aperfeiçoamento dos servidores do Estado, coloca-se, em primeiro plano, o professor dos cursos de treinamento extrafuncional.

No âmbito geral da instrução pública, há que considerar dois tipos de professores, inconfundíveis e indispensáveis ambos: de um lado, o sábio que pesquisa, experimenta, busca princípios e leis, construindo ciência, melhorando o patrimônio intelectual da humanidade; doutro lado, o homem que transmite a seus contemporâneos os conhecimentos atuais das ciências, cuja única missão é elevar esses mesmos contemporâneos à altura intelectual necessária ao exercício de certas atividades de ordem social ou cultural.

As características dum e outro professor devem ser diversas, profundamente diversas mesmo, pois diferentes, profundamente diferentes são seus objetivos: um faz ciência; outro transmite a ciência feita.

O primeiro tipo, o do sábio-professor, é estranho aos cursos de aperfeiçoamento dos servidores do Estado, colocando-se por isso fora do

setor burocrático de ensino; o segundo, porém, e daquele que transmite conhecimentos, esse é, nada mais, nada menos, que a viga mestra dos referidos cursos, cuja eficiência e rendimento dele dependem.

A psicologia dum e outro, evidentemente, não de diferir; nem ao menos se assemelham, dada a diversidade de funções e de objetos.

O presente estudo nada tem a ver com o sábio-professor; só nos preocupa o segundo tipo — o professor dos cursos de aperfeiçoamento para servidores públicos.

III

A primeira característica do professor que leciona, que dá aula, que fala para uma classe de alunos, é o domínio perfeito da matéria, da disciplina cujos mistérios se incumbiu de desvendar ao auditório.

Infelizmente, "professôres" pode haver que não satisfazem a esse primeiro requisito e que, talvez mesmo como alunos não estivessem ainda preparados para *compreender* a matéria a que se arrogam o direito de ensinar como se Mestres foram. E isso pode acontecer porque, não raras vezes, a escolha do professor, do funcionário que vai dar aulas, não se faz pelo seu conceito funcional como especialista na matéria, mas em virtude de outros fatores aos quais nem sempre ficam estranhos os honorários.

Mas admitamos que, no caso em apreço, seja o professor competente na disciplina que vai lecionar.

Estará só com isso resolvido o problema? Estará o professor, só por isso, em condições de preencher perfeitamente aquilo que dele se espera?

Não.

E não, porque o professor também necessita de personalidade, precisa de apresentação pessoal, que depende de físico, de aprumo, de desembaraço.

Desde que sobe ao estrado da aula, tem o professor de causar no espírito dos assistentes a convicção de sua superioridade; é necessário que ele domine logo de início.

Tal como o médico que tem de inspirar confiança ao doente, se o pretende curar, há de o professor dominar a classe, para que os alunos a ele se entreguem de espírito aberto, confiantemente, escancarando-lhe as portas da receptividade intelectual.

Sem isso não se desfarão as barreiras que inibem o entendimento.

IV

Outra qualidade necessária reside na cultura geral, nos conhecimentos que o professor pode ter dos mais variados assuntos, visto que, no campo intelectual, não há compartimentos estanques, todos se intercomunicam e, assim, ninguém pode discutir com proficiência determinado assunto, se o encara apenas sob o ponto de vista particular, sem consideração pelas suas relações com o conjunto de fatores gerais.

Além disso, tal demonstração de cultura por parte do professor serve para aumentar-lhe o prestígio entre os alunos. Por ilação muito simples, concluem eles que, conhecendo tanto de coisas alheias à sua especialidade, evidentemente terá o professor de conhecer muito bem a matéria que lhe cabe ensinar.

Contudo, uma demonstração de cultura geral deve ser feita a propósito, no momento oportuno, sem afetação, porquanto, se o não fôsse, provocaria resultados opostos, do ridículo, fazendo o professor, eivado de preciosismo, perder eficiência, desmerecer.

V

Há pessoas que, conhecendo rudimentos de determinada matéria, se esforçam por conseguir uma cátedra de professor, julgando, possivelmente, que os alunos não podem perceber tal deficiência, por saberem ainda menos que ele.

Há nisso uma grande ilusão: quem mais conhece a capacidade do professor é o aluno, da mesma forma que são os companheiros de trabalho que conhecem os expoentes da repartição, ao contrário do que pensam certos chefes, muito interessados em querer impingir como experiências, verdadeiras mentalidades primárias.

Desde o primeiro dia de aula, sabe o aluno se o professor é competente ou não, se domina ou não domina a matéria, se merece atenção e respeito ou desinteresse e desprezo.

E aí do professor se o balanço lhe fôr desfavorável: enquanto permanecer no estrado, enfaticamente pôsto, de giz na mão, índice levantado, à busca das palavras que impressionem, os alunos trocam risotas, comunicam-se por debaixo das carteiras, passam papêzinhos com ditos espi-rituosos, apelidam o professor, levam-no a ridículo...

Depois disso, acabou-se o professor; perdida sua autoridade, não mais pode ensinar... Daí por diante, os alunos aprenderão só o que estiver nos compêndios e conforme o puderem entender; estão sem guia intelectual, perderam o mestre!...

VI

O professor que pretende impressionar, inspirar confiança, dominar — como é de sua obrigação — deve dar aula em pé, não sentado. Parecerá isso uma questão de somenos, mas não é.

A simples posição, a simples postura física como que nivela ou distingue o professor em relação aos alunos: sentado, são todos iguais; de pé, o professor é o *mais elevado*, é o superior, como o deve ser, o que adquiriu o direito de dominar.

Há nisso muito de psicologia que não escapa aos entendidos. Só mesmo quando o professor dispõe de fortes características pessoais é que se poderá permitir o luxo de sentar, sem incorrer no nivelamento da postura condenada.

Mas tais professores, todos o lamentamos, raros, muito raros são.

VII

O professor deve ter um sistema nervoso equilibrado e, quando o não tiver, capacitado de suas responsabilidades, aparentará tê-lo: a educação é o processo pelo qual o selvagem se torna civilizado.

Sem um tal sistema nervoso, passa o professor o tempo todo a mostrar aos alunos que a aula é, para ele, uma grande massada. Está sempre a queixar-se de cansaço, de falta de tempo para preparar as lições... Está sempre de mau humor para responder a perguntas, para repetir explicações, para dissipar dúvidas...

Um professor fisicamente deprimido, deprime o ambiente, rouba entusiasmo aos alunos, é mau professor.

E não são raros os de tal tipo; professores apenas por instinto comercial, aceitam tôdas as designações, todos os convites remunerados para aulas e, depois, se apresentam exaustos sob o peso da carga excessiva que buscaram.

Mercadores não servem para o ensino. O magistério é sacerdócio e, como tal, deve ser compreendido, ainda que o Estado, compulsoriamente, chame a ordem os recalcitrantes.

E chamará?!...

VIII

Ao falar, é preciso que a dição do professor seja boa, sua voz clara e adaptada ao ambiente, de timbre agradável. O professor afônico, que fala baixinho, de voz monótona ou cheia de assonâncias, desagrade, fatiga o aluno; o que pronuncia mal as palavras dificulta a apreensão das idéias e conceitos, cai no ridículo, serve de zombaria. De qualquer modo, esse professor gera fatores negativos, que impedem ou atrasam a aprendizagem; não pode ser bom professor.

O processo verbal por cujo intermédio o conhecimento é transmitido pode consistir em conferência, discurso ou palestra. Não é indiferente usar de um ou do outro.

O professor que leciona, fazendo conferências, fala bem, expõe bem o assunto, mas entra em minúcias descabidas, divaga, perde-se em abstrações de forma a dificultar aos alunos o acompanhamento, quiçá mesmo a descoberta do motivo principal da aula. Só ele fala, e mais ninguém!... Pela verbosidade, pela prolixidade, talvez mesmo

elegante, mas desnecessária, impede que o aluno diferencie o fundamental do acessório.

Se falasse para uma assistência de entendidos no assunto, êsse professor daria uma esplêndida aula, porque os entendidos não se deixariam absorver pelas minúcias da exposição e, facilmente, seguiriam, como num trecho sinfônico, a frase musical dominante.

Mas o professor conferencista, longe de ser simples como um trecho de Verdi, é uma harmonia wagneriana: embora se goste dela, da primeira vez é impossível entendê-la. O professor conferencista não é bom professor.

O segundo tipo, o professor que faz discursos, o orador, êsse inflama, entusiasma, eletriza. E' o homem que se dirige ao sentimento dos alunos, que lhes desperta a emotividade, mas não lhes fala à inteligência: empolga, mas não esclarece. Êle encanta, transporta, enleva; os alunos o aplaudem até o fim da aula; desejam ouvi-lo mais, gabam-lhe os dotes oratórios, acham-no um prodígio — tudo isso é fruto da sentimentalidade; mas pouco aprendem com êle. Naquele caudal de ricas e lindas expressões, perde-se o conteúdo. No dia dos exames, verificam os alunos, com surpresa, que pouco discerniram na catadupa verborrágica do mestre. Mas não culpam o professor; nem pensam nisso, pois continuam a admirá-lo. Culpam-se a si mesmos, recriminam-se, julgam-se incapazes, coitados!...

De qualquer forma, os conhecimentos não foram transmitidos; não houve aproveitamento. Assim, pois, o professor que dá aulas fazendo discursos não é bom professor.

IX

Finalmente, temos o último tipo, o do professor que dá aulas conversando, o que palestra com os alunos. Êsse aplica o método socrático da dialogação, põe o aluno à vontade, não o constrange, nem o extasia; dá-lhe a impressão de que está diante de um colega mais instruído, de um camarada seu, de maior preparo e instrução.

O professor que dá aula conversando, interrompe frequentemente a atenção do aluno, dá-lhe descanso mental em doses curtas. A atenção é uma faculdade que precisa ser interrompida para tornar-se eficiente. Enquanto o professor fala com um dos alunos, deixa flutuar o pensamento aos outros; enquanto pergunta a êste, obriga aquêle a raciocinar; enquanto dosa as possibilidades do primeiro, força o segundo a dosar suas próprias possibilidades.

Êsse é o melhor tipo de professor, o mais difícil de encontrar, o mais perigoso de realizar. Com efeito, é necessário dispor de cabedal bastante, dentro e fora do assunto, para atender à curiosidade de uns, à *perfidia* de outros — alunos há que procuram dar xeque-mate ao professor. Sem isso o professor não poderá manter seu prestígio pessoal, impondo autoridade e conservando a disciplina da classe.

O professor que não possui tais qualidades não poderá pretender dar aula conversando: cairá no ridículo e promoverá a anarquia entre os alunos, não lhes transmitindo, como de seu dever, os respectivos conhecimentos. Não é bom professor.

X

Quando os alunos encontram um verdadeiro professor, dêsse terceiro tipo, aquêle que, mostrando cultura e capacidade, mais parece, no entanto, um colega de turma, um amigo, um irmão mais velho, agarram-se a êle, não o deixam mais. Querem-no para conselheiro, dentro e fora da disciplina lecionada, na vida escolar como na vida privada; buscam-no sempre, gostam de tratar com êle, tomam-no para juiz de suas ações.

Um bom professor é como um bom chefe de serviço — pai pela autoridade benevolente e pela experiência que transmite.

O bom professor não deve resumir suas atividades apenas em transmitir conhecimentos, mas também em promover a educação de seus alunos, concorrendo para lhes formar e aperfeiçoar o caráter. Ora, só o professor-amigo, o professor-conselheiro, o professor do terceiro tipo é que poderá conseguir tanto. Logo, o professor que dá aulas conversando é o melhor de todos porque, não só se apossa da inteligência do aluno, como da própria alma que lhe é abandonada, livre de barreiras inibitórias, e onde poderá imprimir as qualidades indispensáveis à harmonia social e à grandeza da pátria.

Êsse o tipo ideal para professor dos cursos de aperfeiçoamento dos servidores do Estado. Quem pretende aperfeiçoar um servidor público deve começar dando-lhe a impressão de que já se aperfeiçoou a si mesmo. A má escolha do professor levaria o aluno a concluir pela impossibilidade de ser aperfeiçoado, pois que do nada só o nada se tira e, quem não tem não pode dar.

O grande número de matrículas nos cursos de aperfeiçoamento não corresponde ao número dos alunos que chegam ao fim e, entre os que atingem a meta final, muitos o fazem apenas porque estão em procura do título. Entre as causas da desistência — um inquérito o diria — está o despreparo, a psicologia defeituosa de muitos professores.

Muito interessante seria, após certo período do curso, indagar dos alunos:

- a) está obtendo aproveitamento nas aulas?
- b) está satisfeito com o professor?

Num regime democrático, impor a alunos que se sacrificam à busca de conhecimentos, professores incapazes de satisfazê-los, é atentado que merece correção.

Além do mais, pagar a quem não merece, para criar complexos e desestímulo em muita gente aproveitável, é ofensa aos mais altos interesses da Administração Pública.

A Seleção dos Servidores do Estado e a Diagnose das Contra-Indicações Profissionais

II PARTE

HERSON DE FARIA DÓRIA

II — DISCUSSÃO DO PROBLEMA DA DIAGNOSE DAS CONTRA-INDICAÇÕES PROFISSIONAIS

1. GENERALIDADES

Conceito de diagnose das contra-indicações profissionais

A DIAGNOSE pode ser definida, no terreno da seleção profissional, como a determinação e identificação, quer das condições necessárias, quer das contra-indicações para o exercício de determinadas atividades profissionais.

Apresentando esta definição, pensamos permanecer nos limites fixados pelos conceitos já expendidos por autoridades no assunto e próximos da realidade constituída pelo emprêgo mais frequente dos seus termos.

Realmente — no dicionário de psicologia de WARREN (1) encontramos:

"Diagnose — o processo pelo qual a natureza de u'a moléstia ou desordem é determinada pelo estudo de suas origens, sua evolução e pelos sinais e sintomas por ela manifestados; 2. a determinação ou identificação de u'a moléstia por tal processo." "Diagnose diferencial — o método de distinguir umas das outras as moléstias ou desordens, de naturezas semelhantes, por certos sintomas significativos ou por manifestações ou por provas peculiares a uma e não a outras."

TIEGS, (2) que dedicou recentemente um volume ao problema da diagnose de habilidades e aptidões no campo da educação, convencionou:

"Diagnose — pode ser definida como a determinação e a identificação das causas de dificuldades do aprendizado e do ajustamento."

O Dicionário de Pedagogia Labor (3) recomenda:

"pensar no diagnóstico educativo não só nos estados patológicos, como também nos estados normais."

BAUMGARTEN, (4) referindo-se ao valor diagnóstico das provas de seleção declara:

"O problema do teste consiste em fornecer um diagnóstico; o indivíduo examinado possui aptidão e em que grau?"

CLAPARÈDE (5) emprega a expressão "diagnóstico das aptidões profissionais".

Notamos, pois, no uso dos termos diagnose, diagnóstico, prova de diagnóstico, valor diagnóstico, quando no campo da pedagogia ou da seleção e orientação profissional, abandono da forma "negativa" que o termo diagnose possui em medicina (negativa porque se refere a uma situação "indesejável" de moléstia ou desordem) e a tendência para a sua utilização sob forma tão "positiva" qual a de processo de verificação da existência de aptidões profissionais.

Para a justificativa total da convenção proposta no início d'este capítulo, surge um outro problema: Como conceituar a *contra-indicação profissional*?

A necessidade prática de determinar as causas de acidentes e fracassos profissionais que, de meio século para cá, vem preocupando os responsáveis e os economicamente interessados na racionalização do trabalho, focalizou dois aspectos diferentes do problema:

a) o acidente ou o fracasso é produzido por falta de "maior perícia" do trabalhador;

(3) Dicionário de Pedagogia — Editorial Labor S.A. — Rio de Janeiro, 1936, pág. 895 — 1.º Vº.

(4) BAUMGARTEN — *Les examens d'aptitude professionnelle* — Dunod — Paris, 1931. (Tradução de Thiers — M.), pág. 131.

(5) CLAPARÈDE — Ed. — *L'orientation professionnelle* — Publicação do Bureau International du Travail — outubro, 1922 — Cap. V., pág. 33.

(1) WARREN — *Dictionary of psychology* — Houghton Mifflin Cº — E.U.A., 1934.

(2) TIEGS — E.W. — *Test and Measurements in the Improvement of Learning* — Houghton Mifflin Cº — Boston, 1939, pág. 18.

b) o acidente ou o fracasso é devido a um "handicap" deste.

Observamos que em *a*, existe a habilidade exigida para o exercício da profissão, porém em nível insuficiente de desenvolvimento; em *b* a causa de acidente está na existência de um fator negativo que, por si, inutiliza tôdas as demais habilidades que o indivíduo possuía, indicáveis para a atividade em aprêço.

Oportunamente mostraremos como este problema é definido pela aplicação do método estatístico; o que importa, no momento, é fixar a idéia de que a contra-indicação pode apresentar-se sob aqueles dois aspectos e que, por esta razão, poderá admitir diferentes formas de tratamento.

Assim estabelecidos os conceitos básicos, passaremos ao estudo das *Fórmulas preferidas para a determinação das contra-indicações profissionais*.

De um modo geral, a determinação das contra-indicações profissionais pode ser feita:

a) na análise das ocupações;

b) na análise do indivíduo para determinar suas deficiências e idiossincrasias, isto é, as causas de desajustamento às condições de trabalho.

Realmente, quando reunimos elementos, por meio de estudos destas análises e verificamos praticamente quais os fatores de insucesso, a frequência do seu aparecimento, a sua maior ou menor influência na vida da organização, estamos identificando contra-indicações para o exercício da profissão, sem levar em conta o indivíduo que o realiza, e sim do modo mais impessoal, o fator humano. Na ocasião, porém, em que, de posse das informações colhidas por meio daqueles estudos iniciamos o trabalho de controle das contra-indicações, quer para admitir novos profissionais, quer para readaptar os existentes, focalizamos o indivíduo — começa a diagnose a existir sob uma forma diferente daquela já descrita.

Nos itens que se seguem abordaremos estes dois aspectos do problema.

2. A DIAGNOSE DAS CONTRA-INDICAÇÕES PROFISSIONAIS NO ESTUDO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO

A sistematização de informações a respeito do estudo das condições de trabalho tem sido tentada por diversos processos. Porém a sua forma "cristalizada", a nosso ver, está nas monografias profissionais.

O conteúdo dessas monografias varia de acordo com os fins a que se destinam, se à orientação profissional, se à racionalização do trabalho, se à seleção profissional.

A monografia organizada especialmente para fins de seleção deve determinar:

a) o que a profissão exige do profissional (qualidades físicas, morais, mentais e sociais);

b) quais as contra-indicações para o exercício da profissão.

Para atingir este *desideratum* os organizadores de tais monografias devem utilizar-se de métodos apropriados.

O problema de escolha do método tem sido alvo de estudos especiais mas ainda não se encontra tão definido como se deveria esperar e as soluções apontadas freqüentemente denotam mais a intervenção do bom-senso, do apriorismo e da inspiração momentânea que de critérios puramente científicos.

Dentre os mais utilizados para a consecução de tais objetivos encontramos os métodos psicotécnicos. Eles não devem ser considerados nem exclusivistas nem mesmo os melhores; aliás é atitude judiciosa aquela que determina: "a elaboração de monografias de profissões não deve ser feita por nenhum dos métodos isoladamente, pois que cada um deles apresenta vantagens e inconvenientes e é mais ou menos completo, segundo o ponto de vista do qual se estuda a profissão". (6)

Baumgarten, que dedicou todo um volume ao estudo do trabalho profissional e ao problema da seleção dos melhores trabalhadores, assim classifica os métodos psicotécnicos:

A — Método da característica livre;

B — Método da "enquête", questionário e interrogatório;

C — Análise da profissão:

- a) a "representação analítico-sumária;
- b) análise empírica;
- c) estudo psicotécnico do trabalho;
- d) método de exercício pessoal da profissão;
- e) método coletivo.

D — Métodos experimentais:

- a) método da correlação;
- b) método da variação concomitante;
- c) método dos maus rendimentos;
- d) método do rendimento máximo;
- e) método patológico;
- f) estudo experimental das condições anormais do trabalho;
- g) método científico de Kitson.

E — Método caracteriológico;

F — Método tipológico;

G — Método da estrutura.

Tendo feito uma análise minuciosa dos resultados obtidos com a aplicação desses métodos no estudo das condições do trabalho profissional, BAUMGARTEN chega à seguinte conclusão: (7)

(6) CARVALHO, M.M. — *Como organizar monografias para fins de orientação profissional* — In IDORT — Instituto de Organização Racional do Trabalho — S. Paulo, novembro de 1936, pág. 245.

(7) BAUMGARTEN, — *Les examens d'aptitude professionnelle* — (Trad.) Dunod — Paris, 1931 — pág. 105.

"No estado atual da Psicotécnica, todo o método é bom, nas mãos do bom psicotécnico. De um modo geral, para um *certo gênero de profissões*, determinados métodos são os mais apropriados". (O grifo é nosso).

Este "*certo gênero de profissões*", sugere desde logo a conveniência de um agrupamento de profissões que apresentem característicos de afinidade. Sugestão ditada pela lei do mínimo esforço, é verdade, mas que encontra logo, na prática, razões suficientes para existir. De fato, o número de atividades designadas, no campo de trabalho, sob o título de profissão, cresce dia a dia: (8) a construção de milhares e milhares de monografias, impraticável em um tempo reduzido, tornar-se-ia de certo modo inútil para os fins de seleção profissional que, cogitando apenas de escolher entre muitos candidatos quais os mais indicados para o exercício de uma profissão, deixa à orientação profissional a perspectiva de um número tão grande quanto o de profissões existentes para, em ponto determinado, enquadrar o indivíduo.

Esta conclusão nos leva a considerar que, para o melhor e mais rápido encaminhamento dos trabalhos de seleção, indispensável é que se proceda a uma tarefa inicial de classificação das profissões para as quais tenhamos que proceder ao recrutamento do pessoal.

Realizada esta classificação o problema da escolha do método para a organização de monografias estará em parte resolvido com economia de tempo e de energias.

Uma dúvida, porém, poderá ser levantada:

Convirá ser sugerida uma classificação "*a priori*"? Não falseará ela a solução do problema?

Duas explicações afastarão a dúvida:

1.^a) Na verdade não é possível de há muito uma classificação totalmente "*a priori*".

Qualquer tentativa que se faça não apresentará o sabor de novidade quando nos recordamos de que, em última análise, o "Platônico" "mito dos metais" é já uma tentativa de classificação das profissões e conta com mais de 2.000 anos de idade.

Aquêle que pensa hoje em uma empresa semelhante além da posse de elementos empíricos, que alheamente à sua vontade lhe são colocados ao alcance encontra nos trabalhos já realizados por IMBERT, J. AMAR ATWATER, SLOSSE e MAXWEILER, GUTTMAN, RADZIEJSKI, STRUMILIN, PIORKOWSKI, LIPPMAN e BAUMGARTEN vasto campo de inspirações e orientação. (9)

2.^a) A classificação que se proponha inicialmente deve servir apenas como hipótese de

trabalho — é por meio de uma contínua série de erros e acertos que a verdade a respeito de certos fenômenos pode ser obtida. Importa então que os empreendedores da tarefa proposta possuam essa capacidade de desapegarem-se do espírito opinático que leva o homem a considerar-se diminuído quando a realidade se apresenta diferente da sua primeira afirmação sobre um determinado assunto. Em resumo: é necessário que, da tarefa, sejam incumbidos homens de tempera científica, verdadeiros homens de laboratório de pesquisas.

A relação dos problemas de escolha de métodos para a construção de monografias profissionais e da classificação das profissões com o problema da diagnose das contra-indicações profissionais pode então ser resumida da seguinte maneira:

A diagnose das contra-indicações é possível quando, reunidos os dados fornecidos pela experiência, submetemo-los ao tratamento estatístico e verificamos em separado a correlação existente entre condições psicofisiológicas de trabalho e o número de fracassos, acidentes, desadaptações etc., para cada profissão ou grupo de profissões afins.

O agrupamento de profissões, para facilitar a diagnose das contra-indicações profissionais e permitir uma classificação destas, deve ser tomado como hipótese de trabalho. A utilização de diferentes métodos para estudo das condições de trabalho com aquêle mesmo objetivo também deve ser feita sob aquêle título.

Como fiadores dos trabalhos de pesquisa que impessoalmente sejam intentados com o objetivo de diagnosticar contra-indicações, encontramos os três princípios da Biologia e da Psicologia diferencial: (10)

- a) Os indivíduos diferem entre si em suas capacidades;
- b) As diferentes capacidades de um indivíduo não são igualmente acentuadas;
- c) Muitas destas diferenças são relativamente estáveis.

3. A DIAGNOSE DAS CONTRA-INDICAÇÕES PROFissionais E AS DIFERENÇAS INDIVIDUAIS

A. *As diferenças de capacidade profissional entre os indivíduos* — Iniciado o abandono das discussões psicológicas em torno de abstrações sobre o adulto normal a partir da primeira metade do século XIX com a constatação da existência da equação pessoal, — posta em relêvo por Bessel e originária do acidente entre Maskeline e Kinnebrock (11) — toma impulso o estudo

(8) Já "em 13 anos", de 1882 a 1895, o número de designações de profissões na estatística alemã havia crescido de mais de 4.000" — Ver — BOUGLÉ C. — *Qu'est-ce que la sociologie* — Alcan-Paris, 1932, pág. 133.

(9) Sobre o assunto ver: BAUMGARTEN F. — *Les examens d'aptitude professionnelle* — Dunod — Paris, 1931, pág. 61.

(10) BINGHAM. — *Aptitudes and aptitude testing* — Harper & Brothers. New York, 1937, pág. 24.

(11) SILVEIRA RUDOLFER, N. — *Introdução à Psicologia Educacional* — Companhia Editôra Nacional — São Paulo, 1938, págs. 112.

científico das diferenças assinaladas entre os indivíduos:

"os modernos métodos de precisão na medida dos traços mentais nos fizeram sensíveis à enormidade destas diferenças... Em resumo, eles têm objetivado e modificado o nosso pensamento sobre essa matéria, até que hoje uma das mais impressionantes revelações da moderna psicologia é a da enorme diferença existente entre muitos indivíduos nos traços medidos". (12)

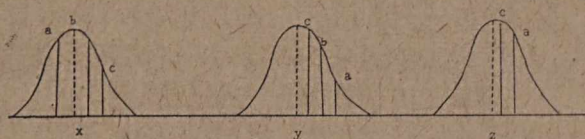
E' bem certo que hoje não causa tanto espanto o falar-se em diferenças individuais mesmo entre aqueles que desconhecem os "modernos métodos de precisão na medida dos traços mentais". A opinião popular já tem convicções sobre o assunto e a literatura em geral consagrou a existência das diferenças aludidas. O exemplo clássico desta consagração é encontrado no *D. Quijote de la Mancha* de CERVANTES, quando põe em confronto o pícnico Sancho Pança e o leptosômico D. Quixote.

O que, entretanto, deve ser considerado erro é aquela convicção popular de que as pessoas devem ser separadas em classes distintas ou tipos de mentalidade. "Se esta crença popular fôsse correta, então a distribuição estatística e seus gráficos mostrariam uma curva bimodal ou multimodal", observa com oportunidade FREEMAN. (13)

A aplicação do método estatístico na medida dos traços biopsicológicos tem, todavia, assinalado que a sua distribuição de frequência se dá aproximadamente de acordo com a tão falada curva de Gauss.

Convém salientar que esta afirmação só tem valor quando pensada a respeito de uma determinada diferença e em relação a um grupo numeroso de indivíduos reunido sem nenhuma tentativa anterior de seleção.

Utilizando a interpretação gráfica para facilidade de compreensão do assunto, poderíamos sugerir a seguinte situação teórica de três indivíduos *a*, *b* e *c* em relação a três caracteres *x*, *y* e *z* considerados indispensáveis para o exercício de uma determinada profissão:



Suponho que os três caracteres *x*, *y* e *z* fôsem tidos, depois de estudo científico das condições de trabalho, como idênticamente importantes para a profissão em aprêço e que o critério de contra-indicação estabelecido por aquele estudo considerasse inconveniente a admissão de qualquer indivíduo colocado na escala de distribuição

de frequência abaixo da mediana, concluiríamos que o único candidato à profissão em condições de exercê-la é o indivíduo *c*.

O fato de *a* encontrar-se abaixo da mediana no referente ao característico *x*, e de *b* não poder ser incluído no grupo de indivíduos possuidores da qualidade *z*, constituiria contra-indicação profissional.

B. *As diferenças entre as capacidades do indivíduo* — As investigações psicológicas e biológicas em geral puseram em destaque uma outra realidade de grande importância para os problemas da seleção profissional: Em se tratando de averiguar quais as diferentes habilidades e aptidões de um indivíduo, constatou-se que elas não se desenvolvem harmonicamente em função do tempo.

A localização do indivíduo em relação ao grupo de pessoas da mesma idade, com referência a diferentes traços biopsicológicos tem mostrado, como já assinalamos, que o nível de desenvolvimento alcançado em determinadas capacidades difere do nível atingido em outras.

A apresentação gráfica dos resultados obtidos por meio de medidas dos referidos traços é conhecida por perfil "psicológico".

A figura da página seguinte constitui uma representação deste tipo e dá uma idéia precisa sobre o fenômeno a que nos referimos.

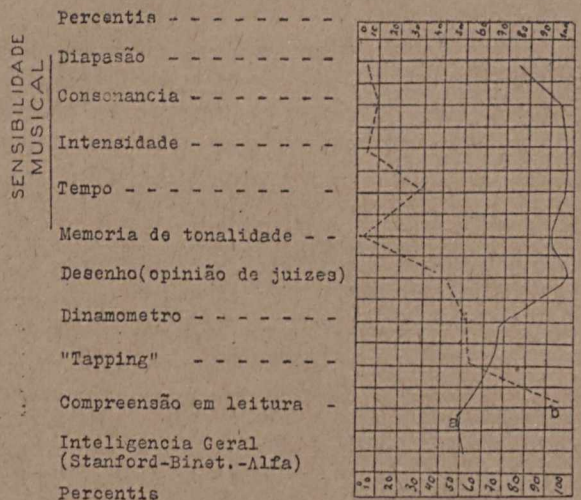
A criança considerada sob a letra *b*, embora possua nível mental e de compreensão de leitura elevado em relação às crianças da mesma idade, apresenta uma deficiência especial no tocante à sensibilidade musical, ao passo que a criança considerada na letra *a*, possuidora desta qualidade, em alto nível, coloca-se com referência à inteligência geral, no grupo dos médios.

C. *A estabilidade e causas das diferenças individuais* — Um outro aspecto do problema das diferenças individuais considerado de grande importância para os serviços de seleção é o da verificação das causas daquelas diferenças; a importância que se lhe atribui pode ser justificada quando consideramos que, em virtude da sua origem, determinadas diferenças tendem a permanecer relativamente constantes, ao passo que outras, as diferenças que o fator meio social acen-tua, podem ser mais modificadas desde que haja variação das causas. As técnicas de seleção devem, portanto, cuidar que aquelas e estas fiquem suficientemente esclarecidas. Mais ainda, reconhecido que certas diferenças tendem para a estabilidade, focalizá-las com maior interesse, dado que pequena será a probabilidade de ajustamento do indivíduo às condições de trabalho para o qual inicialmente demonstra não ter capacidade suficiente, nem possuir qualidades para adquiri-la mediante treino.

(12) JORDAN, M.A. — *Educational Psychology* — Henry Holt, Co. New York, 1934, cap. X, pág. 290.

(13) FREEMAN, P.S. — *Individual Differences* — George G. Harrap & Co. Ltd. E.U.A., 1934, pág. 33.

PERFIS "PSICOGRÁFICOS"



- a — Perfil "psicográfico" de uma criança de inteligência média com capacidade especial para música e desenho (1)
 b ---- Perfil "psicográfico" de uma criança de inteligência superior com deficiência notável para música. (1)

(1) - Cf. Hollingworth - L.S. - Special Talents and Defects - Macmillan Co. - cit. In "Individual Differences" Freeman - F.S. - George G. Harrap & Co. Ltd. - E.U.U. - Pgs. 59 e 60.

Como ponto de partida para orientação sobre o assunto as seguintes conclusões já podem ser citadas como resultado de pesquisas:

a) as diferenças de desenvolvimento, em geral, se supõem serem produto de fatores hereditários e mesológicos; (14)

b) a hereditariedade parece determinar os limites das possibilidades de desenvolvimento e o meio (ambiente) o grau que esse desenvolvimento poderá atingir; (14)

c) parece haver diferenças individuais sujeitas preponderantemente à hereditariedade e outras ao meio, nas condições normais da vida e considerando-se os grupos sociais e não casos individuais; no primeiro caso estão os caracteres físicos, a inteligência, — no segundo a personalidade, as capacidades escolares; (15)

d) as primeiras parecem ser mais estáveis que as segundas. (16)

(14) FREEMAN, F.S. — *Individual Differences* — George G. Harrap & Co. Ltd. — London, 1934. Páginas 138-43. ALMEIDA JÚNIOR, A. — *Biologia Educacional* — Cia. Editora Nacional. — São Paulo 1939, pág. 510.

(15) ALMEIDA JÚNIOR, A. — *Op. cit.* — páginas 509-511; NEWMAN e FREEMAN — *cit.* por ALMEIDA JÚNIOR, A. — *Ibidem*; FREEMAN, F.S. — *Op. cit.* — págs. 64-106; FRYER and HENRY — *An Outline of General Psychology* — Barnes & Noble — New York, 1937 — pág. 90. PINTNER R. e outros — *An Outline of Educational Psychology* — Barnes & Noble — New York, 1938, pág. 18.

(16) TIEGS, E.W. — *Tests and Measurements in the Improvement of the Learning* — Houghton Mifflin

D. As diferenças individuais de aptidão profissional — No terreno da seleção profissional uma determinada categoria de diferenças individuais, a das aptidões profissionais, é vista com interesse especial, razão pela qual as nossas preocupações serão concentradas em torno delas.

Aptidão profissional, em particular, foi definida como "idoneidade de um indivíduo para o exercício de uma profissão, prognosticada sobre a base de um exame psicoprofissional" (17) ou "disposição natural exprimindo-se por respostas a certas excitações, respostas estas que podem ser medidas de maneira motora ou intelectual e que são típicas para um trabalhador de elite." (18)

Esta última definição provocou da parte de Baumgarten a seguinte crítica: "Se bem que interessante, não se pode considerar esta definição como suscetível de aplicações práticas porque os rendimentos elevados não se encontram senão em minoria em toda profissão. A aptidão profissional, como toda aptidão, não deve ser entendida como uma disposição encontrada em um nível elevado definido, mas como disposição podendo variar quantitativamente (grande, média, pequena)". (19)

Concorda-se com esta observação de BAUMGARTEN quando se verifica que o defeito da definição de LAHY é idêntico ao daquela tendência popular de reduzir a grupos típicos e observar separadamente indivíduos que se encontram distribuídos, em relação a uma certa característica, de acordo com a curva de Gauss e nos termos em que fizemos, há pouco, localização do problema das diferenças individuais em geral.

Conclui-se que a conceituação de aptidão profissional deve compreender:

a) Existência de disposição natural, "condição ou série de características vistas como sintoma de uma habilidade e individual"; (20)

b) Possibilidade de variação do grau, no indivíduo ou entre indivíduos da "habilidade ou disposição para adquirir, mediante treino, algum conhecimento, saber ou série de respostas"; (21)

c) Especificidade do conhecimento, saber ou série de respostas, que é, ao mesmo tempo, uma exigência de atividade profissional.

O estudo da natureza e da variabilidade das aptidões profissionais, assim conceituadas, inte-

Co. — E.U.A., 1939, págs. 31-37. ALMEIDA JÚNIOR, A. — *Op. cit.* pág. 510 — FREEMAN — *Op. cit.*, cap. III e IV.

(17) CLEAUSEBAIRGUE, A. — *Psicología del Trabajo Profesional* — Editorial Labor S.A. — 1934, pág. 40, Barcelona.

(18) LAHY cit. por BAUMGARTEN — *Les Examens d'Aptitude Professionnelle* — Dunod — Paris — 1931 — pág. 18.

(19) BAUMGARTEN — *op. cit.* — pág. 18.

(20) WARREN — *Dictionary of psychology* — Houghton Mifflin Co. E.U.A., 1934 — pág. 18.

(21) WARREN — *Ibidem*.

ressa sobremodo e constitui um dos fundamentos da diagnose das contra-indicações profissionais.

Examinando-se as obras de divulgação, os relatórios de investigação e de trabalhos realizados, as fichas, fórmulas etc., utilizadas pelas empresas particulares e pelos serviços públicos (para fins de seleção, promoção ou avaliação das aptidões profissionais dos seus empregados) verifica-se que se têm tornado alvo de estudo vários tipos de diferenças individuais de aptidão, dos quais citaremos os seguintes dada a sua importância e frequência:

- a) Diferenças de capacidade mental, inteligência ou capacidade geral;
 - b) Diferenças de capacidade específica;
 - c) Diferenças de acuidade sensorial;
 - d) Certas características pessoais que não podem ser exatamente medidas porque não há técnicas experimentais adequadas para tal fim. (Caráter, temperamento, traços de personalidade);
 - e) Diferenças de conhecimentos de ordem cultural, técnica, profissional etc.;
 - f) Diferenças de reações globais do indivíduo em situação real, ou analoga, de trabalho.
- (22)

4. PROCESSOS DE DIAGNOSE, CONSTRUÇÃO E USO DE PROVAS

A — *Os processos tradicionais e os processos científicos* — Constitui tarefa difícil, por certo, verificar quando as tentativas de determinação das contra-indicações profissionais começaram a aparecer. Entretanto, não se pode dizer o mesmo em relação ao aspecto que vem apresentando os processos de diagnose se observarmos a natureza dos instrumentos utilizados para o seu estudo.

Desse ponto de vista, os processos de diagnose podem ser classificados em tradicionais e científicos.

Aqueles se caracterizam pelo uso do bom-senso, da experiência assistemática e pessoal, então, do empirismo. Estes aparecem quando os resultados das experiências começam sistematicamente a ser submetidos ao controle do método estatístico e aquelas a fundamentarem-se nas investigações científicas, principalmente nos estudos do indivíduo e do trabalho do ponto de vista psicológico.

Passando-se em revista os processos empíricos de seleção que Baumgarten classifica de tradicionais, verifica-se rapidamente que as mais graves e comuns falhas por eles apresentadas são a incapacidade para apreciar as variações da qualidade em vista e a da unilateralidade do seu ponto de vista.

Dissemos as mais graves e comuns porque convém não esquecer que em certos casos os defeitos específicos suplantam o defeito comum, generalizado.

Como fruto da análise do próprio estudo feito por BAUMGARTEN o quadro seguinte dos processos empíricos antigamente adotados dá uma idéia do que ficou assinalado:

- a) Recomendações (por intermediário interessado);
- b) Certificados (de estudos, cursos etc., frequentados pelo candidato);
- c) Referências escritas e orais (dos ex-patrões);
- d) Impressão pessoal do empregador;
- e) Estudo fisionômico;
- f) Fotografias;
- g) Análise de cartas do postulante;
- h) Formulários a serem preenchidos pelo postulante;
- i) Grafologia;
- j) Entrevista;
- k) Prova de Serviço (exame de habilitação);
- l) Aprendizagem.

Analisando-se esses processos empíricos de seleção encontramos nêles uma série de defeitos dos quais os mais importantes e frequentemente encontrados são os seguintes:

- a) Falta de detalhes em geral sobre a aptidão (a, b, d, e, f, g, h, i, j).
- b) Dificuldade de determinar quais as características desejáveis (generalizada);
- c) Dificuldades de graduar o valor destas qualidades (a até j);
- d) Incapacidade de discernimento do examinador (d, e, j, k, l);
- e) Incapacidade do informante (a, b, c, g, h);
- f) Inibição momentânea do candidato (j, k);
- g) Subjetividade (generalizada);
- h) Protecionismo interessado e falso interesse (a, c);
- i) Necessidade de realização exclusiva de provas individuais (d, e);
- j) Unilateralidade do exame (generalizada).

Quase que se torna desnecessário declarar que somente quando haja impossibilidade de lançarmos mão de outros recursos, devemos recorrer aos processos empíricos. Ainda assim os únicos passíveis de alguma confiança são os constituídos pela prova de serviço, entrevista ou apresentação de certificados ou títulos referentes à atividade em questão.

(22) CLEAUSEBAIRGUE, A. — *Psicología del Trabajo Profesional* — Editorial Labor S.A. — Barcelona, 1934, pág. 52-53.

Os outros recursos para a seleção profissional a que aludimos acima, constituem os processos científicos.

Caracterizam-se os processos científicos pela sua fundamentação em dados colhidos em estudo objetivo, por vezes experimental, e submetidos ao contróle sistemático do método estatístico. Referindo-se aos diferentes aspectos das condições de trabalho, às da natureza humana e às da situação social e biológica que a determinam, aqueles dados multiplicam a probabilidade de uma eficiente seleção do pessoal. Na prática o testemunho das estatísticas de acidentes tem servido de estimulante para toda a orientação científica dos processos de seleção — “Na redução de acidentes, a influência da seleção conjugada médico-psicotécnica é notável. Em Paris, a Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, conforme publicou seu diretor de tráfego, L. BACQUEYRISSE, de 1923 para 1933, registrou que o número de acidentes por 100.000 quilômetros percorridos caiu sucessivamente de ano para ano, de 7,7 a 1,37, graças à seleção de condutores e motorneiros pela psicotécnica, precedida sempre de uma seleção sob o ponto de vista médico. De 1923 para 1933 houve em Paris um aumento de 218% de automóveis com um aumento global de 155% no número de acidentes. Entretanto para os ônibus e bondes da referida companhia de transportes, cujos condutores são selecionados, o aumento do número de veículos em circulação foi de 30% e o número de acidentes diminuiu de 37% em igual período”. (23)

O planejamento das provas de seleção, a fixação dos critérios para determinar as contra-indicações de caráter absoluto ou relativo são precedidos de verdadeiros estudos prévios, como salientamos nos capítulos anteriores a respeito de monografias profissionais e de diferenças individuais.

No caso brasileiro a seleção do funcionário civil federal processada por meio da D.S. do D.A.S.P. implica um cuidadoso planejamento dos concursos, com estudo prévio da profissão, baseado não apenas nas investigações já feitas em outros países mas também nas informações e estudos realizados pelos chefes de serviço onde tal profissão é exercida, pelos especialistas de maior renome no País e, principalmente, nas pesquisas e coleta de informações realizadas pelo Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos (Seção de Orientação e Seleção e Serviço de Biometria Médica).

A aplicação dos processos científicos não fica apenas no trabalho de planejamento: As próprias provas preparadas na base daqueles estudos são constituídas segundo técnicas especiais. (24)

(23) AZEVEDO, A.M. — *A colaboração do médico na prevenção de acidentes* — In IDORT — São Paulo, agosto, 1937, pág. 175.

(24) Para conhecimento minucioso das técnicas de construção de provas objetivas ver RUCH, O.M. — *Objective or New-type Examination* — Scott Foresman. New

Enquanto o exame tradicional de habilitação consistia na resolução de poucas questões mais ou menos gerais, propostas sob as mais variadas formas, permitindo até estimativas contraditoriamente absurdas, como já têm sido sobejamente divulgadas, o novo tipo de exame por meio de provas objetivas ou testes, relativamente à inteligência, à cultura profissional e às aptidões consiste na fixação de muitos itens relativamente específicos, cada um dos quais requer resposta definida e inequívoca.

Esta qualidade, acarretando a padronização do julgamento e a redução da interferência da opinião pessoal do examinador e a possibilidade de abranger um campo vasto de conhecimentos, eliminando em grande parte a intervenção do fator sorte, valeu ao novo tipo de exame o título de “provas objetivas”. (25) Aquela constitui, sem dúvida, a principal qualidade, mas outras devem ser citadas para completar a justificação do emprêgo das provas objetivas: — economia de tempo, dispensa de laboratórios e, para determinada categoria de provas, a possibilidade de aplicação simultânea em diferentes pontos geográficos, a grupos numerosos de candidatos.

Se bem que harmônicas a respeito do que deve ser esperado das provas objetivas e das suas condições de aplicação, as opiniões dos autores e técnicos não são paralelas quanto ao problema do conteúdo e da forma que elas devem apresentar.

Questões de definição, de conceito, de denominação, e a necessidade de se acautelarem contra interpretações apressadas e errôneas dos resultados das provas, continuaram prorrogando o período de dúvida e exigindo que em todo o mundo os estudiosos permanecessem na posição de laboratorista, acumulando e classificando os dados fornecidos pela experiência. (26)

York, 1929. — TIEGS, E.W. — *Tests and Measurements in the Improvement of Learning*. — Houghton Mifflin Co — New York, 1939. — CLEAUSEBAIRGUE, A. — *Práctica de la orientación profesional* — Ed. Labor S.A. — Barcelona.

(25) Os defeitos dos exames orais como processo de avaliação de capacidades foi descrito com brilho singular, para a época (1845) por HORACE MANN. Em 1864, FISHER percebeu as fraquezas dos métodos então utilizados e propôs a aplicação de uma escala mais ou menos objetiva de provas. GALTON e mais tarde THORNDIKE e CATTELL, entre outros desenvolveram as técnicas de tratamento estatístico dos dados. Finalmente em 1906 aparece a célebre escala Binet-Simon que decisivamente influenciou na generalização do uso de “provas objetivas” — Ver sobre o assunto: TIEGS, W.E. — *Tests and Measurements* — Houghton Mifflin Co E.U.A., 1939 — págs. 4-6. RUCH nos mostra como esses exames do novo tipo devem ser organizados; esse autor propôs o que denomina de Tábuas de especificação, nas quais a matéria é dividida em proposições fundamentais e acessórias, segundo o grupo a que se destinam. RUCH, G.M. — *op.cit.*, pág. 149. No Brasil principalmente nas provas para os candidatos ao serviço público vem se generalizando ultimamente a denominação de “provas objetivas”.

(26) BINGHAM — *Aptitudes and aptitude testing* — Harper & Brother — New York, 1937, págs. 9 e 10.

"Melhores predições que as nossas somente podem ser esperadas quando oriundas de mais adequados e completos dados que os nossos"; (27) tal foi a palavra de ordem que, amparada na certeza de que o uso do método estatístico de verificação da validade das provas eliminaria as controversias, autorizou a continuação daqueles trabalhos de pesquisa.

Disciplinadamente têm, então, os autores no campo do estudo das provas objetivas das diferenças de aptidões, abordado os problemas da:

a) Verificação através do método estatístico das qualidades das provas: (28)

— valor diagnóstico, prognóstico e sintomático;

— validade ou coerência externa: o que se pode medir, como verificar se isso foi feito;

— fidedignidade ou coerência interna — que na prática consiste em "calcular o coeficiente de correlação entre os resultados das metades do mesmo teste". (29)

B — *Estabelecimento das fórmulas de eliminação dos fatores de heterogeneidade das condições de realização e de julgamento das provas.*

Grande número de provas de toda natureza tem surgido em consequência daquele labor intenso. Contorne o ângulo sob o qual são vistas as provas tem sido classificadas: (30)

1. Quanto à natureza da medida (analítico e sintético)

a) de fundo: físicos, fisiológicos, psicofisiológicos e psicológicos;

b) de resultado: fisiológico e psicológico, de aproveitamento social, de aproveitamento escolar;

c) de aptidão: técnicas, mecânicas, artísticas.

2. Quanto à forma de aplicação — individuais e coletivas.

3. Quanto à natureza do material empregado (verbais, não verbais, mecânicas, compostas, — padronizadas e não padronizadas.)

4. Quanto ao objetivo:

a) de diagnóstico;

b) de prognóstico.

Outras classificações podem ser acrescentadas dado o seu cunho prático.

5. Quanto ao tipo de informação esperada: provas de nível mental, de conhecimentos

gerais, de conhecimentos de serviço, de conhecimentos específicos.

6. Quanto à natureza do trabalho a ser realizado durante a prova; abstratas e análogas (ou calcadas sobre a realidade na expressão de Baumgarten).

7. Quanto às consequências para o examinando (no caso particular da seleção do pessoal para o serviço público civil federal no Brasil): provas de seleção (eliminatórias) e de habilitação (obrigatorias e facultativas). (31)

As questões (itens) de que são compostas estas provas também têm merecido atenção e classificação: (32)

1. Quanto à forma: — verdadeiro-falso, lacunas, completamento, múltipla-escolha, localização e identificação, cronológicas, lógicas, detecção e correção de erros, problemas, analogia etc.

2. Quanto à natureza do item em particular: analógico e sintético.

Todos aqueles problemas têm sido alvo de reiteradas atenções dos autores, como fizemos sentir em notas do rodapé; um deles, porém, será focalizado com mais insistência nesta parte final do nosso trabalho, dada a importância que lhe é atribuída quando é atingido o momento de execução dos serviços por elas determinadas.

B — *A eliminação dos fatores de heterogeneidade das condições de realização e de julgamento das provas* — Para que os cálculos estatísticos e as conclusões neles baseadas possam ser uma interpretação muito provável de realidades é claro que devemos exigir sejam eles referentes a dados obtidos em paralelismo de circunstâncias.

Os fatores que atentam contra este paralelismo podem, para fins práticos de exposição, ser distribuídos em dois grupos. No primeiro incluiríamos aqueles que são inerentes a própria prova. Talvez lhes soubessem até o uso do qualificativo — congênitos. No segundo grupo, encontraríamos os fatores acidentais, estranhos ao trabalho de confecção.

Entre os fatores "congênitos" incluiremos:

a) Contrôles deficientes do material. — Falta de páginas nos folhetos de prova, lacunas de dactilografia ou impressão, enfim, defeitos que acarretam a apresentação, a um examinando, de dificuldade não prevista pelo examinador e que não é proposta aos demais examinandos;

b) Lacunas nas instruções sobre a execução da prova, originárias de impropriedade da

(27) Cf. BINGHAM — *Op. cit.* — pág. 11.

(28) Ver sobre o assunto, na bibliografia, BAUMGARTEN, TIEGS, GUILFORD, PATERSON, CLEAUSEBAIRGUE, LAHY, VERNON, MURILO BRAGA.

(29) MURILO BRAGA — *Validade e Fidedignidade nos testes coletivos de inteligência* — Monografia apresentada ao concurso para Técnico de Educação do M.E.S. — Rio, 1938, pág. 10.

(30) Cf. MURILO BRAGA — *Curso de Testes e Escalas* realizado no Instituto de Educação — Rio, 1935.

(31) Cf. LOURENÇO FILHO e MURILO BRAGA — *Monografias Profissionais* — In "Revista do Serviço Público" — nov., 1937. — LOURENÇO FILHO — *Concurso para dactilógrafos* — Relatório da Banca Examinadora — In "Revista do Serviço Público" — novembro, 1938 — págs. 64 — 70.

(32) Sobre o assunto ver TIEGS — *Passim* — págs. 54-68.

linguagem, imprevisão das "necessidades" do examinando no momento da sua realização e da falta de verificação experimental de sua clareza e precisão;

c) Imprecisão, dubiedade, defeitos de posição das questões; (33)

d) Falta de coerência interna e externa.

No segundo grupo de fatores de invalidação das provas, fatores acidentais e estranhos ao trabalho de confecção, incluiremos:

a) Conhecimento anterior por parte do examinando das questões que se compõe a prova. Implica quebra do sigilo profissional por parte dos encarregados dos serviços de execução, que, no caso de seleção do pessoal para o serviço público, dispensa comentários;

b) Utilização, por parte do examinando, dos recursos fraudulentos, e cuja gravidade pode ser avaliada pela penalidade a que estão sujeitos os infratores; (34)

c) Interrupções das atividades dos examinandos, por ocasião das provas coletivas, com acidentes, com acidentes não previstos e que, na prática, atingem parcialmente o grupo em competição; deve ser salientada a intervenção do fiscal da prova, quando feita de maneira a produzir estados emotivos;

d) Diferenças de condições materiais do ambiente onde é realizada a prova. Iluminação deficiente, ruídos estranhos, móveis inadequados etc.;

e) Circunstâncias que acarretam fadiga. Longa espera para início das provas, em "posição" incômoda, psíquica e fisicamente;

f) Atitude dos encarregados da fiscalização. Mobilidade, distração intencional ou não.

No grupo de fatores de invalidação do julgamento são assinalados os critérios subjetivos de atribuição de pesos diferentes às questões da prova.

C — As provas de diagnóstico das contra-indicações para o serviço público — Critérios de contra-indicações — Abordados em tese, os problemas que se apresentam à diagnose das contra-indicações profissionais, acreditamos estar em posse dos elementos que servem de base para uma melhor apreciação dos trabalhos que, no assunto, já vêm sendo realizados pelos órgãos de seleção do pessoal para o serviço público.

A medida que formos tocando nos pontos que apresentem possibilidade de ilustração com elementos experimentais, referentes às iniciativas das instituições brasileiras que se têm desempenhado de semelhante tarefa, isso será feito para realçar o cunho prático deste trabalho.

(33) TIEGS, em livro recente, chama a atenção para as diferentes dificuldades e defeitos de construção de provas objetivas; ver na bibliografia Tieg's — Tests and Measurements.

(34) Ver artigo 13 e parágrafo único da Portaria n.º 661-40 do D.A.S.P..

Ao analista da série já publicada de instruções para os concursos realizados pela D.S. do D.A.S.P., não escapará a distinção que é feita preliminarmente entre:

a) provas de seleção, de caráter eliminatório;

b) provas de habilitação, obrigatórias e

c) provas de habilitação, facultativas.

Razões ponderosas existem para que na prática a seleção de candidatos seja efetuada em três etapas sucessivas que aquela distinção caracteriza.

A necessidade de exclusão inicial dos candidatos que não apresentam um nível mínimo de inteligência global e de aptidão para o trabalho, além da sanidade física; a necessidade de completarem-se com as "provas de habilitação", as informações sobre a capacidade profissional de cada candidato (em relação ao grupo) foi inicialmente definida nos trabalhos de LOURENÇO FILHO e MURILO BRAGA, sobre o concurso para dactilógrafo realizado pelo C.F.S.P.C. A conveniência prática de adoção daquele sistema de classificação das provas tornou o seu uso generalizado, como é fácil verificar-se pela análise das instruções para os concursos do D.A.S.P.

A relação que é encontrada entre esse problema e o das contra-indicações profissionais exige esclarecimentos: estudando as contra-indicações profissionais verificamos que há condições físicas e de sanidade irrecorrivelmente contra-indicadas para o exercício de certas atividades, quer por razões de ordem pessoal (por favorecerem o desenvolvimento de doenças profissionais, por permitirem agravação de lesões orgânicas, por exporem com mais frequência o trabalhador a acidentes); quer por motivos de ordem social (favorecem o contágio e a transmissão de doenças a colocarem em perigo de saúde ou de vida membros da coletividade) e quer, ainda, por motivos de ordem econômica (por prejudicarem a produção, onerarem os encargos públicos, ou particulares, de previdência, por morte prematura dos funcionários ou acarretarem prejuízos materiais, indenizações etc.).

Certas condições de desenvolvimento mental devem ser incluídas na categoria das contra-indicações irrecorríveis por razões de ordem pessoal (por acarretarem desadaptação e fracassos por incapacidade) e por razões de ordem social e econômica (por acarretarem prejuízos da produção, injustiças e descréditos do serviço público).

Atendendo ao fato que o exercício de um grande número de profissões exige a posse de uma série de conhecimentos básicos, impõe-se a inclusão de provas de suficiência, a respeito destes conhecimentos, no grupo das provas de seleção.

Finalmente a projeção de certas atividades no campo das relações sociais, quando o servidor do Estado aparece não como indivíduo e sim como o representante do poder constituído, justi-

fica a existência da investigação social como prova eliminatória.

A informação a respeito da capacidade individual para o exercício de certas profissões deve, no entanto, ser completada por meio de provas que se refiram a conhecimentos acessórios, mas não de todo prescindíveis, e melhorada com dados referentes a conhecimentos acessórios, dispensáveis, porém úteis à atividade profissional.

Referindo-se àquelas provas que se incluem no grupo das provas de habilitação, obrigatórias, disse Lourenço Filho: "não sendo de caráter eliminatório, nem tendo alto peso na apuração da média final essas provas visavam apenas interferir como elemento de classificação" — "Por elas já não se apreciariam requisitos, mas *qualidades*, isto é, índices de maior cultura dos candidatos." (35)

As provas de habilitação complementar, de caráter facultativo, visam ainda dar oportunidade, aos candidatos, de revelação de cultura especial.

Verificado que as diferentes funções profissionais apresentam certas exigências e que permitem, por outro lado, tolerância a respeito de certas qualidades surge o problema da fixação de critérios de contra-indicação: qual o grau mínimo de inteligência, de acuidade sensorial, de resistência à fadiga, de conhecimentos básicos ou acessórios exigidos para tais e tais profissões? Quais os mínimos que devem ser determinados de forma absoluta e quais os que devem ficar na dependência das características do grupo de indivíduos que se candidatam aos cargos a serem preenchidos?

Parece-nos que o problema apresenta três soluções distintas:

a) O estudo das condições de trabalho levou à fixação dos mínimos de capacidade exigidos por determinadas profissões; referem-se eles especialmente às condições de capacidades físicas e fisiológicas;

b) Existem capacidades cujo nível mínimo deve ser fixado com base estatística, em relação aos resultados obtidos pelo grupo de concorrentes;

c) Em determinadas circunstâncias, e atendendo a fatores estranhos às condições de trabalho, é legítima a elevação do mínimo de exigência para certa capacidade solicitada para o exercício da atividade profissional ou então do mínimo a ser estabelecido para a média final, ponderada ou aritmética.

Maiores esclarecimentos a respeito do uso destes critérios surgirão no estudo que faremos aos diferentes tipos de provas entre nós conhecidas por

- a) prova de nível mental e aptidão;
- b) prova de sanidade e capacidade física;

c) prova de conhecimentos de serviço (prática, prático-oral e escrita);

d) prova de conhecimentos gerais;

e) prova de conhecimentos específicos.

As provas de nível mental sempre incluídas no grupo das provas eliminatórias têm-se tornado alvo de reiteradas atenções, não só no nosso país como em todos aqueles onde a seleção do pessoal para o serviço público começa a ser realizada sistematicamente. Os problemas que a elas se relacionam têm absorvido a atividade de psicólogos e biólogos desde o aparecimento da primeira escala Binet-Simon em 1906.

A variedade da terminologia referente às provas de inteligência, serviria como testemunho da grande discussão que tem sido levantada em torno da validade dessas provas. (36) A experiência realizada principalmente nos E.U.A. com a aplicação, em larga escala, de provas coletivas de inteligência desde 1917 tem autorizado a continuidade do seu emprego especialmente para os fins de seleção profissional: — a transvariação apresentada quando se compararam os resultados obtidos com o exame de milhares e milhares de indivíduos deve ser considerada a maior autoridade para decidir sobre a conveniência de aplicação das referidas provas. (37)

No Brasil os resultados obtidos nos concursos para o I.A.P.I. e para o I.R.B. abrangendo perto de 10.000 candidatos tem, no depoimento de seus dirigentes, plenamente justificado o uso daquelas provas como elemento básico de seleção do pessoal.

Do ponto de vista puramente técnico, a exclusão de candidatos em virtude de fracasso na prova de nível mental, ficando reduzida à percentagem relativamente pequena de 16%, baseia-se na convenção estatística da normalidade.

Nas provas de nível mental e aptidão, têm sido utilizados com maior frequência os testes de completamento, os do tipo "verdadeiro-falso", múltipla-escolha, analogias, textos para corrigir, problemas, execução de ordens, barragem de letras e identificação.

Determinadas contra-indicações orientam a escolha deste ou daquele tipo de teste e permitem construí-lo de forma a dar ao exame o característico de prova análoga.

Passemos agora ao estudo das provas de sanidade e capacidade física.

Dada a importância que assumem no conjunto de qualidades exigidas pelas profissões, em

(35) LOURENÇO FILHO — Concurso para dactilógrafos — In "Revista do Serviço Público" — D.A.S.P. — Rio, novembro, 1938, pág. 69.

(36) Ver sobre o assunto os trabalhos de PINTNER, SPERAMAN, STERN, THORNDIKE, BOYTON, CLAPARÈDE, PIERON, FREEMANN, etc. citados por M. BRAGA In — *Validade e fidedignidade nos testes coletivos de inteligência* — Monografia apresentada ao concurso para Técnico de Educação — Rio, 1938, pág. 20.

(37) Ver os quadros de distribuição de "graus de inteligência" — BINGHAM — *Aptitudes and aptitude testing* — Harper & Brothers — New York — 1937, páginas 50 a 52.

geral, as primeiras contra-indicações para o serviço público são feitas com base nas provas de sanidade e capacidade física.

Por certo, é neste terreno que a contra-indicação em termos absolutos tem maior freqüência; indivíduos portadores de certas moléstias ou de certos defeitos físicos e fisiológicos devem ser afastados do exercício de determinadas profissões antes que constituam um problema de difícil solução, tanto do ponto de vista individual, como no administrativo e social, como bem assinalou R. MANGE. (38)

As seguintes contra-indicações têm sido reconhecidas, nos serviços públicos, como de caráter absoluto:

"Enfermidades evidentes: tumores malignos (câncer etc.); diabele; epilepsia; qualquer endurecimento subnormal das artérias (arteriosclerose); moléstias transmissíveis, incluindo sífilis, gonorréia e cancroide, tuberculose (ativa ou interrompida por um período de menos de 1 ano); insanidade ou moléstia mental suficientemente definida como afetante de capacidade; séria deficiência visual de ambos os olhos, incorrigível pelo uso de óculos; miopia progressiva; paralisia progressiva ou incapacitante; moléstia valvular não compensada do coração; falta de ambos os braços, ambas as pernas, ou braço e pernas, excetuados os casos das pessoas que, tendo perdido membros ou parte de membros, demonstram destreza, com o uso de substitutos artificiais ou sem êle, e que podem ser aceitos para profissões onde a habilidade física é de importância secundária; mãos, braços, pernas ou corpo com deformidades ou lesões tais que afetem seriamente as capacidades do indivíduo; alcoolismo crônico e uso viciado de entorpecentes". (39)

Além destas contra-indicações para as quais o critério é, como já frisamos repetidamente, absoluto — a existência de qualquer delas, nos termos acima propostos, impondo a eliminação irreversível das provas restantes — aparecem aquelas contra-indicações de caráter relativo e cujo critério de inabilitação só pode ser estabelecido depois de ampla colheita de dados, de tratamento estatístico destes e de controle dos resultados por meio da verificação experimental no próprio exercício da profissão.

Assim, a acuidade visual, a auditiva, a cegueira para cores etc., têm sido objeto de pacientes estudos em todos os laboratórios de pesquisas biométricas, podendo ser apresentadas conclusões perfeitamente válidas na prática da seleção profissional.

(38) MANGE, R. — *A cooperação do médico na organização técnica do trabalho* — In "IDORT" — Instituto de Organização Racional do Trabalho, n.º 67, julho de 1937.

(39) BROOKS, W. A., — *Civil Service Handbook* — National Library Press. New York — 1937, pág. 7.

Ao lado destas provas de sanidade e capacidade física, cuja realização é atribuída a médicos especialistas e aos técnicos dos institutos destinados particularmente aos fins de seleção profissional, ou a comissões de facultativos previamente designados, ou ainda, a instituições que, por concessão de seus dirigentes, colaboram no trabalho de levantamento do nível da produção do país nós devemos assinalar a existência da prova de capacidade física que são também realizadas individualmente no próprio campo de trabalho ou de treino para o exercício na profissão.

Referimo-nos às provas a que são submetidos principalmente aqueles que se candidatam ao exercício de função policial. Para estas provas o critério de contra-indicação é sempre de natureza relativa, isto é, a sua determinação depende de estudo prévio da distribuição de freqüência dos resultados obtidos pelo grupo de indivíduos que se candidataram àquelas profissões.

- a) prova de nível mental e aptidão;
- b) prova de sanidade e capacidade física;
- c) prova de conhecimento de serviço (prática, prático-oral e escrita);
- d) prova de conhecimentos gerais;
- e) prova de conhecimentos específicos.

Estas provas que verificam a capacidade de resistência física necessária para o exercício da profissão são todavia sempre de caráter eliminatório.

As provas de conhecimento de serviço realizadas sob a forma de provas práticas ou prático-orais para aquelas profissões que no exercício público não têm o caráter especificamente burocrático, (Agrônomo, Biologista, Carteiro, Engenheiro, Inspetor de Imigração, Médico-Legista, Servente, Telegrafista etc.) e sob a forma de provas escritas para as funções especificamente burocráticas, submetem os candidatos a condições reais de trabalho.

Durante a realização das provas prático-orais o candidato é arguido e na maioria dos casos é solicitada a apresentação de relatórios sobre os trabalhos realizados.

Quando possível as provas práticas devem ser realizadas em condições análogas de trabalho, utilizados os aparelhos registradores de reações eliminando-se o fator subjetividade de julgamento.

Os critérios de determinação dos mínimos para habilitação nas provas práticas e prático-orais ficam na dependência da possibilidade ou não do emprego de aparelhos para a medida dos resultados. Podem eles ser fixados com base nas pesquisas quando naquele caso e com base em fatores estranhos à condição de trabalho nos demais.

Passando finalmente às provas de conhecimentos gerais e às de conhecimentos específicos,

resta-nos repetir o que já ficou dito a respeito de exigências e tolerâncias do trabalho profissional, lembrando que há necessidade de distinguir entre os conhecimentos que constituem base indispensável para o exercício da profissão e aqueles que influem unicamente na classificação dos candidatos.

III — CONCLUSÕES

1. Propusemo-nos determinar os fatores condicionantes da necessidade nacional de selecionar por meio de processo científico os servidores do Estado e apresentar as razões da escolha do assunto — a diagnose das contra-indicações para objeto da tese. Isto foi conseguido com a apresentação em linhas gerais da influência que os interesses individuais e coletivos, os interesses da administração pública e certas conseqüências sociais exercem sobre a opinião dos próprios administradores do Estado moderno em sentido favorável à adoção daqueles processos para a seleção dos seus auxiliares e com a demonstração por meio de fatos concretos, relatados por estudiosos do problema, da importância que a contra-indicação profissional assume nos serviços de seleção do pessoal.

2. O problema da diagnose das contra-indicações profissionais em certos casos não pode ser considerado independente do problema da diagnose das aptidões dado que muitas vezes aquelas contra-indicações são determinadas por meio da distribuição de freqüência destas aptidões. (Ver Cap. II, itens 1,3 letra A, 3 letra D, 4 letras C e Cb).

3. Há contra-indicações profissionais que se baseiam no fato de ser o indivíduo portador de certos característicos que o inibem de exercer certas atividades, quer pela impossibilidade material de realizá-las, quer pelo perigo que ofereciam à sua própria segurança e à segurança pública. (Ver Cap. II, itens 1,3 letra A, 4 letras C e Ca.).

4. A determinação dos mínimos exigidos para habilitação nas provas eliminatórias tem sido objeto de cuidadosos estudos e deve ser feita com

base em critérios rigorosamente científicos. (Ver Cap. II, item 4 letra C.).

5. A exclusão de candidatos que tenham conseguido atravessar a barreira das provas de seleção (eliminatórias) mas que não tenham obtido média final suficiente para classificação entre os nomeáveis para o exercício de cargo ou função no nosso serviço público federal civil, não constitui contra-indicação profissional; apenas significa que o candidato não satisfaz as condições transitórias determinadas por conveniências do serviço. Não devem portanto tais exclusões constituir motivo para complexos de inferioridade. (Ver Cap. II, item 4, letras C e Ca.).

6. O estudo das condições de trabalho e o das diferenças individuais têm orientado com a segurança necessária todo o processo científico de seleção do pessoal, segundo o depoimento de dados estatísticos, principalmente referentes a acidentes no trabalho, e é lícito esperar-se que da sua continuidade sobrevenham informações cada vez mais precisas sobre o problema das contra-indicações profissionais. (Ver Cap. II, itens 2,3 e 4 A).

7. O problema da organização de provas para controle da existência de aptidões profissionais tem preocupado tanto os cientistas como os interessados na sua aplicação desde os fins do Séc. XIX, mas a respeito de muitos de seus aspectos, a última palavra ainda não foi dada (ver Cap. II, itens 2,3 letras C, D, 4 letras A e C).

8. A eliminação das causas de heterogeneidade das condições de realização e de julgamento das provas como fator primordial de validade dos cálculos estatísticos, sobre os quais devam ser determinados os critérios de contra-indicações, pode e deve ser realizada sistematicamente. (Ver Cap. II, item 4, letra B).

Perdõem-nos finalmente o tom doutrinário destas conclusões; não será êle talvez um tanto impôsto pela palavra — *tese*? Relendo o trabalho tivemos muitas vezes desejo de curvar-nos respeitosamente diante dos *parece que*. Esperamos que idêntica consideração lhes seja atribuída por aqueles que, mais do que nós, têm competência para julgá-los.

Novos Rumos para a Educação Física no Brasil

I PARTE

INEZIL PENNA MARINHO

A UNESCO PROMOVERÁ UMA REUNIÃO PARA ESTUDAR O VERDADEIRO PAPEL DOS DESPORTOS NA EDUCAÇÃO

1. A "ENQUÊTE" QUE A UNESCO ESTÁ REALIZANDO

DAS mais oportunas e interessantes é a "enquête" ora formulada pela UNESCO relativamente ao papel que os desportos podem desempenhar na Educação. Não há como negar que, dia a dia, cresce a importância desse papel e as gerações que se preparam para a vida social se mostram mais e mais atraídas pelas práticas desportivas. Conclui-se, daí, que não devam ser os desportos combatidos, mas aproveitados inteligentemente, como força positiva, de modo tal que os processos de que se vale a Educação sejam enriquecidos com novas técnicas. Em todas as principais nações do mundo, os desportos se têm revelado como força social de extraordinária potência, que deverá ser aproveitada em seu verdadeiro sentido positivo.

No Brasil, poderemos afirmar sem receio de contestação, nas duas últimas décadas, o surto desportivo não foi igualado em nenhum dos outros setores de atividade humana. Assim, nosso país, tanto como os outros ou mesmo mais que estes, está interessado no assunto que ora se constitui objeto de atenção por parte da UNESCO.

"Os desportos já não se confinam nas divisas de suas próprias fronteiras além das quais não deva ir a iniciativa privada. Prolongam-se, ramificam-se no seio da vida, no alvoreço dos interesses coletivos e necessitam de leito próprio, por onde possam prosseguir, sem atropelar o curso dos outros caminhos, de cujo conjunto a vida social subtrai a expressão e a beleza de cada momento.

Como escola, os desportos educam os indivíduos e preparam os cidadãos".

A "enquête", que a UNESCO está realizando entre os países membros dessa organização internacional, consta das quatro seguintes perguntas:

1.^a) Seria conveniente que a UNESCO organizasse, por grupos de países, uma "enquête" coletiva sobre o papel do esporte no ensino em cada um deles e sobre os fatores que parecem exercer uma ação favorável ou nefasta em matéria de educação?

2.^a) Haveria interesse em convocar, depois do recebimento dos relatórios estabelecidos pelos Estados-Membros e pelas associações internacionais interessadas em educação, uma conferência internacional encarregada de estudar esta questão?

3.^a) Haverá interesse em organizar uma "enquête" de caráter mais especializado, sobre a influência de manifestações desportivas de caráter internacional sobre a compreensão internacional?

4.^a) Haveria interesse em promover uma ou mais medidas indicadas acima por ocasião de uma manifestação esportiva de caráter internacional, os Jogos Olímpicos de 1956, por exemplo?

Assim, a UNESCO, que se tem interessado por vários problemas relacionados com os mais distintos setores da atividade humana, ainda não dispensou a atenção necessária aos desportos, que, em nossos dias, tão facilmente mobiliza a opinião pública. Inteligentemente explorados, os desportos se poderão transformar em poderosa força de penetração capaz de modificar os multisseculares hábitos dos mais tradicionais países.

2. OS DESPORTOS NA FORMAÇÃO DO CARÁTER

A ação educativa dos desportos não é apenas de ordem física, conforme muita gente ainda supõe, mas principalmente de natureza moral e psíquica. Eles poderão contribuir de forma decisiva para a formação do caráter, para a consolidação de uma vontade firme.

Há duas épocas na vida do homem que são muito importantes para a formação do caráter; a primeira quando a criança adquire o uso da razão e a segunda quando o jovem entra em contato com a sociedade na luta pela vida. A puberdade é também uma fase perigosa, no que diz respeito aos vícios de ordem sexual. Este é o motivo por que, na nossa opinião, devemos prestar uma assistência muito cuidadosa aos indivíduos que atravessam esse período, esclarecendo-lhes certos fenômenos naturais e orientando-lhes o instinto sexual para um desenvolvimento rigorosamente normal.

Dentre as qualidades morais que devem ser desenvolvidas para a formação de um caráter ideal destacam-se a coragem, a tenacidade, a per-

severança, a generosidade, o espírito de disciplina, de solidariedade e de cooperação, a energia, a confiança em si, a lealdade e a predisposição à luta.

E tôdas essas qualidades, indispensáveis à vitória do homem nos embates cotidianos da vida, podem ser obtidas por meio dos desportos, que, adestrando o corpo, elucidam o espírito e acrisolam o caráter.

A coragem é indispensável em qualquer empreendimento humano, pois aquêle que admite a derrota antes da luta, já está vencido sem nela ter ainda tomado parte. "A coragem é órgão da atividade que determina as ações" (S. DÓRIA — "Educação Moral e Educação Econômica"). A prática de desportos cuja realização exige atividade pronta e resoluta aumenta progressivamente o grau de coragem dos indivíduos que àquela se submetem. Do mesmo modo, a tenacidade e a perseverança só pode ser alcançada por meio de lutas contínuas, qualquer que seja a sua modalidade, e os desportos, individuais ou coletivos, são o meio indicado para a consecução de tal objetivo.

A generosidade é peculiar aos que conhecem o valor das suas forças e não as utilizam contra um adversário mais fraco, incapaz de resistir-lhe. A generosidade é própria dos fortes, dos que sabem lutar e vencer, daqueles que amparam os fracos contra a tirania dos déspotas.

O espírito de disciplina, de solidariedade e de cooperação só poderá ser despertado pelos jogos e desportos coletivos, em que cada indivíduo trabalha para uma causa comum: a vitória do seu grupo.

A energia somente a possuem os indivíduos que não abandonam uma causa, por mais perda que pareça, mas que, quando assim os outros a consideram, redobram os seus esforços e transformam a iminente derrota na mais estrondosa vitória. Só aquêles que não se abatem à superioridade numérica ou de posição do adversário, que preferem morrer num pôsto a cedê-lo, possuem caráter apreciável. E, nas competições desportivas, a preparação para êsse fim pode ser feita metódicamente, aumentando-se, pouco a pouco, a complexidade e a importância dos torneios.

A confiança em si, a lealdade e a predisposição à luta não as possuem os homens de espírito fraco. E a fé em si é condição da vitória, ainda que sem derrota de ninguém.

Só os indivíduos de ânimo forte, aquêles que confiam em suas próprias forças, que não utilizam meios desleais para levar de vencida um adversário, que não fogem à simples visão de um embate, que jamais abandonam a liça depois de iniciada a luta, só êstes são dignos de admiração, somente êstes merecem ser imitados.

E "a melhor maneira de aprender a competir no jôgo da vida, está nas competições desportivas".

Eis os verdadeiros princípios da mais sã moral, alicerces seguros de uma moral social sólida e que fará qualquer povo próspero, feliz e respeitado.

3. OS DESPORTOS NA EDUCAÇÃO DA VONTADE

"A educação da vontade produz homens de ação. A educação da moral, homens de bem. Mas recaem ambas sobre a vontade. Por isso a educação moral é educação da vontade" (DÓRIA, S. — "Educação Moral e Educação Econômica").

Uma vontade firme e decidida é por si só um grande bem. Ouase todos os autores são unânimes em afirmar que a educação moral está baseada na educação da vontade.

KERSCHENSTEINER ("El alma del educador y el problema de la formación del maestro") assevera que "la finalidad fundamental de toda educación es determinar cada vez más claramente la voluntad del alumno, para proporcionarle un carácter firme, dispuesto por la costumbre y regido por principios concretos".

SPENCER ("Educação intelectual, moral e física") diz que os homens independentes são aquêles que não se curvam à vontade alheia, que mantêm os seus princípios em tôdas as circunstâncias e exemplifica com a diferença fundamental entre os sistemas educacionais da Inglaterra e da Alemanha.

O indivíduo de vontade educada é senhor de todos os seus atos, sabe o que deseja e controla-se nas mais difíceis circunstâncias, encontrando sempre solução aos intrincados problemas que lhe sejam propostos. Mas, só por uma prática constante, poderemos obter a subordinação dos nossos desejos ao poder da vontade. "A conquista de si mesmo não é fácil. Mas uma vez conseguida traz àquêle que a consegue a alegria de viver" (CARREL, A. — "Renove seu próprio Eu").

Conseqüentemente, podemos afirmar que a "educação moral é, em substância, educação da vontade" (DÓRIA, S. — *Ob. cit.*).

E o melhor meio de educar a vontade está na prática dos desportos. O atleta que, sentindo fraquejarem-lhe as forças para atingir a meta, consegue num esforço supremo alcançar a vitória, única e exclusivamente pelo poder de férrea vontade, realiza totalmente a sua tarefa, transformando a energia moral, que a sua vontade lhe empresta, em energia física. "Aquêle que hoje realiza um esforço titânico, empregando a última de suas energias para alcançar em primeiro lugar a meta, ou para transpor o sarrafo à máxima altura, é o mesmo que amanhã não tergiversará em sacrificar a última gota de sangue para manter uma posição, para garantir um assalto, para repelir um inimigo" (MARINHO, I.P. — "A significação dos IV Jogos Olímpicos Universitários").

"A educação da vontade baseia-se na educação do corpo. A ação é atividade muscular, mas

é também atividade nervosa e mental. Educai, pois, o cérebro exercitando os músculos... E' para o bem do espírito que queremos a educação física" (THIELE, A. — "Die Neue Erziehung Werden und Wesen Leibesübungen Leipzig").

Os grandes pintores e escultores sempre que pretenderam encarar o indivíduo derrotado, moralmente aniquilado, representaram-no de ombros caídos, braços ao longo do corpo, fronte baixa e olhos fixos no chão; ao contrário, o espírito superior era representado pela fronte alta, ombros na linha horizontal, braços em gestos simbólicos, olhar firme e decidido.

Os gregos, aos quais não se pode negar o adiantado grau de civilização que alcançaram, amavam o belo, e todos os seus deuses, inclusive Athene, a Minerva dos Romanos, que representava a inteligência, a deusa da Razão, eles a tinham concebido sob as mais lindas formas. Apolo, o Phoebus dos latinos, que simbolizava as artes e as letras, era representado como o tipo mais perfeito de beleza masculina.

Não resta, pois, a menor dúvida de que a educação moral tem por base a educação da vontade, mas para obter esta devemos tomar por ponto de partida a educação física, para a qual os desportos representam um dos meios mais eficientes.

4. OS DESPORTOS NA EDUCAÇÃO FÍSICA

ROUSSEAU na sua obra "Emílio" afirmou: "Cultivai a inteligência dos vossos alunos, mas cultivai, antes de tudo, o seu físico, porque é ele que vai orientar o seu desenvolvimento intelectual. Fazei primeiro o vosso aluno são e forte, para que possais vê-lo inteligente e sábio".

Geralmente, nos indivíduos que gozam de pouca saúde, nota-se que é o estado físico quem comanda o espírito, subordinando-se este inteiramente aos constantes caprichos daquele. O corpo, e assim pensa Rousseau, deve portar-se como servo obediente do espírito para que o homem possa concretizar os seus sonhos e realizar todas as suas aspirações. O espírito é o comandante que determina as grandes ações e o corpo o exército que as realiza; e qualquer um dos dois, sem o concurso do outro, jamais poderá atingir o objetivo colimado.

"Comparem-se, outrossim, os estados da alma de dois indivíduos, um fraco e mole, outro musculoso e bem exercitado em educação física: no último as fibras musculares tonificadas e sempre em iminência de contração, provocam um sentimento de força, de leveza, de otimismo, que o primeiro não conhece" (ROUGES — "Educação do Caráter").

Dentro do próprio quadro das atividades físicas, os desportos se mostram muito superiores aos exercícios formais, conhecidos genericamente por ginástica e classificados imprópriamente pelo Regulamento Geral de Educação Física n.º 7, no Brasil, sob a denominação de "flexionamentos".

Os exercícios analíticos, de efeitos morfológicos por excelência, são indicados para a correção de pequenos defeitos, desvios de normalidade, e ainda como exercícios de compensação para os indivíduos obrigados a permanecer por muito tempo em uma mesma posição ou que trabalham solicitando apenas certas sinergias musculares. São todos exercícios artificiais, inventados pelo homem e utilizados quase sempre pelos jovens que desejam obter musculatura cheia de relevos ou pelos adultos que procuram reduzir a dilatação de seu abdome, proveniente da flacidez da parede abdominal.

Mas não são esses os exercícios que ativam as grandes funções, que emprestam maior resistência ao organismo, isto é, que proporcionam o treinamento orgânico, que desenvolvem a aptidão física, que aumentam a coordenação do sistema neuromuscular, que ensinam o homem a utilizar as suas forças inteligentemente. Para esses resultados são indicados os exercícios sintéticos, de efeitos acentuadamente fisiológicos que, muitas vezes, não desenvolvendo grande musculatura, proporcionam, no entanto, ao indivíduo excelente resistência orgânica.

O alcance dos desportos, como meio de educação física, poderá ser resumido em três princípios fundamentais:

I — exigir dos organismos dos indivíduos submetidos a tal regime de trabalhos físicos esforços cujo grau de intensidade aumenta paulatinamente, sem provocar, por esta forma, grandes reações orgânicas, sempre de efeitos prejudiciais sobre a saúde;

II — conseqüentemente, obter a maior resistência orgânica dos indivíduos, de modo que estes possam suportar trabalhos de qualquer natureza, aos quais não resistiriam em outras circunstâncias;

III — desenvolver a capacidade física pelo aumento sucessivo de complexidade dos exercícios, de tal sorte que um indivíduo de aptidão inferior possa sobrepujar outro de maior aptidão, pelo uso mais inteligente de suas forças.

E' de grande importância ressaltar que, enquanto os exercícios analíticos proporcionam quase exclusivamente o desenvolvimento corporal, os desportos possibilitam o treinamento orgânico, isto é, a adaptação do organismo a grandes esforços.

O uso das práticas desportivas como meio educacional deve ser feito com grande cautela, a fim de que não se exijam dos organismos, ainda na fase de sua evolução, esforços demasiados que a venham perturbar. Aqui deverão sempre os desportos ser adaptados ao valor físico dos educandos, adaptação esta que se processará mediante a redução do tempo de duração da prática e das dimensões das provas. Não deverá também ser esquecido, e isto é fundamental, que os educandos participam das práticas desportivas sempre em igualdade de condições, quer sob o ponto de vista físico, quer sob o técnico.

Dentre as qualidades de ordem psico-somáticas que os desportos, utilizados como meio educacional, podem despertar, destacam-se o vigor, a resistência, a destreza, a flexibilidade articular, a velocidade, a acuidade sensorial, a coordenação de movimentos, a independência das contrações musculares e a harmonia das formas e das proporções.

5. A COMPETIÇÃO NA VIDA DO HOMEM

A competição é o ato ou efeito de competir. Competir (competere) é concorrer na mesma pretensão com outro.

Na verdade, a competição é o único meio de verificação dos resultados do treinamento desportivo, porque permite comparar o trabalho de um técnico com o de outros, estabelecer a relação entre o preparo físico, técnico e tático de um desportista com o de outros, enfim, viver situações novas, bem diversas das em que se verificou o treinamento, e que não poderiam ser provocadas pelo técnico com todos os recursos de que dispusesse.

O estado de forma de um desportista ou de uma equipe deverá ser alcançado nas proximidades da data em que a competição terá lugar. A forma é uma situação instável, capaz de prejudicar-se sob a influência de fatores que possam trazer perturbações de qualquer ordem ao organismo. A solicitação de um esforço violento ou uma emoção extremamente forte às vésperas da prova ou do jogo poderá trazer a perda da forma. Esta se exprime pelas excelentes condições físicas, táticas e psicológicas que o desportista apresenta; e elas deverão conjugar-se no seu grau mais elevado, quando tal estado é atingido. E não é outra a razão por que até um traumatismo psíquico poderá acarretar a perda da forma.

Quando a forma é atingida, o desportista é dado em situação de competir. E a verificação do seu aproveitamento só deverá ser feita de um modo: pela própria competição. Qualquer outro procedimento será errôneo.

Não será demais repetir que o desportista não vence só pelo seu preparo físico ou apuração de sua técnica, mas também pelas suas condições psíquicas, e pela aplicação de sua tática. A preparação psicológica do atleta deverá ir sendo feita lentamente, durante todas as fases do treinamento, de modo que ele possa adquirir confiança nas suas possibilidades, sem, no entanto, menosprezar as do adversário. Com relação ao outro aspecto, quando dois desportistas se apresentam física e tecnicamente equivalentes, a vitória pertencerá àquele que adotar a tática mais indicada para as circunstâncias. E isso, se importante se torna para os desportos individuais, muito mais o é para os desportos coletivos em que uma inferioridade técnica pode, às vezes, ser suprida por uma tática eficiente. A simples mudança de uma chave, a troca de um jogador de posição, a característica

dos passes, tudo isso pode influir decisivamente para a vitória ou a derrota de uma equipe.

Cada competição em que o indivíduo intervém, quer como disputante, quer como treinador, contribui sempre para aumentar a sua experiência, enriquecê-la com as novas situações com as quais se defronta. A vitória ou a derrota em uma competição é a prova mais objetiva da verificação dos resultados do treinamento desportivo; por outro lado, e este é um dos seus aspectos capitais, permite comparar o trabalho de um técnico desportivo com o dos outros, as possibilidades máximas de um desportista ou equipe com as de outros desportistas ou outra equipe.

A competição é, pois, o verdadeiro meio de verificação do trabalho no treinamento desportivo.

Se estudarmos o método francês (Joinville-le-Pont) com os seus certificados de Educação Física e as tabelas de pontos para medir a eficiência física, tão do gosto dos norte-americanos, encontraremos situações opostas em duas grandes escolas: a francesa, contra a competição, contra o recorde, e a americana, a favor da competição, a favor do recorde.

A escola francesa está bem caracterizada pelos índices estabelecidos para as provas de eficiência física, onde não existe a preocupação do melhor resultado que cada indivíduo possa obter, mas tão-somente que todos os indivíduos alcancem um índice mínimo, estabelecido por meio de tratamento estatístico.

Contrariamente, a escola americana busca o rendimento máximo de cada indivíduo em cada setor. Não lhe interessa que os indivíduos alcancem seu melhor resultado, obtenham a sua melhor performance. E' a luta pelo recorde.

6. A FAVOR OU CONTRA O RECORDE?

A favor ou contra o recorde? eis uma questão que tem suscitado grandes discussões.

O recorde significa a luta do homem contra o espaço e o tempo; cada recorde quebrado assinala mais uma vitória da sua eficiência física. Formamos entre aqueles que defendem o recorde nos desportos encarados como meio de competição, porque ele representa o verdadeiro objetivo da própria competição. Se compararmos os resultados obtidos nos Jogos Olímpicos de 1896, realizados em Atenas, com os alcançados em 1952, nos Jogos de Helsinki, poderemos ter uma idéia de quanto o homem aprimorou, pela competição, o rendimento de suas forças físicas. Sim, o rendimento, a utilização mais inteligente de suas forças porque estas que o homem de hoje possui são as mesmas que o homem de meio século atrás possuía.

Para reforçar a nossa opinião, apresentaremos um quadro comparativo dos resultados das

provas individuais, assinalados em 1896 e verificados em 1952. Ele será argumento convincente para demonstrar a importância das competições:

1896 — Atenas

1952 — Helsinki

PROVAS ATLÉTICAS

LUTAS CONTRA O TEMPO

100m. — T. Burk — (U.S.A.) 12s.
 400m. — T. Burk — (U.S.A.) 54,4s.
 800m. — E. Flack (Austrália) 2.11m.
 1.500m. — E. Flack (Austrália) 4m.53,2s.
 110c/b. W. Curtis (U.S.A.) 17,6s.
 Mart. S. Louis (Grécia) 2h55,20m.

Remigino (U.S.A.) 10,4s.
 Rhoden (Jamaica) 45,9s.
 Whitfiels (U.S.A.) 1m.49,2s.
 Barthel (Luxemburgo) 3m.45,2s.
 Dillard (U.S.A.) 13,7s.
 Zatopek (Tchecoslováquia) 2h.23.

LUTAS CONTRA O ESPAÇO

S. Atl. — E. Clarke (U.S.A.) 1,81m.
 S. Vara — W. Hoyt (U.S.A.) 3,3m.
 S. Dist. — E. Clarke (U.S.A.) 6,34m.
 S. Trip. — J. Conelly (U.S.A.) 13,725.
 Disco — R. Carret (U.S.A.) 29,165.
 Pêso — R. Carret (U.S.A.) 11,22m.

Davis (U.S.A.) 2,04m.
 Bob Richards (U.S.A.) 4,60m.
 Biffle (U.S.A.) 7,57m.
 Ademar Silva (Brasil) 16,22m.
 Iness (U.S.A.) 55,03m.
 O'Brien (U.S.A.) 17,41m.

NATAÇÃO

100m. A. Hoyos (Hungria) 1,22m.
 400m. T. Neumann (Áustria) 8m.12s.

Scholes (U.S.A.) 57,4s.
 Boiteux (França) 4m.30,7s.

Observação: São os seguintes os resultados de 1936, em Berlim, melhores que os de 1952, em Helsinki:

100m. — Jesse Owens (U.S.A.) 10,2s.

S. Dist. — Jesse Owens (U.S.A.) 8,06m.

O espírito de competição, poderemos dizer, é inato no homem, manifesta-se na criança desde os albores de sua infância nas mais simples demonstrações. Assim, por exemplo, quando um pai regressa à sua casa, os filhos, que o esperam, correm a abraçá-lo e cada qual quer chegar primeiro. Que é isso, senão *competição*?

A competição, quer do ponto de vista físico, quer do moral ou ainda do social, apresenta vantagens positivas (vantagens) e negativas (perigos), que poderão ser esquematicamente traduzidos no seguinte quadro:

DE NATUREZA	VANTAGENS	PERIGOS
FÍSICA	Aumento da capacidade física, pela adaptação progressiva do organismo à natureza do esforço físico; aumento das grandes funções vitais; aumento da capacidade de recuperação orgânica; desenvolvimento de habilidades específicas; resistência à fadiga; euforia.	Desgaste da capacidade física por falta de adaptação progressiva do organismo à natureza do esforço físico; hipertrofia dos órgãos responsáveis pelas grandes funções vitais; diminuição da capacidade de recuperação orgânica; falta de resistência à fadiga; inapetência; sudorese excessiva; insônia; mal-estar geral.
MORAL	Confiança em si próprio; espírito de luta; aumento de todas as energias morais; lealdade; disciplina; alegria; altruísmo; sublimação dos instintos de agressão.	Falta de confiança em si próprio; espírito de fraude; envilecimento de todas as energias morais; deslealdade; indisciplina; arrogância; complexos; egoísmo; exaltação dos instintos de agressão.
SOCIAL	Espírito de grupo; solidariedade e integração social; capacidade de liderança.	Falta do espírito de grupo; desajustamento social; incapacidade de liderança.

O valor social da competição é inegável, pois é nos campos desportivos que se tempera o homem para os embates da vida.

Os desportos representam, em nossos dias, a força extraordinária que não deve ser combatida, mas inteligentemente aproveitada, sublimando-se-lhe qualquer aspecto negativo para realçar e utilizar as suas valências positivas.

A ORIENTAÇÃO DA EDUCAÇÃO FÍSICA ESCOLAR NA DÉCADA 1940-1950

1. OS INQUÉRITOS PROMOVIDOS PELA DIVISÃO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

Instituída em 1937, a Divisão de Educação Física do Ministério da Educação e Saúde, três anos depois de sentir intimamente o problema, vivendo-o em seus mínimos detalhes, chegou à conclusão de que as bases do Método Francês não correspondiam integralmente às nossas necessidades. A função social da Educação Física, entre nós, deveria ser muito importante e o Regulamento nem sequer a considerava; por outro lado, a parte psicológica deveria merecer um cuidado todo especial, para que os programas pudessem ser executados sem que os exercícios constituíssem para os educandos "trabalhos forçados", utilizando a feliz expressão de Claparède.

Quando a Divisão de Educação Física iniciou os seus trabalhos, organizou durante os três primeiros anos um sistema de inquérito que lhe permitiu saber as condições em que se encontravam os estabelecimentos de ensino secundário. Dos dados colhidos, referentes aos anos de 1938, 1939 e 1940, não deixa de ser curioso observar os métodos de Educação Física adotados, embora o oficial fôsse o método Francês.

Eis o resultado apresentado pelos estabelecimentos que responderam à "Ficha de Informações".

Em 1938 :

	Estabelecimentos
Francês	154
Sueco	32
Alemão	18
Diversos	46
Sem especificação	25
Soma	275

Em 1939 :

	Estabelecimentos
Francês	465
Sueco	43
Alemão	2
Diversos	62
Sem especificação	25
Soma	597

Em 1940 :

	Estabelecimentos
Francês	543
Sueco	34
Alemão	2
Diversos	20
Sem especificação	12
Soma	611

A percentagem apresentada pelo Método Francês na adoção dos métodos era a seguinte:

Em 1938	61,6 %
Em 1939	81,3 %
Em 1940	90,6 %

Em 1941, essa percentagem foi praticamente integral devido à fiscalização exercida pela Divisão de Educação Física no sentido de compelir os estabelecimentos de ensino ao cumprimento das disposições legais.

De 1940 a 1942, a D.E.F. se dedicou a estudar o assunto referente ao "Método Nacional de Educação Física", pois estava cada vez mais convencida da sua necessidade. Por outro lado, reconhecia a impossibilidade de um trabalho precipitado, sem amadurecimento pessoal ou exclusivo de um pequeno grupo.

E, finalmente, em novembro de 1942, lançou o "Inquérito sobre o Método Nacional de Educação Física", trabalho gigantesco, cujo esquema representava já o arcabouço geral do futuro "Método Nacional de Educação Física". Por êsse esquema, percebe-se que a D.E.F. avançou bastante no campo doutrinário, propondo inicialmente que o nosso método viesse repousar sobre as mesmas bases que fundamentam a educação. Nem de outra forma se poderia considerar o problema. Desta maneira, a biologia (vida orgânica), a sociologia (vida social) e a psicologia (vida psíquica) forneceriam fundamentos para o método em questão.

Êsse inquérito, destinado a auscultar a opinião dos técnicos e de todos os que se dedicassem ao assunto, constituiu-se de duas mil coleções organizadas, cada uma das quais continha os seguintes elementos:

- 1.º) Envelope para a remessa;
- 2.º) Circular esclarecendo as finalidades do inquérito;
- 3.º) Esquema de todo o arcabouço do Método, estando numeradas tôdas as legendas;
- 4.º) Opúsculo contendo notas explicativas, também numeradas, sobre cada uma das legendas correspondentes.
- 5.º) Caderno de papel almaço para a remessa de sugestões, com os elementos de identificação do autor na capa.
- 6.º) Envelope de devolução com franquia postal sob registro e endereço da Divisão de Educação Física já devidamente impresso.

O inquérito em aprêço foi um dos melhores organizados que já se levou a efeito em nosso país e mereceu valiosas contribuições. Infelizmente, com a saída do Ministro Gustavo Capanema, em 1945, a D.E.F. perdeu grande parte do seu apoio moral, não podendo prosseguir o interessante trabalho que vinha, então, realizando.

2. AS EXPERIÊNCIAS DA ESCOLA NACIONAL DE EDUCAÇÃO FÍSICA E DESPORTOS

Quando o Cap. Antônio Pereira Lira assumiu a direção da Escola Nacional de Educação Física e Desportos da Universidade do Brasil, cheio de entusiasmo e dedicação, lançou-se em experiências com o objetivo de criar um "método ecietico", retirando de cada um dos métodos existentes o que houvesse de melhor. Assim, valeu-se inicialmente da ginástica acrobática e depois da canstenia, da ginástica dinamarquesa, da ginástica sueca, do próprio método francês, além de influências recebidas da ginástica metodizada (Argentina) e de idéias norte-americanas sobre as provas práticas e tabelas de pontos para a verificação da capacidade física. Durante dois anos, a E.N.E.F.D. levou a efeito intensa disseminação de outras formas de trabalho que não fôssem apenas as do Método Francês, como até então se verificara. Não se pode negar valor ao trabalho do Cap. Lira, embora, à época de sua realização, tivéssemos feito restrições a falta de orientação segura, de unidade indispensável e de sistematização adequada. Mas esse esforço teve o grande mérito de despertar o interesse por métodos ainda pouco divulgados em nosso país, alargando o horizonte dos professores de Educação Física, até então bastante limitados. Os dois mil professores de Educação Física existentes à época, diplomados pelas diferentes escolas especializadas do país, exceção feita a da Marinha, que adotava a canstenia, haviam estudado e conhecido apenas o método de *jointure-à-front*. E isto tornava difícil a substituição dos programas vigentes, pois era impossível, apenas com uma portaria ministerial, mudar, de um momento para outro, a mentalidade dos professores de Educação Física.

A Divisão de Educação Física do M.E.S. organizou, então, as "Diretrizes para a Educação Física nos estabelecimentos de ensino secundário", em caráter experimental, introduzindo adaptações no Método Francês e dando mais liberdade de ação aos professores, inclusive permitindo que, nos dias de chuva, pudessem ser ministradas sessões de calistenia ou de ginástica sueca.

Em 1948, na tese que apresentamos a Concurso para Livre Docente da Escola Nacional de Educação Física e Desportos da Universidade do Brasil sob o título "Crítica aos exercícios analíticos em face dos fundamentos bio-psico-sócio-filosóficos dos programas de Educação Física destinados a escolas primárias", demonstramos que o

método francês fôra a causa determinante da criação da cadeira de Metodologia nas escolas de Educação Física. E escrevíamos:

Não poderá ser negada a notável influência do Método Francês sobre todas as escolas civis de educação física existentes em nosso território, inclusive a própria Escola Nacional de Educação Física e Desportos da Universidade do Brasil. Sabemos que o movimento de educação física, iniciado em 1922, partiu do Exército, e, portanto, nada mais natural que trouxesse para o âmbito civil toda a orientação por ele seguida. O próprio professorado de que se valeram as escolas civis tinha, todo ele, sido habilitado exclusivamente dentro da orientação do Método Francês difundido. E as escolas de educação física que se criaram, inclusive a própria Escola Nacional de Educação Física e Desportos, introduziram em seu currículo a cadeira de Metodologia da Educação Física com o objetivo único de transmitir aos respectivos alunos a doutrina, os fundamentos e a técnica do Método Francês. Em 1941, quando realizamos um dos nossos cursos de especialização da E.N.E.F.D., não tivemos dentro da cadeira em aprêço contato com outro assunto que não fôsse o referido método. E as gerações que se sucederam nessa Escola também rezaram pela mesma cartilha. Assim, a Metodologia — arte de dirigir o espírito na investigação da verdade — passara a ter as suas finalidades subvertidas. Não se procurou, por seu intermédio, criar uma consciência da tarefa que deveria o professor cumprir, orientá-lo, esclarecê-lo, dotá-lo do equipamento de recursos que lhe permitisse sentir o trabalho que viesse a realizar, ter o espírito de iniciativa que possibilitasse a mobilização de seus conhecimentos para melhor atender aos objetivos a que se propunham os diferentes tipos de estabelecimentos educacionais. E, com frequência, o trabalho ministrado sob o título de "educação física" até prejudicava as finalidades que deveriam ser alcançadas pela escola. Por falta de consciência do conteúdo de seu trabalho, muitos professores de educação física, nos estabelecimentos de ensino industrial, por exemplo, ministravam exercícios de trepar em corda, cabo de guerra e outros, caracterizados por intensa contração dos músculos dos membros superiores, que vinham prejudicando o trabalho de oficina dos alunos dos cursos de ourivesaria, pela diminuição da sensibilidade tátil. Os que regressavam das escolas de educação física o faziam convictos de que deveriam submeter os seus alunos ao mesmo regime a que tinham obedecido, quando de seus cursos, ensinando-lhes os exercícios, como se a sua finalidade fosse a de transformar cada educando em um professor de educação física. E a educação física, principalmente nos estabelecimentos de ensino secundário, foi desvirtuada completamente de suas finalidades, tornando-se as sessões enfadonhas, verdadeiro trabalho forçado, como classificou Claparède, despertando um sentimento de revolta nos educandos, para não dizer um estado de permanente fobia contra a educação física. Os

professores ocupavam todo o tempo de que dispunham com intermináveis sessões de estudo e dezenas de relatórios que figuram nos arquivos, da Divisão de Educação Física, encerram trechos como o seguinte: "Infelizmente, pela falta de tempo, só nos foi possível ensinar até o exercício n.º 256". Essa afirmação é textual e por ela se poderá perfeitamente depreender a mentalidade dominante na maioria de nosso professorado especializado, responsável, em grande parte, pelo estado de decadência em que se encontra a educação física no Brasil. As coisas chegaram a tal ponto que a Divisão de Educação Física teve de dirigir centenas de ofícios endereçados nominalmente a cada professor, esclarecendo os objetivos da educação física na escola secundária, objetivos esses que deveriam ter sido bem definidos nas aulas de Metodologia de todas as escolas de educação física. É preciso que os alunos delas egressos adquiram não apenas os conhecimentos de que carecem, mas, e sobretudo, aprendam a mobilizar inteligentemente esses conhecimentos de acordo com cada situação ante a qual se possam deparar. Geralmente lhes falta espírito de iniciativa, muitos poucos possuem personalidade, características essas fundamentais a um professor de educação física. Estamos em situação de não poder, no ensino secundário sobretudo, modificar profundamente os programas de educação física, porque, antes de tudo, necessário se torna modificar a mentalidade dos professores de educação física, dar-lhes flexibilidade mental, alargar-lhes horizontes que lhes foram limitados por uma formação deficiente ou viciosa.

A cadeira de Metodologia não deverá estar circunscrita ao ensino de um ou mais métodos ou sistemas de ginástica, à transmissão pura de conhecimentos, à repetição daquilo que os livros trazem, mas contribuir poderosamente para que os alunos obriquem seu espírito à meditação e, assim, possam penetrar na filosofia da Educação Física situando-a no tempo e no espaço e compreendendo o papel que lhes cabe desempenhar na civilização de nossos dias.

3. A INFLUÊNCIA DA II LINGÍADA

Em julho de 1949 realizou-se, na cidade de Estocolmo, a II Lingíada, festa em homenagem a Ling, o fundador da ginástica sueca e verdadeira figura de herói nacional. Compareceram 64 nações, dentre as quais o Brasil, com uma delegação constituída de 27 observadores incluindo-se representantes da Divisão de Educação Física, da Escola Nacional de Educação Física e Desportos, da Escola de Educação Física do Exército, da Escola de Aeronáutica, do Departamento de Esportes e Departamento de Educação Física do Estado de São Paulo, da Escola de Educação Física da Força Policial de São Paulo, da Escola de Educação Física do Estado do Rio Grande do Sul e de várias outras instituições especializadas. As numerosas demonstrações assistidas influíram decisivamente, ao regresso dos delegados, entre

os quais nos encontrávamos, para alargar os horizontes da Educação Física em nosso país, dando-lhe maior flexibilidade e interpretação mais ampla. As relações estabelecidas com renomadas autoridades de outros países possibilitaram um maior intercâmbio realmente proveitoso, cumprindo destacar-se visitas que nos fizeram J. G. Thulim, que realizou conferências no Rio, em São Paulo e Porto Alegre, e Johanson Curtis, que ministrou cursos de ginástica sueca moderna em Santos, São Paulo, Porto Alegre e Rio.

Em agosto de 1949, após o regresso da Europa, submetemo-nos ao Concurso de Títulos e Provas para Catedrático de Metodologia da Educação Física e dos Desportos da E.N.E.F.D. da Universidade do Brasil logrando conquistar a cátedra. Refundindo completamente os programas vigentes, procuramos aproximar-nos mais da realidade, melhor correspondendo aos interesses da nossa infância e juventude, dando à formação do professor de Educação Física um caráter mais objetivo, a fim de que não fôsse ele apenas um professor de ginástica vinculado irremediável e estreitamente aos diferentes sistemas ginásticos. Iniciamos uma campanha demonstrando que os bons programas de Educação Física eram mais importantes que os melhores sistemas de ginástica, pois, quando adotamos *a priori* um sistema ou método qualquer, subvertemos a hierarquia de fins e meios em educação. A escola passa a servir ao método ao invés do método servir à escola.

Não é de Método de Educação Física o de que precisamos, mas, de programas, programas racionais, que satisfaçam perfeitamente às necessidades dos educandos em relação aos objetivos a que se propõem as escolas, segundo o seu tipo.

Hoje, formamos entre aqueles que não admitem a expressão "método de educação física", como inconcebível seria a expressão método de educação moral ou método de educação intelectual.

Método, segundo a definição clássica e de acordo com o significado etimológico — caminho para — é o conjunto de processos racionais empregados na procura da demonstração da verdade. Assim, a função do método será dirigir a ação do educando no sentido de que acumule aquelas experiências que lhe desenvolvem as capacidades exigidas pela sociedade atual. Essa deverá ser a função da cadeira de Metodologia na Escola Nacional de Educação Física e Desportos. Seria fastidioso demonstrar a inconsistência da denominação método de educação física, hoje repetida por todos os professores, como nós também já a repetimos, isto é, sem tomar consciência do verdadeiro significado da palavra método e do conceito do vocábulo educação.

Antes de especificarmos as razões do conflito "Métodos x Programas", vamos efetuar algumas considerações sobre o que entendemos por programas.

O programa representa a adequação dos meios para atingir determinado fim; portanto, antes de elaborá-lo, cumpre-nos determinar os objetivos que temos em vista. Ele deverá ser organizado de maneira tal que permita um rendimento certo ao fim do curso e, muitas vezes, isso não se verifica. Deparamo-nos sempre com a existência de dois programas: um formal e outro real. O primeiro representa uma promessa, quando organizado pelo próprio professor, e uma possibilidade quando elaborado por terceiros; o segundo está traduzido pelo trabalho que o professor efetivamente realiza, e, quase sempre, é inferior ao primeiro, mais pobre, mais reduzido, mais heterogêneo, quando não incompleto, com lacunas gravíssimas. Isso nos leva à conclusão de que cada professor realiza o seu próprio programa, principalmente, quando ele é centralizado pelo órgão diretor — no caso do ensino secundário, entre nós — muitos de cujos assuntos são completamente ignorados pelo professor que os vai ministrar. Cumpre que os programas sejam organizados não com aquilo que os alunos devem aprender ou realizar, mas com o que eles necessitam aprender ou realizar. Dewey nos afirma que o programa deverá resolver “o conflito entre a natureza individual e a cultura social”, e Francisco Campos diz que a “personalidade, a formação do caráter, são coisas superiores às matérias do ensino”. Segundo o conceito de Kilpatrick, a civilização está em constante mudança, o que significa que os seus fins estão variando a cada momento, exigindo conseqüentemente um reajustamento contínuo dos meios, que os programas representam. Tanto assim que, na reforma do ensino secundário, levada a efeito em 1931, e conhecida sob a denominação de Reforma Francisco Campos, estava previsto que os programas sofreriam uma revisão trienalmente, o que deixou de ser observado.

Ao elaborarmos um programa, uma vez que em cada idade a criança tem o direito de apren-

der ou realizar certas e determinadas coisas, deveremos considerar as possibilidades e as necessidades dos educandos, isto é, o que eles podem e necessitam obter.

Essas breves considerações nos permitem demonstrar a flexibilidade exigida pelos programas, a fim de que possam estar constantemente sendo reajustados a novos objetivos a que a escola tem de atender em face da constante mudança a que a civilização está obrigada. Um método de educação física traduziria, durante a sua vigência, a imutabilidade dos princípios propostos e representaria um estacionamento na evolução educacional. Por outro lado, impossível se torna organizar um método capaz de atender às exigências de todos os tipos de estabelecimentos educacionais, ainda que exagerando o seu ecletismo, o que representaria verdadeiro contra-senso, pois sabemos que o ecletismo significa liberdade de cada qual escolher o que julga melhor. Método eclético não parece denominação feliz, pois o adjetivo *eclético* não se ajusta ao substantivo *método*, da mesma forma que seria inadmissível a expressão *açúcar salgado*. Jamais poderemos ter um “Método de Educação Física” que possa simultaneamente atender às exigências das escolas primárias, secundárias, industriais, normais, superiores, institutos para cegos, surdos-mudos, débeis mentais desajustados da conduta, etc.

Não são os métodos de educação física que nos interessam, mas todos os tipos de atividades físicas que possam realizar obra educativa. São essas atividades que devem ser aprendidas e praticadas pelos alunos das escolas de educação física, porque, na verdade, somente elas vão realizar o objetivo pretendido: educação física. Os programas desta seção de oportunidade da educação, consoante as finalidades dos estabelecimentos a que se destinem, incluirão as atividades mais adequadas, estejam ou não previstas elas em algum método, qualquer que este possa ser.

(continua)

As particularidades (orientação e forma das linhas) desses tipos estão representadas nas fórmulas dos esquemas que mostramos na figura 3.

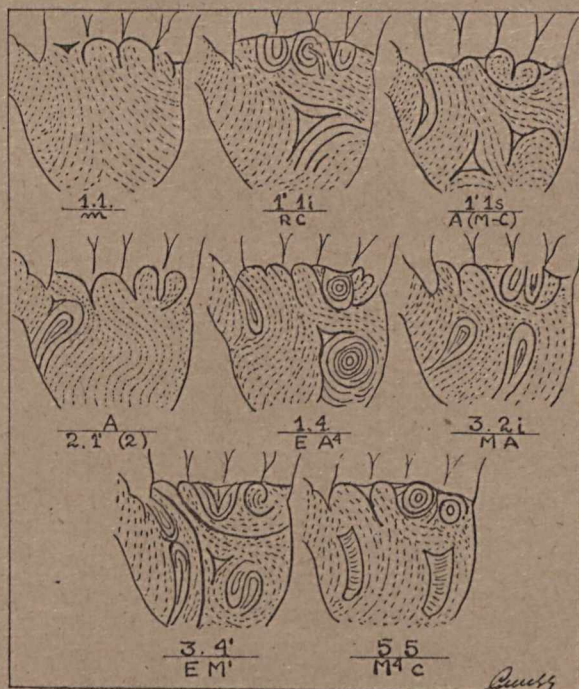


Fig. 3 — Classificação palmar de Stockis

Os símbolos E-R-M-C representam, respectivamente, *externo*, *radial*, *médio* e *cubital*; são colocados no denominador da fórmula, para indicarem a presença de figuras nos espaços interdigitais; as minúsculas *s* e *i*, à direita de um algarismo, no numerador, indicam *superior* e *inferior*; os subtipos são indicados por meio do apóstrofo impresso à direita do símbolo do tipo.

BELLETTI, em "Identificando as impressões palmares", em 1934, também dividiu a face palmar em três regiões e classificou os tipos em *simples*, *recurvos*, e *verticilados*, que subordinados foram a subtipos.

A fórmula quiroscópica, no processo do autor citado, é estruturada por meio de abreviaturas dos termos dados a cada tipo, conforme se vê no ângulo superior esquerdo da figura 4.

E' tempo, agora, de tratarmos da classificação dos técnicos norte-americanos — WENTH-WORTH-WILDER.

O processo desses autores consiste em se arquivar as fichas palmares por meio de uma fórmula numérica, indicando os pontos terminais dos ramos dos deltas A-B-C-D, e da existência ou inexistência de figuras nas zonas radial, ulnar e superior.

Os pontos em que, provavelmente, podem terminar os deltas citados, são: 1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 7 — 9 — 11 — 13, assinalados na figura 5; os de fixação ou de partida: 12 — 10 — 8 — 6, correspondentes a A — B — C — D.

Nessa figura, o tripode D termina em 11; C, em 9; B, em 7 e A, em 5, de que resulta 11 — 9 — 7 — 5, para a fórmula primária.



Fig. 4 — Modelo de ficha do Arquivo palmar usado no Instituto de Identificação do Rio de Janeiro — Classificação palmar de F. BELLETTI.

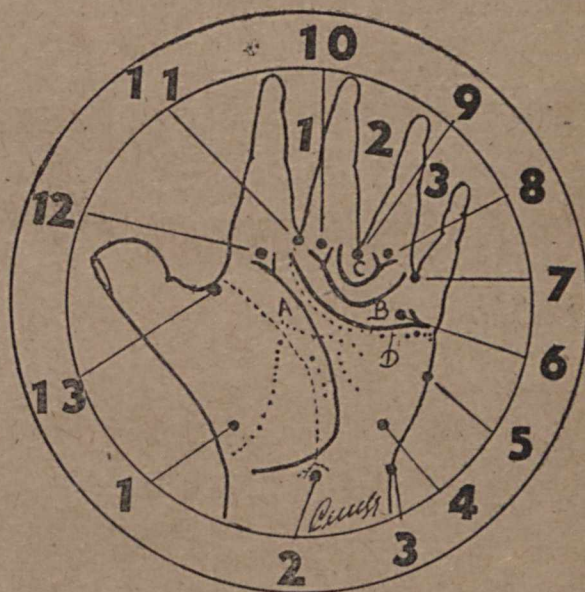


Fig. 5 — Pontos terminais dos deltas A-B-C-D (WENTH-WORTH-WILDER)

A subclassificação se obtém, verificando a presença ou ausência de figuras nas zonas radial, ulnar e espaços interdigitais 1 — 2 — 3.

Análise — Para se obter a classificação primária, nesse método, verifica-se:

- 1.º o ponto terminal do ramo do delta D
- 2.º o ponto terminal do ramo do delta C
- 3.º o ponto terminal do ramo do delta B

4.º) o ponto terminal do ramo do delta A. Essa, a ordem que se compreende.

A subclassificação se obtém:

- verificando a presença ou ausência de figuras na região hipotenar;
- Idem, na tenar;
- idem, nos vértices dos espaços interdigitais 1 — 2 — 3, ou seja entre 12 e 10; 10 e 8; 8 e 6.

Fórmulas — As fórmulas délticas, da classificação primária, para ambas as mãos, são as seguintes:

7.5.3.2	9.8.5.5	11.7.7.1
7.5.5.2	9.8.7.5	11.7.7.2
7.5.5.3	9.9.5.3	11.7.7.3
7.5.5.4	9.9.5.5	11.7.7.4
7.5.5.5	9.10.8.5	11.7.7.5
7.9.5.3	10.7.6.2	11.8.7.2
7.9.5.5	10.7.6.4	11.8.7.3
8.6.5.2	10.7.6.5	11.8.7.4
8.6.5.3	10.8.6.3	11.8.7.5
8.6.5.5	10.8.6.5	11.8.9.5
8.7.6.5	10.9.6.2	11.9.7.3
9.7.5.1	10.9.6.3	11.9.7.4
9.7.5.2	10.9.6.4	11.9.7.5
9.7.5.3	10.9.6.5	11.10.8.4
9.7.5.4	10.10.6.5	11.10.8.5
9.7.5.5	10.10.8.5	11.11.8.5
9.8.5.3	11.7.5.3	11.11.
9.8.5.4	11.7.5.5.	

A direita do último algarismo da direita, os autores aconselham juntar a minúscula c, (cárpico presente) ou p (cárpico esboçado), conforme fizemos nas fórmulas das palmas da figura 6.

Lados		Espaços interdigitais			For- tu- tas
Ulnar	Radial	32	29	19	
Ulnar Presente	Radial presente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	1
				1 Ausente	2
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	3
				1 Ausente	4
	Radial ausente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	5
				1 Ausente	6
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	7
				1 Ausente	8
	Radial ausente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	9
				1 Ausente	10
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	11
				1 Ausente	12
Ulnar Ausente	Radial presente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	13
				1 Ausente	14
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	15
				1 Ausente	16
	Radial ausente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	17
				1 Ausente	18
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	19
				1 Ausente	20
	Radial ausente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	21
				1 Ausente	22
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	23
				1 Ausente	24
	Radial ausente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	25
				1 Ausente	26
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	27
				1 Ausente	28
	Radial ausente	3 Presente	2 Presente	1 Presente	29
				1 Ausente	30
		3 Ausente	2 Ausente	1 Presente	31
				1 Ausente	32

Quadro da subclassificação dos desenhos das regiões hipotenar, tenar e interdigitais (Wentworth-Wilder)

Vejamos, agora, o que vem a ser aqueles números dados aos diferentes pontos da mão (fig. 5).

- Espaço entre o delta cárpico e a base das eminências tenar e hipotenar.
- Delta cárpico.
- Térço superior da região hipotenar (estando o indivíduo com as pontas dos dedos voltadas para baixo).
- Eminência hipotenar.
- Os dois terços inferiores, até prega do 5.º dedo.
- Delta da base do mínimo.
- Espaço entre os dedos 4 e 5.
- Delta da base do anular.
- Espaço entre os dedos 3 e 4.
- Delta da base do médio.
- Espaço entre os dedos 2 e 3.
- Delta da base do indicador.
- Espaço entre os dedos 1 e 2.

Conhecidas as fórmulas, vejamos as impressões das figuras 6 e 7.

7.5.5.3

Para darmos a fórmula ———, verifi-
28

camos que o prolongamento do delta D termina em 7 (3.º espaço interdigital); C, em 5 (nos dois terços inferiores); B, em 5, no mesmo nível e A, em 3 (no superior); o denominador 28 decorre da ausência de figuras nas regiões ulnar e radial, e da presença de uma presilha no terceiro espaço interdigital, conforme se depreende do quadro da subclassificação.

Dentro da mesma orientação classificamos as outras.



Fig. 6 — Classificação palmar, segundo o processo de WENTWORTH & WILDER.



Fig. 7 — Classificação palmar, segundo o processo de WENTHWORTH & WILDER.

Passemos a

NOSSA CLASSIFICAÇÃO

Topografia palmar — Vamos, primeiramente, dividir a palma em três regiões, conforme sugeriu STOCKIS:

- A — Tenar
- B — Hipotenar
- C — Superior.



Fig. 8 — Zonas da palma, em nossa classificação.

Nosso processo consiste em verificar e classificar as palmas pelas formas das figuras que se situarem em cima e em baixo do prolongamento do ramo do delta da base do indicador, à determinação dos desenhos em *superior* e *inferior* na região hipotenar.

Em se tratando de palmas, em que o citado tripode fique muito alto ou abaixo do terço inferior da região citada, traça-se uma horizontal X-X no centro da vertical A-B, de modo que essa região fique dividida em duas partes — *distal* ou superior, *proximal* ou inferior, considerando as mãos impressas e os polegares apontados um para o outro (Vide figs. 5 — 13 — 14 — 16).

Se duas formas de desenhos se localizarem em toda região hipotenar, de modo a não permitirem a classificação dos tipos em *superior* e *inferior*, uma linha papilar deverá ser seguida sobre o que mais próximo estiver da munheca, de forma que um tipo fique em cima e outro, em baixo; no caso de três, dois ficarão em cima, sobre a linha X-X e um, em baixo (Vide figs. 13 — 14 — 16).

No caso do prolongamento A servir de eixo ao desenho, conforme se vê no esquema da fig. 12, classifica-se a impressão na classe "M", que se desdobra em *superior* e *inferior*, em virtude de lá existirem formas típicas laterais; o esquema do primeiro plano, dêsse quadro, tem a fórmula primária 4 — 8 — M^s — 3; o do segundo, 9 — 1 — M^s — 1; a minúscula s, na função de expoente de "M", está indicando o lado para o qual se encontra voltado o tripode.

Consideramos, também, *superior*, o tipo cujas linhas estejam envolvidas de baixo para cima; *inferior*, se de cima para baixo (vide figs. 16, C e D).

Outra coisa: chamaremos *interna* a presilha aberta ou orientada para o lado do polegar; *externa*, para o do mínimo.

TIPOS

Região Tenar — Fig. 9 —

- 1 — Arco
- 2 — Presilha superior (aberta entre os dedos 1 e 2).
- 3 — Presilha inferior (aberta entre o dedo 1 e o rádio).
- 4 — Presilhas duplas opostas.
- 5 — Presilhas duplas superiores (abertas nas condições de 2).
- 6 — Presilhas duplas inferiores (abertas nas condições de 3).
- 7 — Presilhas tríplexes.
- 8 — Verticilo (um, dois ou mais).
- 9 — Dimorfos ou Polimorfos (Pres. e Vert.).

X — Indecifráveis.

? — Deformados por cicatrizes, calos, etc.

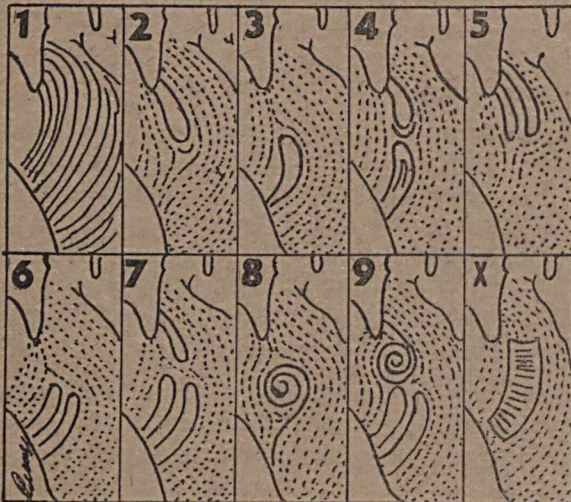


Fig. 9 — Tipos da região tenar, em nossa classificação.

Região hipotenar — parte superior —
Fig. 10 —

- 1 — Arco.
- 2 — Presilha interna superior.
- 3 — Presilha externa superior.
- 4 — Presilhas duplas opostas superiores.
- 5 — Presilhas duplas internas superiores.
- 6 — Presilhas duplas externas superiores.
- 7 — Presilhas tríplexes superiores.
- 8 — Verticilos (tôdas as formas).
- 9 — Dimorfos ou Polimorfos (Pres. e Vert.)
- X — Indecifráveis superiores.
- ? — Deformados por cicatrizes, calos, etc.

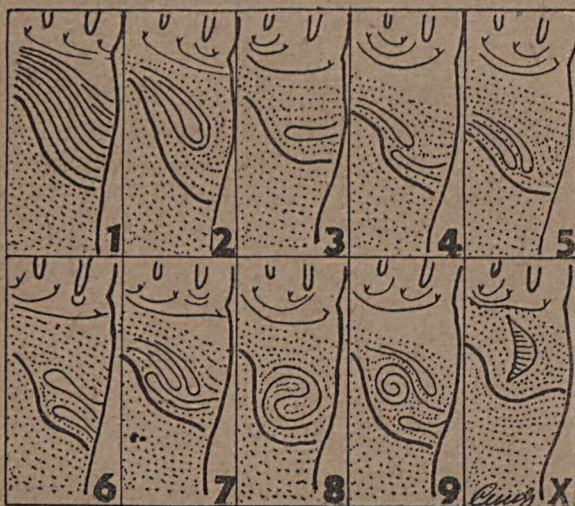


Fig. 10 — Tipos da região hipotenar, parte superior ou distal, em nossa classificação.

Região hipotenar — parte inferior —
Fig. 11 —

- 1 — Arco.
- 2 — Presilha interna inferior.
- 3 — Presilha externa inferior.
- 3' — Presilha cubical (única ou duplas).
- 4 — Presilhas duplas opostas inferiores.
- 5 — Presilhas duplas internas inferiores.
- 6 — Presilhas duplas externas inferiores.

7 — Presilhas tríplexes inferiores.

8 — Verticilos (tôdas as formas).

9 — Dimorfos ou Polimorfos (Pres. e Vert.)

X — Indecifráveis inferiores.

? — Deformados por cicatrizes, calos, etc.

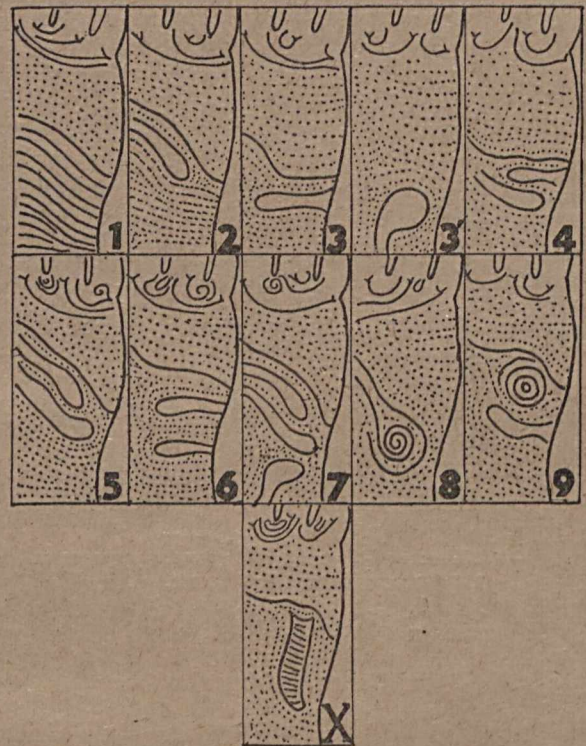


Fig. 11 — Tipos da região hipotenar, parte inferior ou proximal, em nossa classificação.

Região superior ou dígito-palmar — Nessa região, conforme dissemos quando tratamos do método de WENTHWORTH e WILDER, há quatro deltas e, entre êles, três espaços interdigitais.

Em nossa Classificação, ambos os detalhes são utilizados.

No que concerne aos deltas, adotamos o critério dos autores citados, isto é, estruturamos as subfórmulas (fórmulas primárias dos autores), por meio de algarismos indicadores dos pontos terminais dos ramos dos deltas A-B-C-D (Vide fig. 14).

Como, às vèzes, ficamos incertos na determinação de um ponto terminal de um trípole, estabelecemos que êsse "ponto" deve ser entre dois deltas (espaços 11, 99 e 7), nêles próprios (B, ligado a D; C a B, etc.), na base de origem e nos espaços interdigitais, bastando mencionar-se, através de um dístico expoente, o "ponto" em que qualquer um dêles termina.

Expoentes :

- i — quando acabar no lado interno do dedo
- e — quando acabar no lado externo do dedo
- d — deltas ligados entre si
- v — quando acabar no vértice interdigital.

Se analisarmos o esquema da figura 14, que corresponde a uma impressão da mão direita, veremos que os ramos de D e B correram para o



Fig. 12 — Tipo mediano, em nossa classificação.



Fig. 13 — Quando o tripode A não dividir a região hipotenar em duas, conforme vimos expondo, traça-se uma horizontal X-X no centro da vertical A-B, etc.

lado externo e o de C, para o interno, de que resulta :

11^e 9^l 7^e 3.

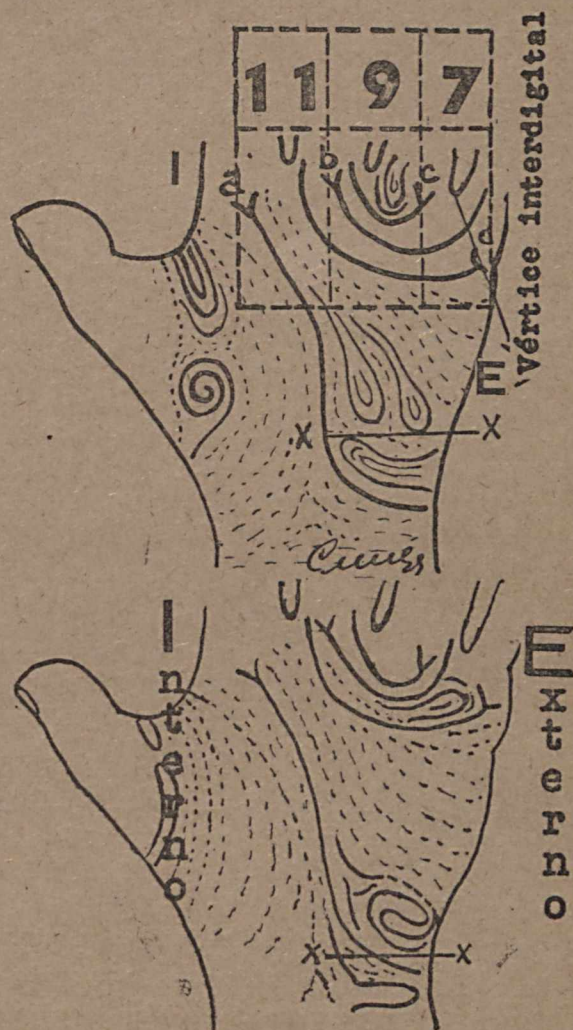


Fig. 14 — Espaços interdigitais, onde podem terminar os ramos assinalados no esquema do primeiro plano. Com os números 11-9-7, e outros, estruturamos a fórmula déltica (Vide fig. 5)

Os esquemas da figura 15 mostram outros exemplos.

Além das subfórmulas pelos pontos terminais dos deitais, e em face de estarem os espaços interdigitais sujeitos a ser ocupados por formas semelhantes às que mostramos nas outras regiões, resolvemos, para êles, estabelecer os tipos seguintes :

- 1 — Arco.
- 2 — Presilha ascendente.
- 3 — Presilhas duplas ascendentes.
- 4 — Presilha descendente interna (voltada para o polegar).
- 5 — Presilha descendente externa (Idem, para o mínimo).
- 6 — Presilhas duplas descendentes internas (na orientação de 4).
- 7 — Presilhas duplas descendentes externas (na orientação de 5).
- 7' — Presilhas duplas opostas.
- 8 — Verticilo (tôdas as formas).
- 9 — Dimorfos ou Polimorfos (Pres. e Vert.)

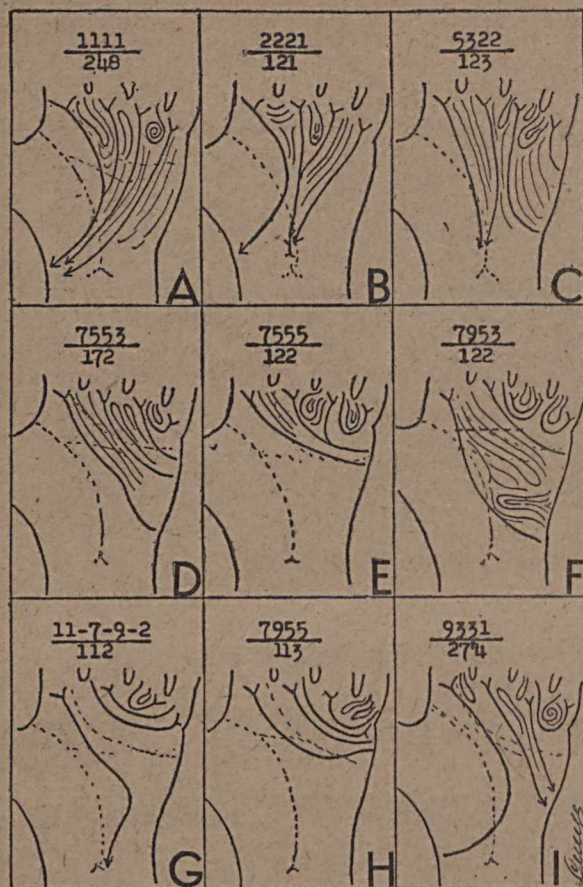


Fig. 15 — Pontos terminais dos deltas dígito-palmares — 3.º e 4.º desdobramentos, em nossa classificação.

X — Indecifráveis.

? — Deformados por cicatrizes, calos, etc.

Escrevem-se os símbolos desses tipos sob os que se relacionarem com os deltas; esse conjunto forma o 3.º e 4.º desdobramentos; o segundo é feito pela arrumação das fichas pelos subtipos.

Conhecidas tôdas essas minúcias, resta-nos conhecer como começar a classificação e subclassificação das fichas palmares.

Para a *Classificação primária*:

- 1.º) Verificar o tipo da região tenar.
- 2.º) Idem, da hipotenar, parte superior ou distal.
- 3.º) Idem, idem, parte inferior ou proximal.
- 2.º *desdobramento* — Pelos subtipos, se se preferir.
- 3.º *desdobramento* — Pelos pontos terminais dos ramos dos deltas A-B-C-D.
- 4.º *desdobramento* — Pelas figuras dos espaços interdigitais.

Combinações — Os tipos de nossa Classificação, em seis setores (à exceção da região dígito-palmar), oferecem 1.210.000 *prováveis* fórmulas primárias; na região dígito-palmar, com os tipos propostos, em seis espaços (três em cada mão), obtêm-se 1.000.000; não estão computadas as combinações pelos subtipos e pelos pontos terminais dos deltas.

Contagem das linhas — Nas presilhas isoladas, com dois deltas, a "linha de Galton" deverá

partir daquele que mais próximo estiver da alça mais central. Se esse delta estiver distante ou ausente, recorre-se ao que afastado da alça estiver até 35 linhas; os centros, em que o número de linhas exceder desse limite serão levados a G, isto é, arquivados no fim das combinações.

Presilhas duplas — Contagem das linhas entre os dois núcleos.

Presilhas tríplexes — Entre os dois núcleos próximos da divisória X-X.

Verticilo sinuoso — Como nas presilhas duplas.

Outros verticilos — Entre o núcleo e o delta mais próximo, até 35 linhas.

Divisão das presilhas pela contagem das linhas:

De 1	a	10	=	A
De 11	a	15	=	B
De 16	a	20	=	C
De 21	a	25	=	D
De 26	a	30	=	E
De 31	a	35	=	F

COMBINAÇÕES PELOS SUBTIPOS

(Resumo)

Arcos:

Obliquo distal — Quando as linhas se elevarem do centro da palma para a raiz dos dedos.

Obliquo proximal — Quando descerem em direção cúbito.

Transversais — Quando se dispuserem transversalmente.

Côncavos radiais — Quadro C da fig. 17.

Côncavos cubitais — Se ao contrário.

Angular radial — Quadro D, fig. 17.

Angular cubital — Se a abertura estiver voltada para o lado externo.

Divergentes — Quadros E-F, do quadro 17.

Presilhas:

Tipos:	2	—	Seis subtipos
	3	—	" "
	4	—	" "
	5	—	" "
	6	—	" "
	7	—	" "

Presilhas em ambas as regiões (sup. e inf.):

Tipos:

2 + 2	—	36 subtipos
2 + 3	—	" "
2 + 3	—	" "
2 + 4	—	" "
2 + 5	—	" "
2 + 6	—	" "
2 + 7	—	" "
3 + 2	—	36 subtipos
3 + 3	—	" "
3 + 3	—	" "
3 + 4	—	" "
3 + 5	—	" "
3 + 6	—	" "
3 + 7	—	" "
4 + 2	—	36 subtipos
4 + 3	—	" "
4 + 3	—	" "

4 + 4 —	"	"
4 + 5 —	"	"
4 + 6 —	"	"
4 + 7 —	"	"
5 + 2 —	36	subtipos
5 + 3 —	"	"
5 + 3' —	"	"
5 + 4 —	"	"
5 + 5 —	"	"
5 + 6 —	"	"
5 + 7 —	"	"
6 + 2 —	36	subtipos
6 + 3 —	"	"
6 + 3' —	"	"
6 + 4 —	"	"
6 + 5 —	"	"
6 + 6 —	"	"
6 + 7 —	"	"
7 + 2 —	36	subtipos
7 + 3 —	"	"
7 + 3' —	"	"
7 + 4 —	"	"
7 + 5 —	"	"
7 + 6 —	"	"
7 + 7 —	"	"

Presilha e verticilo sinuoso :

2 + 8 —	36	subtipos
3 + 8 —	"	"
3' + 8 —	"	"
4 + 8 —	"	"
5 + 8 —	"	"
6 + 8 —	"	"
7 + 8 —	"	"
8 + 2 —	36	subtipos
8 + 3 —	"	"
8 + 3' —	"	"
8 + 4 —	"	"
8 + 5 —	"	"
8 + 6 —	"	"
8 + 7 —	"	"

Sinuoso + Sinuoso 36 subtipos

Os sinuosos, além dos subtipos propostos, podem ser divididos em *pequenos* e *grandes* e, ainda, pela posição do "S", conforme propusemos em nossa *Class. de Dactilogramas*.

Combinações das presilhas com os verticilos:

Pres.	Vert.	Pres.	Vert.	Pres.	Vert.
A +	Esp.	A +	Cr-n	A +	Cr-p
B +	Esp.	B +	Cr-n	B +	Cr-p
C +	Esp.	C +	Cr-n	C +	Cr-p
D +	Esp.	D +	Cr-n	D +	Cr-p
E +	Esp.	E +	Cr-n	E +	Cr-p
F +	Esp.	F +	Cr-n	F +	Cr-q
A +	Ov-n	A +	Ov-p	A +	N.Ir
B +	Ov-n	B +	Ov-p	B +	N.Ir
C +	Ov-n	C +	Ov-p	C +	N.Ir
D +	Ov-n	D +	Ov-p	D +	N.Ir
E +	Ov-n	E +	Ov-p	E +	N.Ir
F +	Ov-n	F +	Ov-p	F +	N.Ir

O acréscimo das minúsculas *n* e *p* se relaciona com a presença ou ausência de um ponto central no círculo mais interno ou na elipse; *N. Ir.*, correspondem aos Verticilos de Núcleo Irregular.

Combinação dos verticilos pela configuração do núcleo.

Ordem igual a que usamos no arquivo dactiloscópico.

Frequência dos tipos: Oportunamente trataremos desse assunto.

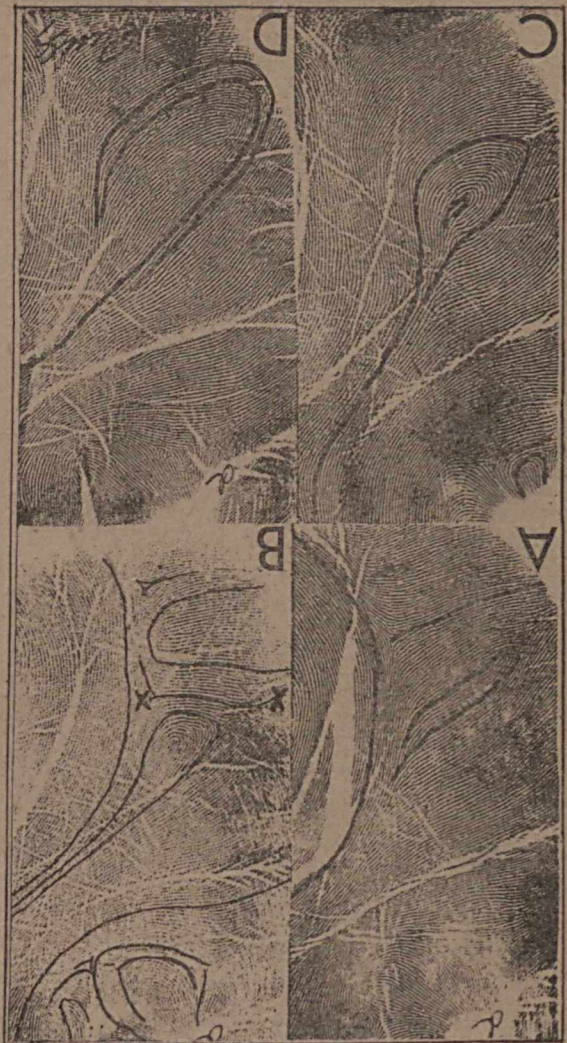


Fig. 16 — A Presilha interna superior; XX, em B — linha divisória; C, Presilha int. superior e D, inf., em nossa classificação.

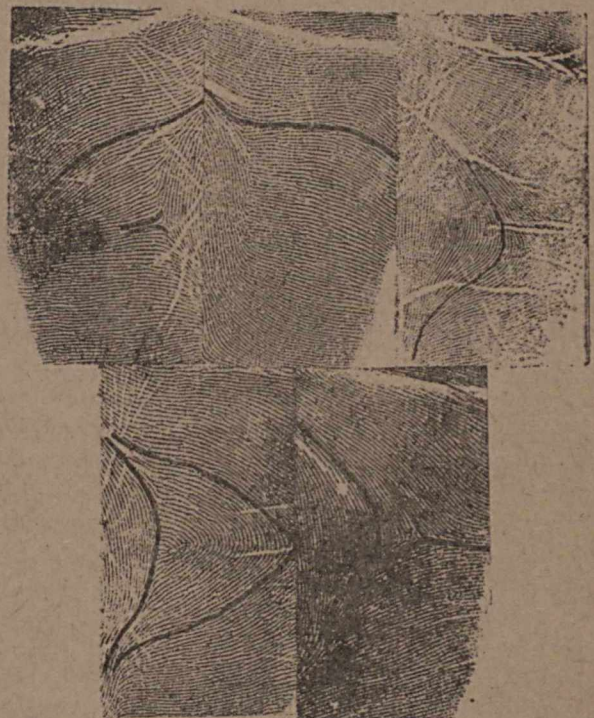


Fig. 17 — Algumas formas de Arco da região hipotenar.



Fig. 18 — Algumas formas da região tenar.

BIBLIOGRAFIA

- ÁLVARO PLACERES DE ARAÚJO — *Pequena Enciclopédia Dactiloscópica* — São Paulo, 1949.
- ANTONIO LECHA MARZO — *Los dibujos papilares de la palma de la mano como medio de identificación* — Madrid — 1912.
- BALTHAZARD — *Precís de Médecine Legale* — Paris, 1911.
- BERT WENTWORTH — *Personal Identification* — Boston, 1919.
- CARLOS KEHDY — *A Dactiloscopia nos Locais de Crime* — São Paulo, 1946.



Fig. 19 — Presilhas internas, externas e verticilos da região hipotenar.

- CUMMINS E MIDLO — *Finger Prints, Palm and Soles* — Philadelphia, 1943.
- EDMOND LOCARD — *Traité de Criminalistique* — Paris, 1931.
- EUGENE STOCKIS — *Les empreintes palmares. Leur identification — Méthode de classification* — "Archives de Médecine Legale", Liège, 1910.
- FERNANDO ORTIZ — *La Identificación Dactiloscópica* — Madrid, 1916.
- HANS GROSS — *La Polizia Giudiziaria* — Milão, 1906.
- HARRIS H. WILDER & BERT WENTHWORTH — *Personal Identification* — Boston, 1919.
- ISRAEL CASTELLANOS — *Dactiloscopia Clínica* — Havana, 1935.
- RICARDO DAUNT — *Herschell e a Dactiloscopia* — São Paulo, 1934.
- RODRIGUEZ FERRER — *La identificación personal por medio de las impresiones palmares* — Madrid, 1915.
- SISLÁN RODRÍGUEZ — *La Identificación Humana* — La Plata, 1944.
- STOCKIS & Lecha Marzo — *La subclasificación de las impresiones* — Turuel, 1912.
- WILDER (H.H.) — *Palm and Soles impressions in their use for purpose of personal identification* — 1903, in Popular Science monthly.

Alberto Tôrres e a Transplantação no Brasil

JOSÉ ALÍPIO GOULART

I PARTE

O Serviço de Documentação do D.A.S.P. se tem preocupado com maior intensidade em trazer à luz publicações que versam questões de administração geral.

Não só na "Revista do Serviço Público", como noutras publicações que têm surgido sob o patrocínio deste Serviço, as questões ventiladas — salvo algumas exceções — giram em torno de peculiaridades das diversas técnicas que compõem a ciência da administração.

Com a publicação do presente trabalho, estamos em caminho mais amplo do ponto de vista apreciativo, qual seja o de vincular o pensamento dos homens que se dedicaram ao estudo dos problemas nacionais à realidade brasileira.

Sem dúvida alguma, Alberto Tôrres sagrou-se um dos nossos maiores pensadores, pela obje-

tividade e autenticidade que emprestou às suas idéias ao tratar os problemas de ordem política que se antepunham e ainda se antepõem aos nossos estadistas, publicistas, juristas, administradores etc., o que fez com que essas idéias se encontrem na mais absoluta atualidade.

O tema escolhido pelo autor do presente trabalho, o da transplantação, foi um dos mais apaixonantes para Alberto Tôrres que, sobre ele, expendeu opiniões valiosíssimas, não só quanto ao aspecto político como o administrativo propriamente dito.

Dada a significação que o presente estudo representará para aqueles que se interessam pelas nossas questões de política e administração, a "R.S.P." tomou a seu encargo a publicação do mesmo.

A GUIA DE PREFÁCIO

E' INEGÁVEL que desde algum tempo se vem verificando, entre as nossas elites pensantes, um movimento de verdadeiro redescobrimento do Brasil. E' um movimento novo, porque dirigido no sentido da autenticidade das nossas coisas. E' um movimento que tem por finalidade um maior e mais perfeito conhecimento da terra, do clima, da economia, dos "folkways", dos "mores", da história, da cultura brasileiros. Ninguém que se preocupe com o futuro deste país, pode ficar alheio a esse esforço visível de recuperação nacional, que se processa através da mobilização de todas as nossas reservas quer de ordem econômica, política ou social.

Trata-se de um trabalho que requer a colaboração de todos, por menor que seja a parcela dessa colaboração. Quanto maior for a equipe em ação, tão mais depressa se processará a dinâmica do processo evolutivo que indubitavelmente se vem desencadeando dentro das fronteiras do Brasil.

Parece-nos que uma das contribuições mais valiosas que pode ser prestada está, justamente, na revivência dos pensamentos de alguns dos homens que se preocuparam honesta e sinceramente com os problemas que afligem a nação e o povo

brasileiros. Basta tomar um aspecto, um tema, qualquer que seja, da obra erigida, por esses homens, para se ter material dos mais preciosos à concretização do trabalho que ora se pretende realizar.

Na impossibilidade, no momento, de extrair do legado intelectual dos nossos mais festejados pensadores, seus pensamentos ligados ao tema da transplantação com relação ao nosso país — o que pretendemos fazer de futuro — elegemos a Alberto Tôrres, por ter sido, na opinião de muitos, um dos elos mais robustos da corrente sociológica autenticamente brasileira, formada por homens como ele, Joaquim Nabuco, Euclides da Cunha, Sílvio Romero, Pandiá Calógeras e Oliveira Viana.

Não há dúvida que as idéias do homem que aqui focalizamos sempre mereceram, em determinados pontos, algumas restrições; mas, é sabido que o desenrolar do processo histórico é quem vai determinando as mutações que se verificam na mente humana. Daí, talvez que hoje em dia aquelas restrições sejam bem maiores.

A excelência, porém, das idéias por ele expendidas, não pode deixar de calar fundo no processo de formação das novas elites pensantes do Brasil, pois, em todos os problemas que aí estão a desafiar a inteligência e a argúcia dos nossos homens

públicos, Alberto Tôrres deixou a marca de sua preocupação.

Extraímos de sua obra o tema relativo à "transplantação" porque, em todos os nossos movimentos de reforma, há sempre uma parcela considerável de idéias estrangeiras que, implantadas, acabam por provocar os resultados negativos que êsses empreendimentos quase sempre têm apresentado.

O que se está verificando é um esforço intenso no sentido de que o Brasil se encontre a si mesmo; e êste objetivo será por certo alcançado, e até com relativa brevidade, porque a conjuntura econômica, social e política do Ocidente vem concorrendo de forma significativa, como força propulsora, na aceleração do movimento a que aludimos.

Dada a finalidade do presente trabalho, não poderíamos deixar de transcrever, no decorrer do mesmo, vários trechos dos estudos realizados por Alberto Tôrres; entretanto, procuramos dar um certo sentido a essas transcrições, situando-as, sempre, precisamente dentro do assunto que tenha provocado a manifestação do autor.

Não nos preocupamos com questões de estilo, nem de frases bem arrumadas, uma vez que não tivemos intuito de fazer literatura. Também não fomos motivado pelo desejo de nenhum sucesso do ponto de vista intelectual. Nossa pretensão é das mais simples e humildes: consiste em que o presente trabalho possa contribuir de alguma forma na obra de reestruturação do pensamento nacional; não pelo que dito trabalho contém do seu autor; mas, pelo que revive daquele que o inspirou.

SUMÁRIO DO CAPÍTULO I — *Os homens de alta visão e compreensão dos problemas de seu tempo. — Posição dos mesmos na história. — A presença de tais homens no Brasil. — Um grande pensador político. — A coragem e as revelações contidas em sua obra. — A persistência no erro e a atitude a ser tomada. — A obra de Alberto Tôrres fonte de temas para estudos. — O equilíbrio intelectual e patriótico de Alberto Tôrres. — A exogenia, um dos aspectos fundamentais de sua obra. — A inspiração para o presente trabalho.*

CAPÍTULO I

ALBERTO TÔRRES E A TRANSPLANTAÇÃO NO BRASIL

Há homens que de tal forma penetram no conhecimento e na logicidade dos problemas com que se deparam e os analisam e indicam-lhes as conseqüências que, passados anos, seus pensamentos se mantêm com a mesma força, na mais completa oportunidade. Essa penetração dos fatos por inteligências formadas e desenvolvidas na análise e na observação dos fatores gerais, aos quais se condiciona a vida de um povo, o destino de uma nação, fazem de tais homens baluartes de suas nacionalidades, que a tradição acaba por incorporar ao patrimônio histórico das idéias. São

os marcos do caminho a seguir: setas luminosas que indicam o rumo certo a povos perdidos na escuridão dos tempos, sem formação, sem consciência, sem ideal...

Foram poucos, no Brasil, os homens dessa estirpe. Raros. Dessa raridade que cerca as coisas verdadeiramente valiosas. Viveram sempre fustigados pela inclemência dêsses outros, dos comuns, que não enxergam além dos limites restritos de suas vidas e a tais limites querem submeter os destinos de sua pátria.

Dentre êsses homens raros destacamos um, cuja obra aí está, estuante de oportunidade; e, de sua obra, repleta de conceitos que primam pela sinceridade e pela honestidade com que foram emitidos, escolhemos um aspecto, dos mais constantes, para servir de tema a êste desprezioso trabalho: trata-se de Alberto Tôrres e de seus pensamentos com relação ao problema da transplantação no Brasil.

Alberto Seixas Martins Tôrres foi, indiscutivelmente, além de grande sociólogo, um dos mais profundos pensadores políticos do Brasil. Se hoje lhe reconhecemos essas qualidades êle, ao seu tempo, com a dignidade e modéstia naturais de todo homem de alto teor espiritual, elegia a Joaquim Nabuco, (1) outro gigante do pensamento político nacional, como sendo a mais alta expressão da intelectualidade brasileira.

Alberto Tôrres tornou-se digno da admiração e do respeito dos que o procederam, não só pela sua grandeza intelectual como devido ao alto senso cívico de que era portador; colocava a Pátria acima dos seus mais agudos interesses, inclusive da própria vida, que deu em holocausto aos ideais, na luta da inteligência contra a mediocridade.

Ninguém poderia exprimir de maneira mais eloqüente os sofrimentos daquela alma dedicada ao Brasil do que um dos seus discípulos, talvez o maior, que posteriormente se veio a tornar tão grande quanto o mestre: Oliveira Viana.

Ao prefaciар o livro "As Idéias de Alberto Tôrres", de Alcides Gentil, escreveu OLIVEIRA VIANA o seguinte:

"A cada golpe vibrado contra as leis, o direito, os interesses nacionais pelos políticos desalmados que governavam (ou desgovernavam) o país, eu o via sofrer não apenas moralmente, mas mesmo fisicamente, agitar-se, exaltar-se, indignar-se, ou cair em estado de desânimo irritado, que lhe ia abalando, aos poucos, a saúde e acabou arrebatando-lhe a vida."

Alberto Tôrres morreu em 1917, relativamente moço, com 52 anos de idade; se não fisicamente moço, jovem, muito jovem de espírito. Foi melhor assim. Vivesse êle mais anos e seus sofrimentos seriam cada vez maiores... Não teria encontrado adeptos para estruturar o Brasil, "par en haut", como equivocadamente pretendia; ao contrário, iria apreciar, melancolicamente, uma periferia passiva desordenada e amorfa a receber, constantemente, as influências mais nefastas e de-

(1) *A Organização Nacional* — Ed. 1933.

sagregadoras irradiadas de um centro ativo desconexo e desajustado.

Em sua obra, a par da coragem que demonstrou possuir, combatendo de maneira enérgica e desassombrada as irreverências praticadas pelos políticos de sua época, revelou a visão de quem ultrapassa o seu tempo e pode lóbrigar, na nebulosidade do futuro, as conseqüências das diretrizes que vão sendo traçadas. Teve essa atitude que Ingenieros atribui exclusivamente aos gênios: previu o amanhã.

O que se fazia, infelizmente, só permitiu a Alberto Tôrres vaticinar resultados pouco satisfatórios; e não podemos chamá-lo Cassandra, porque as suas previsões se vêm realizando, no tempo e no espaço.

Mau grado seus gritos de alerta, e de outros que em consonância se alevantaram; apesar dos fatos terem confirmado tais predições, continuaram os nossos homens públicos a errar, a fazer ouvido mouco, já então deliberadamente.

Se existe, como é indiscutível, o esboço de um movimento renovador de idéias no que concerne à organização política, econômica e social do Brasil, com abandono da posição consular em que sempre nos colocamos, tal movimento, imbuído de caráter mais consciencioso na apreciação de nossas idiossincrasias e peculiaridades próprias, ainda está restrito a um pequeno núcleo de pensadores, de homens de inteligência, isolados e inproveitados. Certa feita alguém perguntou qual era a posição política de Machado de Assis, no Brasil?!... Isto explica tudo... Disse CALÓGERAS que certos atos praticados no Brasil deixavam de ser criminosos por serem inconscientes; porém, depois dos conselhos, dos avisos, das admoestações daqueles que se preocuparam honesta e sinceramente com os problemas vitais de nosso país, tais atos, quando repetidos, passam a ser crime por serem praticados conscientemente.

E' preciso, pois, que diante dêles tenhamos a mesma coragem de Euclides diante de Canudos: "denunciemo-los".

"O espírito humano — diz ALBERTO TÔRRES — não aprendeu ainda a aproveitar as lições da História. E' singular a leveza com que a imaginação e a inteligência do homem repetem os mesmos erros, as mesmas eternas causas de seus males e sofrimentos, esquecendo e perdendo os ensinamentos que os permitiriam evitar." (2)

Há, na obra de Alberto Tôrres, vários aspectos que podem ser tomados, a todo momento, como tema de trabalho visando abordar qualquer um dos problemas que sempre entravaram o progresso e o desenvolvimento do Brasil como nação, e de seus filhos como povo. Tôrres foi um dos poucos homens que sentiu a problemática nacional e soube apontar, uma a uma, as nossas deficiências; todavia, é mister salientar a absoluta ausência nos seus pronunciamentos, dos influxos

pessimistas oriundos do naturalismo francês e português, que, em determinada época, acirrou a severidade dos nossos escritores, fazendo com que nêles as frases cétricas das literaturas estrangeiras tomassem máscaras de juízos sôbre as nossas coisas. (3) Tôrres foi sincero, foi leal e sobretudo honesto, ao apontar as falhas constantes de nossa estruturação política, social e econômica. Viu o Brasil com olhos de brasileiro. Interpretou a realidade nacional com senso e inteligência de brasileiro.

Um dos aspectos mais constantes de sua obra é a importância que êle atribui à transplantação no desenvolvimento da formação e da organização nacionais. Esse problema é denunciado em todo o decorrer de suas manifestações. E, como tal problema persiste, atual, na maneira de se conduzir as coisas nossas, pareceu-nos, que, focalizar o pensamento e as opiniões de Alberto Tôrres a respeito do cacoete que nos é tão peculiar, seria contribuir, de algum modo, para o movimento que se esboça e a que já nos referimos antes: de atenção mais acurada para com os nossos padrões de cultura; para com a heterogeneidade que se manifesta nas nossas peculiaridades culturais, territoriais e climáticas, ao se tentar oferecer soluções para as nossas deficiências.

SUMÁRIO DO CAPÍTULO II — A ação social das metrópoles e dos colonizadores das nações surgidas por descobrimento. — O receio do desenvolvimento social das colônias. — O comportamento das colônias após a libertação. — A impassibilidade dos nossos homens públicos após a emancipação. — As causas das nossas crises e da nossa dissolução social. — A persistência no sistema simplista de transplantações. — A implantação do mecanismo político-administrativo da metrópole. — O complexo da aparência. — A sujeição dos nossos homens de elite às nações poderosas. — A nossa força civilizadora e os nossos erros. — A prevalência dos feudos argentários. — A mania das reformas. — O exemplo inglês.

CAPÍTULO II

A OPINIÃO DE ALBERTO TÔRRES SÔBRE O ASPECTO GERAL DA TRANSPLANTAÇÃO NO BRASIL

Inicia Alberto Tôrres os seus pensamentos sôbre a transplantação no Brasil, com uma visão panorâmica, para, depois, situá-los, especificamente, em cada um dos campos que compõem a textura orgânica do complexo nacional. Diz êle :

"As nações surgidas por descobrimento e formadas por colonização são improvisos sociais do acaso, ou de fatos excepcionais do progresso. Se fôsse possível conceber que os governos metropolitanos ou as camadas colonizadoras transplantassem para suas novas possessões a estrutura e organização das metrópoles, poder-se-ia, tam-

(2) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. XXIV — Ed. 1914.

(3) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. 16 — Ed. 1914.

bém, admitir que as colônias teriam prolongado sobre os novos territórios o organismo das sociedades metropolitanas integradas; nem tal, porém, se dá, nem, ainda, seria de supor o que, aliás, não seria bastante — que as forças ativas na manipulação das novas sociedades: governo das metrópoles, seus delegados e colonos, tivessem agido sobre esses meios, obedecendo aos mesmos estímulos que lhe impeliem os passos, na vida ordinária sobre o solo natal.”

Mostra-nos Tôrres que as nações colonizadoras não se preocupam em transplantar para suas possessões as estruturas e organizações próprias, naturalmente no pressuposto de que, se assim o fizerem, trarão às colônias a possibilidade de ascender ao mesmo “status” de desenvolvimento e progresso nelas existentes; e, conseqüentemente, terão que sofrer, em seguida, o impacto dessas mesmas colônias, em busca de suas independências, corolário natural da situação propiciada pelas nações dominadoras. Esse fenômeno se tem verificado com mais precisão, após os períodos de guerra, quando as nações dominadoras, envolvidas no conflito, são obrigadas a recorrer às colônias, material e politicamente. A semente de nossa emancipação foi plantada, no dia em que D. João VI pisou em terras do Brasil.

Tampouco é de se esperar que elementos oriundos dos centros colonizadores, tenham a preocupação de implantar nas colônias, matrizes de organizações duradouras, ou mesmo que procurem agir sob o império da legalidade e em sentido progressista, uma vez que a finalidade que os orienta é sempre a de explorar território e povo conquistados. Essa a conduta natural de toda nação colonizadora. Isso o que se verificou no Brasil.

O que Alberto Tôrres salientou, é que um povo colonizado, depois de liberto não deve dormir sobre os pródromos que lhe tenham sido impostos pelo colonizador, sob pena de anquilosar-se e de iniciar erradamente a formação de sua nacionalidade. Diz êle:

“Não há uma só instituição no Brasil, como também, provavelmente, em quase todas, senão em todas, as outras repúblicas sul-americanas, assente sobre bases próprias, para um crescimento evolutivo regular.” (4)

Nesse particular, com relação ao Brasil, há certos fatos históricos que de muito concorreram para que a transplantação se desenvolvesse sobre bases sólidas, resultando daí a estratificação de certos princípios no desenvolvimento do pensamento nacional. Dois fatos são sumamente importantes: o domínio holandês no Recife, o primeiro; a trasladação da corte portuguesa, o segundo. Devido a esses dois acontecimentos, o Brasil recebeu um influxo de idéias e instituições exógenas que não poderia ser neutralizado de um momento para outro. E vimos que apesar de libertos; mesmo depois de entrados na república, continuamos a manter, como se fôra uma tradição, o velho sistema de transplantação.

Nunca houve no Brasil, seja a partir do segundo império, ou mesmo na república, e até bem

pouco tempo — e isto é o que se critica — um movimento de reação capaz de estabelecer o primado de nossos complexos, de nossas exigências naturais, vale dizer, de nosso direito público costumeiro, no ato de adoção de idéias alheias, e nem tampouco um trabalho preliminar de adaptação. Daí,

“têrmos vivido a pretender executar, sobre êste solo único, um repertório de teorias exóticas.” (5)

Estas teorias, incapazes de fornecer diretrizes que pudessem guiar a formação da nação brasileira em sentido mais autêntico, tornaram-se, pelo contrário, causa de nossas crises e do nosso endêmico estado de dissolução social.

“Estas causas podem ser resumidas em poucas linhas; as idéias em que se baseiam os estudos sociais e políticos até hoje feitos sobre a nossa vida, partem de postulados e dados analíticos ou sintéticos, inferidos da vida e da evolução de povos de existência multissecular, e de seu progressivo desenvolvimento em regiões densamente povoadas, sob ação de fatores ordinários de formação e desenvolvimento das velhas sociedades e civilizações.” (6)

Esta tem sido, de fato, a orientação seguida pelos nossos homens de estado, no trabalho de formar o Brasil como nação: a preocupação da exogenia, cingida ao sistema simplista, para não dizer obtuso, de querer transformar um recém-nascido em adulto como por passe de mágica. A atitude mais comum aos nossos centros de irradiação, tem sido a de voltar as costas às realidades que nos cercam, que eclodem em derredor de nós; e todo nosso esforço é dirigido no sentido de “plantar sementes importadas” ao invés de produzirmos nossas próprias sementes; de “importar e cultivar frutos alheios, abandonando os frutos do nosso clima.” (7)

Alberto Tôrres deixa antever, constantemente, a sua revolta contra a direção tomada pelas idéias dos nossos homens de governo. Tôrres classifica o povo brasileiro como o mais inteligente e sensato do mundo — o que João Ribeiro chama de “mentira patriótica, boçal e estúpida”; (8) todavia, lamenta que por uma série de acasos da História, esse mesmo povo fôsse “orientado sobre o oceano infinito das idéias, por uma das mais bizarras direções de que há exemplo.” E, como conseqüência da ausência de interesse ligado ao estudo e análise de suas condições naturais, de suas idiossincrasias,

“êste país novo teve por sorte realizar, por efeito do contraste entre a evolução do pensamento que lhe serviu de modelo e a da sua vida e de seus problemas, uma história de conflitos entre as idéias decadentes que ia recebendo e os impulsos de uma terra e de uma gente que tendiam a crescer.” (9)

(5) Idem — pág. 41.

(6) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. XXI — Ed. 1914.

(7) Idem.

(8) Ibidem — pág. 54.

(9) *História do Brasil* — JOÃO RIBEIRO — página 331 — 14ª Ed. 1953.

(4) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. 28 Ed. 1914.

Por força desse conflito de idéias de que nos fala Tôres, patente em todo o decorrer do nosso desenvolvimento político, econômico e social, é que o Brasil, mau grado o impulso de uma terra e de uma gente que tende a crescer persiste, ainda hoje, em estado de subdesenvolvimento.

"Ao convite de trabalho que a natureza nos dirigia e ao brado de animação e de coragem, que ela reclamava, nós respondemos, instalando, no grandioso e no intermínio da nossa superfície, a civilização em miniatura das instituições portuguesas e a voluptuosidade preguiçosa, ou a rebeldia exaltada, das letras francesas, em estado de ebulição, de reforma e de dúvida." (10)

Enquanto a vastidão do nosso território requeria e requer um sistema de civilização em consonância com a sua grandiosidade, com a distribuição de suas populações e com o uso bem orientado de suas fontes de economia, os homens responsáveis pela instalação dos mecanismos capazes de atender a esses reclamos, deixavam-se repousar no funcionamento de instituições mesquinhas e se perdiam no abstracionismo de idéias estranhas. Não se pode, entretanto, deixar de ver na conduta desses homens, a herança que lhes foi legada pela corte portuguesa, ao trazer para o Brasil, quando de sua transferência, todo um complicado embora que bisonho mecanismo administrativo. Vejamos o que diz o visconde de Porto Seguro sobre a trasladação a que nos referimos:

"parece ter-se começado por consultar o Almanaque de Lisboa e à vista dele ter-se proposto o marquês de Aguiar a satisfazer a grande comissão que o príncipe lhe delegara, transplantando para o Brasil, com seus próprios nomes e empregos (para não falar de vícios e abusos) todas as instituições que lá havia, as quais se reduziām a muitas juntas e tribunais que mais serviam de peias do que de auxílio à administração." (11)

Aí está, como se instalou aqui, a civilização em miniatura das instituições portuguesas, isto sem falar nas que eram consignadas nas cartas de doações e forais e nos regimentos dos governadores-gerais, e ouvidores e provedores, que aqui estiveram anteriormente.

Dessa forma, ao invés de se organizar a nossa civilização e o nosso desenvolvimento em bases sólidas, nos desviamos para o ficticiosismo das aparências, por força da própria conjuntura dos acontecimentos;

"e, sendo a noção desenhada nos cérebros pelas idéias de civilização e de progresso, e dos aspectos visuais e das emoções dos grandes centros de agitação e de luxo, os estímulos que aqui se apresentam, como modelos e como exemplos, são os das aparências mais superficiais da vida cotidiana dos povos adiantados." (12)

Sem dúvida alguma, esse é um dos pensamentos de Tôres que mais se pode enquadrar na vida brasileira. Essa atitude de exibicionismo tem sido uma peculiaridade das mais comuns na per-

sonalidade dos nossos homens públicos, das nossas elites sociais. É um cacoete antigo do qual ainda não nos conseguimos libertar. Vivemos na preocupação da obra de fachada, "para inglês ver", como disse Gilberto Freyre, corolário das impressões visuais colhidas nos países civilizados, pelos nossos governantes. Quanto às elites sociais, mal formadas, sem tradições, sem padrões de cultura acimentados pelo perpassar dos séculos, deixam-se prender pelas emoções dos grandes centros de agitação e de luxo, a que fortunas rapidamente ajuntadas lhes permitem viver. Seguimos os passos dos nossos primeiros colonizadores, que transplantaram para as casas grandes dos engenhos de açúcar e das fazendas de criação, perdidos na vastidão de uma terra por explorar, os requintes de luxo e de ostentação da corte donde provinham.

Alberto Tôres não perdoa os que se debruçam para fora do Brasil e ficam de olhos pregados em terras alheias; diz ele:

"os letrados, os homens de imprensa, os profissionais diplomados, os políticos, os governantes — órgãos de um pensamento literário e científico, importado, e sem adaptação, e advogados dos interesses dos que conseguem fazer-se ouvir, gozando de prestígio social e dispondo, em suma, dos instrumentos de publicidade, — fazem a obra nefasta do parasitismo, sobre a planta robusta da exploração colonial." (13)

Senão de todo, pelo menos em grande parte o panorama descrito por Alberto Tôres se conserva o mesmo. Aquêles que poderiam orientar a opinião pública para um senso mais consentâneo das necessidades nacionais; os que têm por obrigação indicar quais os caminhos mais acertados para reforçar o processamento de uma infra-estrutura capaz de suportar um dinamismo evolutivo real, quedam-se na defesa de interesses alheios, numa atitude impatriótica insuportável.

Talvez seja desnecessário dizer aqui que a infra-estrutura de uma nação, de uma sociedade, não é obra que se possa edificar de um momento para outro; todavia, os ingredientes naturais que entram na composição do processo de formação das nações surgidas por descobrimento, têm que ser examinados e se possível medidos, por aquêles que saibam extrair do processo histórico das civilizações antigas, as formas orientadoras do centripetismo necessário a uma boa formação daquelas.

As nações novas têm que percorrer em pouco tempo, diríamos melhor, têm que alcançar com brevidade o mesmo "status" de civilização que as nações antigas levaram milênios para alcançar. É um imperativo das forças econômicas sociais em eclosão, impulsionadas pela tecnologia moderna, que aproxima cada vez mais os povos, fazendo-os compreender a necessidade de se libertarem e de progredirem.

O que compete aos homens de inteligência e de visão, é perscrutar no âmago dessas nações qual a mola capaz de melhor impulsionar o seu próprio mecanismo de progresso e fazê-la funcio-

(10) *O Problema Nacional Brasileiro* — pag. 55 — Ed. 1914.

(11) *História Administrativa do Brasil* — MAX FLEIUS — pag. 70 — 2.^a Ed.

(12) *O Problema Nacional Brasileiro* — pag. 110, Ed. 1914.

(13) *Idem* — pag. 108.

nar. No Brasil, por exemplo, desde que se organizem as nossas fontes de economia, o surto de progresso que invadirá o país será talvez sem precedentes na história das outras nações.

Há bem pouco tempo no caso do petróleo, vozes se levantaram no Congresso nacional clamando pela entrega dessa riqueza nossa à exploração de nações estrangeiras. O estado de subdesenvolvimento e de submissão em que se encontram algumas nações cujas riquezas de seu subsolo são exploradas por estranhos, não constitui exemplo bastante para esses cônsoles de interesses alheios.

"A América, fundada pela política das metrópoles e pela cobiça dos colonizadores, possui uma grande força civilizadora: a falta de tradições e de instituições aristocráticas, espírito de hierarquia, de tendências para a disciplina e para a autoridade; e traz, como um vício orgânico, uma fonte provável de ruínas e de desordens futuras: a vasta propriedade territorial, a exploração senhorial da terra, o estímulo de intensa exploração, que animou seus primeiros habitantes e anima os de hoje." (14)

Tôrres nos dá essa visão da América, para mostrar como o campo se oferece propício à implantação de teorias sociais próprias, que, fazendo uso dos elementos de força civilizadora nela existentes, possam contrastar com os vícios oriundos do sistema de colonização, e, dêsse conflito, surgirem diretrizes capazes de imprimir um ritmo de progresso mais acelerado para as nações americanas. A ausência de castas e classes nobiliárquicas estratificadas, permite a modelagem de uma sociedade democrática, sem as lutas e os choques verificados em outros continentes. Por outro lado, o sistema latifundiário, que Tôrres aponta como uma fonte de ruínas e de desordens futuras, o que já começa a se verificar no Brasil com a resistência oferecida à reforma agrária, seria facilmente modificado se a nossa sociedade se houvesse formado de modo a compreender melhor as modernas exigências sociais e econômicas.

"Mas, — diz Tôrres — os homens de saber e os homens de governo preferiram divagar, nos cenáculos literários e nas academias, repetindo, em nosso meio novo e virgem de estudo, os mesmos debates, as mesmas pesquisas curiosas, as mesmas teses teóricas dalém-mar." (15)

E, enquanto isto, ficamos entregues a espíritos práticos que, na falta de uma política corretiva, fundaram entre nós uma vida fictícia, onde passaram a prevalecer os feudos argentários, a especulação desenfreada, a suserania dos falsos capitães de indústria e de negócio. Continuamos presos nas mãos dos magnatas que, aparentemente de fora, são, na realidade, os verdadeiros condutores das diretrizes governamentais; e, de tal forma essa influência se vem acentuando, que já passaram a financiar abertamente certas ambições eleitorais, e depois vêm se cobrar com juros das despesas efetuadas, na posse de altos cargos públicos. Dessa forma, retida nas mãos de peque-

nos grupos financeiros, a nossa política vem girando em torno dos homens ricos e se realizando em função deles.

Não compreenderam, ainda, os nossos homens de governo que não são os homens ricos que fazem as nações; e que as sociedades são uma decorrência das riquezas acumuladas: as nações como as sociedades são produto do trabalho, vivem pelo trabalho; portanto, de que se precisa é preparar homens para o trabalho, substituindo-se as artimanhas cerebrinas pelo manejo hábil e proveitoso das mãos.

Não será demais transcrever aqui um trecho do discurso proferido por êsse que, no dizer de Humberto de Campos, foi "o legítimo cavalheiro da beleza, da Justiça e da Liberdade", quando, num comício no Campo das Princesas, exaltou a valia do trabalho manual para a grandeza das nações. Foi assim que Joaquim Nabuco se expressou:

"Se eu tivesse que escolher uma classe com a qual devesse identificar a minha candidatura, não procuraria nem os proprietários de solo a quem chamam a lavoura; nem os descontadores de safras, a quem chamam o comércio; nem os empregados públicos, que representam a enfermidade social por excelência; nem as profissões científicas, que formam uma aristocracia intelectual, grande demais para um povo tão oprimido como o nosso; escolheria, sim, o insignificante, o obscuro, o desprezado elemento operário, porque está nele o germe do futuro da nossa pátria; porque o trabalho manual, somente o trabalho manual, dá força, vida, dignidade a um povo." (JOAQUIM NABUCO — OSCAR MENDES — in "Cultura n.º 5" — M.E.C. — 1953).

O que inspirava Nabuco, ao proferir aquelas palavras, não era nenhum sentimento rasteiro, demagógico, ditado unicamente pela cobiça do poder pelo poder; "minha ambição — disse êle — foi toda em política de ordem puramente intelectual, como a do orador, do poeta, do escritor, do reformador".

Ao declarar, em praça pública, com quais elementos êle preferiria identificar sua candidatura; e, ao exaltar o valor real das classes obreiras, sabia Nabuco que estava elevando uma classe que, naquela época, não representava nenhum peso na balança eleitoral. Daí, a sinceridade de suas palavras e a honestidade com que indicava o rumo certo a seguir.

Como fecho das considerações de Alberto Tôrres sobre o problema da transplantação do ponto de vista geral, isto é, de sua influência na contextura da nossa organização, mister se faz a transcrição do seguinte trecho:

"Pairando na região ideológica dos grandes princípios para os quais pensamos caminhar visando-os em sua vaga generalidade e tentando transformá-los, de chôfre, integral e automaticamente, em realidades — vivemos numa contínua oscilação entre operações e reformas que não nascem da própria célula germinal, natural e oportuna, para desenvolverem-se de embrião em organismo e de organismo em ser adulto, mas surgem, pelo contrário, como por encanto, do consórcio da ambição, quase sempre nobre, dos homens públicos com as teorias do último livro lido ou da escola em voga, para ruírem por terra dentro em pouco, por inadaptáveis e inoportunos." (16)

(14) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. 98, Ed. 1914.

(15) *Idem*.

(16) *A Organização Nacional* — pág. 35, Ed. 1933.

A célula germinal das reformas está na observância das matrizes do direito público costumeiro ou cultural do povo-massa. Para que as reformas se possam desenvolver de embrião em ser adulto é necessário, antes de tudo, que não se proponham a oferecer um impacto direto contra os padrões de cultura, as peculiaridades, os costumes, os hábitos das sociedades a que se pretende aplicá-las. Por outro lado, para que o mecanismo das reformas possa funcionar corretamente, é preciso a existência de um povo organizado, consciente de seu valor e da sua responsabilidade nos destinos de sua pátria. Num país como o nosso, de povo inexperiente e desarticulado, é função precípua dos governos dar-lhe forma e cristalização. Todavia, o que tem interessado aos nossos políticos, é manter êsse estado de inconsciência nacional por ser terreno propício ao alastramento da erva daninha da ambição do poder pelo poder.

O estudo das funções do Estado e do seu mecanismo à luz da experiência e da observação, como determina o método experimental preconizado por Jacobseenn, é coisa — como diz Oliveira Viana — que nunca se fez entre nós. No Brasil, as reformas são idealizadas e aplicadas, de cima para baixo, sem a mínima consulta às nossas premissas comunitárias. Quando sobrevém o fracasso, o que acontece fatalmente, passa-se a cuidar de uma nova reforma; e, assim, se vão elas renovando indefinidamente e indefinidamente fracassando porque, segundo os reformadores, a deficiência está nos homens quando de fato ela reside, integralmente, no sistema praticado.

Nos países supercivilizados, o mecanismo das reformas funciona de maneira diversa. Na Inglaterra, conforme a descrição de Taine em suas "Notas sobre a Inglaterra", o processo é o seguinte:

"Um homem tem, ali, uma idéia boa; comunica-a aos seus amigos; alguns dêles a julgam boa também. Cotizam-se, dão publicidade à idéia, procuram atrair para ela simpatias e auxílios. As simpatias aparecem, os auxílios também — e a publicidade aumenta. A bola de neve vai crescendo; bate às portas do Parlamento, fá-las entreabrir-se; acaba por abri-las inteiramente ou, mesmo, por arrombá-las. E' êste o mecanismo das reformas. E' assim que os ingleses cuidam de seus próprios interesses."

Mas, não quer isto dizer que, na Inglaterra, qualquer idéia invada o Parlamento e se torne em reforma.

"E' preciso dizer que, — continua Taine — por toda Inglaterra há bolazinhas de neve caminhando para tornarem-se bolas. Muitas delas se chocam umas contra as outras ou se fundem em caminho; mas, dos destroços delas se formam sempre novas bolas — e é um belo espetáculo o que nos dão os formigueiros humanos em empurrá-las para diante."

Obedecendo a um mecanismo dessa natureza, compreende-se, que, num país como a Inglaterra, ao se levar a efeito uma reforma, é porque ela consulta, de fato, os interesses do povo.

SUMÁRIO DO CAPÍTULO III — *Influência da transplantação na formação intelectual do brasileiro. — Fatores que concorreram para a efetivação desse fenômeno. — A falta de uma civilização local na época do descobri-*

mento. — O aparecimento da imprensa no Brasil. — O aparecimento de escolas superiores em nosso país. — O complexo da erudição. — Influência do pensamento estrangeiro na condução intelectual do brasileiro. — Sabedoria de superfície. — A influência da literatura francesa. — Reação contra a atitude consular de adoção e prática de idéias alheias.

CAPÍTULO III

ALBERTO TÔRRES E A INFLUÊNCIA DA TRANSPLANTAÇÃO NA FORMAÇÃO INTELECTUAL DO BRASILEIRO

Indiscutivelmente é na formação intelectual do brasileiro, onde vamos encontrar, com maior incidência, o influxo exogênico, irradiando-se, daí, para as demais províncias da nossa formação geral, por fôrça de um consenso unânime da excelência de tudo que nos vem de fora.

Vários fatores concorreram para a efetivação desse fenômeno, desde as matrizes da colonização; e, dado a ataraxia inconsciente no nosso povo, as influências deixadas por tais fatores lograram se estender até nossos dias.

Inicialmente, como base dessa formação intelectual exógena, está o fato de que o Brasil, ao ser descoberto, não possuía, como aconteceu no México e no Peru, uma civilização organizada. Nosso território era habitado por um povo selvagem, de desenvolvimento intelectual dos mais rudimentares. Portanto, ao aqui chegar, o invasor nada encontrou que pudesse senão obstar, pelo menos atenuar a transplantação dos elementos de cuja ação se iniciou, propriamente, a formação intelectual do brasileiro. Dêsse fato, decorreu todo o processo de organização e fundação de nossas elites intelectuais.

A instrução ministrada pelos jesuítas fez surgir do seio da sociedade colonial uma nova categoria social — a dos intelectuais. Essa mocidade, concluídos os estudos preliminares, dirigia-se para Coimbra à cata do diploma de bacharel que lhes facilitava o ingresso à classe nobre pelos cargos de govêrno. Portadores de uma formação intelectual puramente literária, onde a preocupação do estilo e da forma substituíam a da técnica e da ação, êsses moços, locupletados nos cargos governamentais, constituíam uma classe de letrados, sem a mínima noção objetiva das necessidades nacionais, flutuante, estranha ao meio social, "uma elite intelectual de importação." (17)

E' sabido que um dos fatores preponderantes na formação intelectual de um povo é a imprensa. Nesse particular, também fomos sacrificados pela conjuntura política que a Europa apresentava. Enquanto no México, já em 1535, era comum a impressão de livros, instalando-se naquela

cidade, em 1539; a oficina do lombardo Giovanni Paoli, agente do impressor alemão João Cronberger, sediado em Sevilha; enquanto em 1584 Lima era autorizada a instalar oficina impressora; no Brasil, só em 1747, surgiu a primeira oficina gráfica, de propriedade de Antônio Isidoro da Fonseca, que logo em seguida foi fechada por ordem real. (18)

Havia na época um verdadeiro pavor aos livros e aos panfletos, pois, a esses elementos de intelectualização das massas é que se atribuíam tôdas as conseqüências desastrosas que a Revolução Francesa trouxera para a classe nobre. Devido a isso, a administração lusitana opunha os maiores entraves ao desenvolvimento da cultura intelectual no Brasil, com receio de que as novas idéias circulantes na Europa, em aqui chegando, pudessem colocar em risco a estabilidade de seu domínio.

Só no início do século XIX, com a vinda da corte portuguesa para o Brasil, é que a imprensa foi introduzida definitivamente em nosso país, mas, devidamente cercada das necessárias cautelas. Porém, a esta altura, já contávamos dois séculos e meio de existência, durante os quais várias gerações se haviam sucedido.

No decorrer dêsse enorme espaço de tempo, a inteligência brasileira se tinha nutrido de leituras importadas, primeiramente de Portugal, depois da Alemanha e da Inglaterra e, principalmente, da França, na qual se abeberava de coisas completamente estranhas ao nosso país e sem nenhum sentido capaz de despertar interesse pelos problemas nacionais. Era um suprimento puramente intelectual para goáudio das nossas elites de letrados.

A par disso, enquanto a mocidade peruana ingressava na Universidade de Lima, fundada em 1551; a mexicana na Universidade criada na cidade do México, no mesmo ano, cujos cursos se iniciaram em 1553, os moços brasileiros continuavam a freqüentar as escolas européias, (19) donde voltavam impregnados dos princípios, das idéias, das teorias em moda nos centros intelectuais de países multisseculares, na presunção de poderem aplicar seus conhecimentos, integralmente, no Brasil.

Se, de princípio, era regra entre os colonos abastados do Brasil, mandar o segundo filho a doutorar-se na Europa, já que ao primeiro cabia suceder ao patriarca, devido a lei que dava ao primogênito a sucessão integral, mesmo depois de instaladas as primeiras escolas superiores em território brasileiro, a situação não sofreu alteração: passou a ser demonstração de poderio econômico,

o mandarem-se os filhos a educar na Europa. Devido a isso é que, como salienta Alberto Tôrres,

"a inspiração reflexa da arte européia e o pensamento de empréstimo tiram aos que falam à nossa sociedade todo o prestígio eficaz: sente-se em quase toda a obra espiritual dos nossos homens de letras e de ciência, a tendência subalterna de espíritos não educados para compreender e para aplicar: cérebros oberados de idéias, de fórmulas e de imagens, senão de todo alheias, de inspiração e de feito alheios." (20)

No Brasil, até bem pouco tempo, qualquer produção intelectual, seja literária ou científica, para alcançar algum sucesso ou mesmo merecer o olhar enfadado dos nossos intelectuais, terá não só que citar como transcrever páginas e páginas de autores estrangeiros. E mais: a transcrição, para dar maior ênfase ao grau de erudição do autor nacional, tem que ser feita na língua vernácula do autor alienígena. Os pensamentos, que se poderia supor bem formados com os termos simples de que a inteligência se vale ao formulá-los, quando passados para o papel se apresentam como verdadeiros monstros tal o rebuscamento estilístico, a preocupação da palavra difícil, empolada. Quando se sabe que Machado de Assis fez uso de apenas oitocentas palavras, aproximadamente, para compor toda sua obra monumental, é que se pode avaliar o quanto vai de distância entre um espírito genial e as inteligências mediocres.

"Enquanto recebíamos de Portugal a literatura romântica, da primeira fase, e, renovando o impulso de autonomia intelectual, iniciado nos tempos de colônia, tínhamos, com Joaquim Manoel de Macedo, Bernardo Guimarães, Luiz Guimarães Júnior, José de Alencar, e, depois com Machado de Assis, refletir a própria imagem e a emoção da nossa terra e das nossas almas nas obras literárias não aprendemos a maldizer das nossas coisas; mas, quando o naturalismo francês e português começou a circular, e, impotentes, quase todos, para assimilar a grave filosofia emancipada do século, começamos a ingerir-lhe os bosquejos e interpretação, que nos supriam jornais e revistas, assim como filosofias bizarras e destruidoras, o contágio pessimista acirrou a severidade dos escritores, excitada pela consciência do realce intelectual numa sociedade quase inculta, em sentenças de desespêro e inexorável condenação." (21)

Esse comportamento descrito por Tôrres revela a irresponsabilidade dos nossos homens capazes de influir, com suas idéias, no pensamento da "massa", (22) no sentido de alertá-la para a realidade brasileira. Se num país quase inculto como o nosso, as elites intelectuais, ao invés de conduzir o espírito público no senso da construtividade, do trabalho efetivo e do progresso real, trata de difundir, por questão de realce intelectual, idéias destruidoras, eivadas de pessimismo e de desencantos, é natural que o povo, inoculado pelo veneno expelido por essas víboras da palavra escrita ou falada vá, a pouco e pouco, desesperando-se

(18) *A Imprensa no Período Colonial* — ALEXANDRE PASSOS — Ed. do M.E.C.

(19) *Raízes do Brasil* — SÉRGIO BUARQUE DE HOLANDA.

(20) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. 113.

(21) *O Problema Nacional Brasileiro* — Ed. 1914.

(22) Tome-se, aqui, a expressão "massa", no sentido que lhe empresta GURVITCH. *Sociologia Jurídica* — página 241, ed. nacional.

e desinteressando-se, num ceticismo sem explicação e sem apoio material, em contribuir para o alicerçamento da nação. Ainda hoje, nos núcleos de administração pública do Brasil, ao ouvir-se as opiniões dos que regressam das escolas de especialização norte-americanas, o que se nota é esse mesmo pessimismo, esse mesmo desencanto com relação às coisas nossas.

"O romantismo e o demagogismo da França — credo de melancolia e de ceticismo, um, e simples anelo de entusiasmo reformador, o outro, foram, súbito, deslocados pelo realismo e pela confusão científica, filosófica e política espalhada pelo surto do evolucionismo e do positivismo e pelo estudo e crítica das teorias liberais. Ao positivismo, forte pela união, e pela integridade de consciência que sugere aos espíritos, as outras escolas não juntaram nenhuma fundação estável. Tudo isso deu às inteligências, quase em branco, do nosso país sem cultura, essa atitude de erudição vacilante e de dialética negativa, sempre de objeção em riste, em que idéias filosóficas e leis científicas, temas de artigos e discursos, confundem-se nas memórias com provérbios e noções populares, correntes como moeda de trôco, e fatos, coisas e dados concretos, baralham-se com anedotas, imagens e ficções." (23)

A literatura de um país é reflexo de uma era, de uma época ou de um instante que esse país atravessa na sua trajetória histórica. Portanto, com exclusão dos princípios e axiomas científicos de ordem natural, não sujeitos a transformações momentâneas como acontece com os de ordem política, econômica e social, querer se valer das idéias de um povo no pressuposto de poder aplicá-las a outro é querer — como já fizeram alguns patrícios nossos — adaptar locomotivas de bitola larga em linha férrea de bitola estreita: não se ajustam. As idéias não se podem divorciar completamente das matrizes culturais de um povo, sob pena de não serem assimiladas. Se colhidas fora, para serem utilizadas têm que ser submetidas a um processo de adaptação aos pródromos sociais e econômicos existentes no meio onde se pretendia adotá-las.

Não é através da leitura de jornais e de revista, como mencionou Tôrres, que se chega a adquirir conhecimento sólido; os jornais são veículos de noticiário ligeiro, cotidiano, sobre os fatos do dia, que de nenhum modo podem contribuir para alicerçar conhecimento algum. As revistas, literárias, científicas ou técnicas, têm por finalidade expor as últimas teorias ou derradeiros princípios mas, pelas suas próprias naturezas, não se aprofundam em tarefas de pesquisa capazes de fornecer elementos definitivos: são sentinelas avançadas que dão o grito de alerta; cuidam, apenas, de apresentar com ligeiros detalhes e alguns comentários, a matéria nova, ou de aduzir alguma notícia sobre a última interpretação surgida para matéria conhecida. Conhecimento sólido,

saber maciço, só se consegue pelo estudo e pela reflexão constantes.

A influência da literatura francesa na formação mental brasileira, deixou sulcos profundos e muito contribuiu para um perdularismo de tempo e de esforços, que prejudicou sobremaneira a formação de uma corrente mais volumosa e coesa de pensadores dedicados ao estudo e análise do material oferecido pelo Brasil.

Diz Tôrres que

"a influência mental da França fazia-nos repetir, por símbolo de nossa psicose (processo psíquico), e alvo de nossas aspirações, a angústia e as dúvidas de um povo, desordenado pela ruína de instituições seculares, e indeciso na escolha de novas fórmulas." (24)

Essas descrenças e desilusões de povos antigos que os nossos intelectuais insistiam em difundir no Brasil, foi um dos processos de imitação que Alberto Tôrres mais condenou e combateu. Não compreendia ele como se poderia tentar a adoção, num país novo, cheio de viço, com uma sociedade ainda por se formar, a espera de ordem e cristalização, de idéias desesperadas, oriundas de mentes cansadas pelo esforço contínuo na procura de uma forma de equilíbrio social, praticamente inexistente. Mas, as frases céticas das literaturas estrangeiras "tomaram máscaras de juízo sobre as nossas coisas".

Mas, esse ceticismo sobre as coisas nossas, de que se imbuía a mocidade brasileira ao retornar das escolas de Coimbra, de Montpellier ou de Paris, deu causa a certos movimentos de ordem política e social que de muito contribuíram para acelerar o movimento de emancipação da colônia. O choque de idéias entre pais e filhos, entre bacharéis e senhores de engenho, fez surgir na sociedade tacanha de colônia uma nova mentalidade de liberdades, de responsabilidades, de direitos e deveres. Sentados lado a lado nas escolas européias, filhos e netos de mascates e descendentes das mais poderosas famílias de senhores de terras, ao regressarem ao Brasil, valorizados pelo saber idêntico, trazendo nos dedos o mesmo anel de grau, já não mais podiam compreender a diferenciação de classes que afastavam seus pais e avós.

Em "A Cultura Brasileira" diz Fernando de Azevedo que "esses novos bacharéis e clérigos, com seu prestígio crescente na sociedade colonial e com sua mentalidade nova, romântica e revolucionária, marcavam o triunfo político não só do homem da cidade sobre a gente do campo, mas da Colônia contra a Metrópole, dos ideais republicanos sobre as tendências monárquicas de portugueses proprietários de terras."

Gilberto Freyre atribui à ação de bacharéis e de clérigos — “pelo menos de clérigos que eram uns bacharéis de batina” — todo o movimento da Inconfidência Mineira, bem como as revoluções pernambucanas de 1817 e de 1824, “preparadas por homens do século XVIII”.

Partindo da premissa de que somos um povo inteligente, e que buscamos ansiosamente alcançar o mesmo nível mental de povos altamente civilizados, é preciso que saibamos nos conduzir, a fim de evitar que nos transformemos em simples cópias dos pensamentos desses povos; vejamos o que nos aconselha Alberto Tórres:

“A nossa curiosidade intelectual e o nosso interesse por assimilar produções e estudos alheios, a nossa aspiração de fusão na sociedade mental da nossa época, devem conduzir-nos a dilatar o círculo de nossas colheitas de

saber, substituindo a atitude passiva, que nos tem trazido a receber as idéias que nos exporta o acaso ou o instinto político, de outros povos, por um trabalho autônomo de escolha e seleção conscientes.” (25)

E' indiscutível que de alguns anos para cá se vem verificando uma nova tomada de posição por parte do pensamento brasileiro. A pouco e pouco as nossas elites intelectuais se estão libertando da influência das idéias que nos exporta o acaso ou “o instinto político” de outros povos, voltando-se, com maior senso de realidade, para o estudo prático da realidade brasileira. Assim, o que se vem verificando é o surgimento de uma nova fase, na qual a autenticidade está substituindo o ficticiosismo.

(continua)

(25) *O Problema Nacional Brasileiro* — pág. 7, Ed. 1914.

Da Contribuição de Melhoria

Notas à Margem do Projeto de Regulamentação apresentado pelo
Ministério da Fazenda

JOSÉ SALDANHA DA GAMA E SILVA

I

I — ANTECEDENTES DO PROBLEMA

No capítulo atinente à discriminação de rendas, na Constituição brasileira, estipula-se:

“Art. 30. Compete à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios cobrar:

1. Contribuição de melhoria, quando se verificar valorização do imóvel, em consequência de obras públicas.”

A figura tributária da contribuição de melhoria, tão familiar hoje em países como a Norte-América, onde o *special assessment* é largamente manipulado, só foi prevista no Brasil em 1934, por dispositivo constitucional. Surgira, então, em nosso direito tributário, como reflexo das doutrinas de democratização dos tributos, tão em voga desde o início do século atual, e cujo sentido primordial é, sem dúvida, a *personalização gradativa* dos tributos.

A Constituinte de 1934 oscilava, durante as discussões sobre o instituto, entre três teorias distintas, todas já anteriormente praticadas em países como os Estados Unidos: a da *excess condemnation* (desapropriação marginal, ou excessiva); a do *unearned increment* (incremento imerecido); a do *special assessment* (contribuição de melhoria propriamente dita).

Pela primeira teoria, o fisco desapropria toda uma área superior à necessária à obra pública em mira, para ulterior revenda. Neste caso, as obras seriam custeadas pelos lucros auferidos pelo Estado, na revenda da área desapropriada. Trata-se do que se poderia chamar de *manipulação da mais valia*, pelo fisco, fenômeno que pode acarretar graves inconvenientes. E' o caso, por exemplo, da desapropriação, entre nós, de toda a área marginal à Avenida Getúlio Vargas: porque toda a área fôsse desapropriada a preços irrisórios, rolaram, durante anos, no Judiciário, numerosas ações de indenização.

Pela segunda teoria, a do *unearned increment*, estaríamos diante da arrecadação, pelo fisco, de quantia equivalente ao aumento do valor do imóvel, resultante de fatores estranhos ao esforço ou capital do proprietário, qual seja a realização

de obras públicas. Neste caso, o fisco arrecadaria a *mais valia* resultante, cobrindo, com o produto advindo, o custeio das obras.

Pela terceira teoria, o fisco apenas tributaria a *mais valia* resultante, através do lançamento racional de tributo adequado — seria o *special assessment*, a contribuição de melhoria propriamente dita.

O art. 124 da Constituição de 1934 optou pela última teoria, já que, para alguns constituintes, a arrecadação do *unearned increment* redundaria num indisfarçável imposto sobre a valorização aleatória do capital, ou, em outras palavras, a desvalorização da moeda.

As Constituições de 1937 e 1946 repetiram os dispositivos da Carta Magna de 1934. Todavia, a Lei n.º 854, de 10 de outubro de 1949, regulando a matéria, alargou os termos da questão, resultando de tal fenômeno que, até hoje, não pôde ser executada na prática. Isto porque, como veremos no decorrer do presente comentário, ao invés de regular a figura da contribuição de melhoria regulou, exatamente, em muitos aspectos, a figura de uma tributação aleatória, sobre lucros fortuitos ou incremento imerecido, como queiram, que justamente havia sido repudiada pelas nossas sucessivas Constituições.

II — CARACTERIZAÇÃO DA CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA

A contribuição de melhoria, embora lídima expressão do poder tributador do Estado, não deve ser confundida com os impostos ou taxas, pois que tem características próprias e especialíssimas. SELIGMAN, sem dúvida o autor que melhor estudou a matéria, no volume *Essays in Taxation*, afirma que o gravame deve tomar por base estritamente o custo da obra levada a efeito pelo Poder Público. Dêsse modo, deve ser calculado e lançado em proporção ao serviço ou benefício prestado. Como afirmou a páginas 415, “in special assessments, as in fees, the service for which the expenses incurred redound to the particular benefit of the individual”.

Vê-se, pois, que a contribuição de melhoria de muito se aproxima das simples taxas retributivas. Todavia, delas se afasta no sentido de que

o benefício prestado é *especial e real*, pois que não visa a determinadas pessoas, mas a determinados imóveis.

Alguns autores, como BILAC PINTO, entendem que este *special benefit*, a que se referem os autores norte-americanos e ingleses, pode ser tomado na acepção restrita de “valorização”, “acréscimo de valor”, ou lucro.

Como escreve o autor citado, (Contribuição de Melhoria, pág. 11), “na contribuição de melhoria, vigora em toda sua plenitude o princípio da equivalência das prestações, isto é, ao pagamento feito pelo contribuinte corresponde um benefício especial, que se traduz na valorização de seu imóvel”.

Daí deduzir o deputado udenista que “os indivíduos deveriam contribuir aos encargos públicos segundo os benefícios ou vantagens que lhes adviessem da ação do Estado”.

Sem dúvida, a contribuição de melhoria se funda na teoria do benefício especial. Todavia, há dúvida sobre o modo pelo qual deva ela ser cobrada. Levar em conta apenas a valorização do imóvel, *tout court*, seria arbitrário, pois que o Estado passaria a beneficiar-se indebitamente, taxando maliciosamente o incremento da riqueza alheia — o que não é do conceito do gravame em causa. Visando a este aspecto da questão, SELIGMAN levou em conta principalmente o custo da obra, para daí deduzir uma base fixa do tributo, que seria cotizado entre os contribuintes beneficiados. Só assim, fiscalmente falando, o benefício especial poderia ser mensurável, tornando-se possível a recuperação, pelo Estado, dos recursos despendidos. Daí afirmar SELIGMAN que a contribuição de melhoria jamais deveria ser progressiva, mas sempre proporcional ao benefício especial presuntivo. Dêsse modo, para os norte-americanos, o *special assessment* ou *betterment tax*, como é conhecida na Grã-Bretanha, é uma imposição tributária, compulsória, destinada ao custeio de melhoramento de interesse público. E é esta idéia central de custeio do serviço, que vem diferenciar a contribuição de melhoria dos clássicos impostos baseados na clássica teoria dos benefícios, de que nos deram conta GROTIUS, PUFENDORF, PETTY, ADAM SMITH, TURGOT, e outros.

Sintetizando, podemos adotar a definição recente de ARISTÓFANES ACCIOLY (Contribuição de Melhoria e Valorização Imobiliária, pág. 32):

“E’ a contribuição de custo para indenizar serviço ou beneficiamento que se ajunta a imóvel, por obra que o Estado executa, no interesse público, e da qual resulta, em virtude do aumento da “capacidade de aproveitamento econômico” da propriedade imóvel, uma valorização para esta última”.

III — DIFICULDADES DE LANÇAMENTO E COBRANÇA

Embora sabidamente um tributo socialmente justo — já que, em sã consciência, seria injusto que a coletividade inteira custeasse obras que iriam beneficiar apenas a alguns poucos — o lançamento e cobrança da contribuição de melhoria oferece obstáculos por vezes intransponíveis, não só de natureza técnica, como de natureza psicológica, pois que sempre surgem resistências ao tributo.

Destarte, é universal o repúdio ao gravame: em França, embora exista lei específica, que data de 1807, o tributo só foi aplicado 30 vezes; na Inglaterra, o fisco teve que recuar e restituir, aos contribuintes, já em 1920, o total arrecadado pelos “*increment value duty*”, “*revision duty*”, e “*undeveloped land duty*” — figuras em que se desdobrava, na prática, o “*betterment tax*”. Mesmo nos Estados Unidos, em 28 grandes cidades o *special assessment* não deu resultados satisfatórios, sendo de salientar que, em cidades como São Francisco, foi totalmente abandonado.

No Brasil, tanto a União como os Estados não conseguiram ainda dar vida real ao tributo.

Quer-nos parecer que as dificuldades, em nosso país, estão redundando principalmente do texto da Lei n.º 854, de 10 de outubro de 1949.

Em verdade, a Constituição de 1946 fez menção expressa à contribuição de melhoria, em seu artigo 30, n.º I. Todavia, no parágrafo único do mesmo artigo condicionou o *quantum* da contribuição ao custo da obra, como se vê:

“A contribuição de melhoria não poderá ser exigida em limites superiores à despesa realizada, nem ao acréscimo de valor que da obra decorrer para o imóvel beneficiado”.

Comentando tal dispositivo, explica PONTES DE MIRANDAS “na taxa vulgar para obras, o Estado tem como critério, de ordinário, somente o custo da obra. Na contribuição de melhoria, a Constituição, explicitamente, exige dois critérios, o do custo e o do benefício ou valorização, porém com a particularidade de qualquer delas operar contra o Estado. Se a obra custou X e a valorização para os contribuintes foi de X-1, não pode cobrar X+1, ainda que tenha havido a valorização de X+1”. (Comentários à Constituição de 1946 — vol. I — págs. 496, 497).

Em suma, afirma o tratadista que o Estado terá sempre que renunciar a qualquer tentativa de tributar a *mais valia*, atendo-se essencialmente ao custeio da obra. Assim sendo, desde que possa lançar uma taxa específica, para cobrir-se do custo (taxa de calçamento, pedágio etc.) seria altamente inconveniente tentar-se o lançamento da contribuição de melhoria, que implica, além do custo das obras, no cálculo de valorização presuntiva dos imóveis. Como lembrou PRESTES MAIA, em conferência pronunciada no Rotary

Club de São Paulo, é difícil arbitrar o *quantum* da contribuição de melhoria, se se pretende levar em conta a *valorização especial*, eis que duas dificuldades de monta logo se manifestam: primeiro, *precisar o momento da efetividade da melhoria*; segundo, *determiná-la*. Isto porque haverá sempre uma “*acumulação emaranhada* de tôdas as valorizações possíveis, reais ou aparentes”, que se somam e se subtraem nem sempre aritmeticamente, o que impossibilita qualquer avaliação perfeita.

Neste ponto, podemos, ainda mais uma vez, lembrar SELIGMAN, CORMICK ou NICHOLS, que afirmam prevalecer na prática norte-americana certos princípios de “*rough justice*” (justiça primária), que chegam mesmo a permear os acórdãos da Suprema Corte daquele país.

IV — ANÁLISE DO ANTEPROJETO GOVERNAMENTAL

Diante dos comentários que vimos expendendo, quer-nos parecer que o projeto elaborado pelo Ministério da Fazenda, embora procurasse não fugir à letra da Constituição, sofre de algumas complexidades técnicas que tornarão o lançamento e cobrança do tributo, se não irrealizáveis, pelo menos tão onerosos a ponto de desanimar o fisco, quanto à aplicação da Lei n.º 854, que ora se tenta regulamentar.

Deve salientar-se, de início, que a constitucionalidade do tributo e sua fidelidade aos cânones da moderna teoria sobre a instituição estão vazados no parágrafo 1.º, do artigo 16, que diz:

“Em caso algum o lançamento total excederá o custo da obra ou melhoramento...”

O projeto, porém, será praticamente inexecutável, se o deixarmos peado aos numerosos dispositivos que tentam estruturar o processo de cálculo do *quantum* a cobrar. Assim é que o art. 8.º, que estipula a base do sistema, alinha de logo fatores de iniludível transcendência, quando assevera que no cálculo da estimativa da contribuição de melhoria, o fisco deverá levar em conta:

“Possíveis efeitos, oriundos de causas de natureza tipicamente monetária, que possam afetar a valorização dos imóveis da zona de influência da obra em estudo — de modo a certificar-se que, no estabelecimento dos índices supra-referidos, não venham eles pesar sensivelmente”.

E mais: devem ser levadas em conta, no cálculo das contribuições, tanto quanto possível, “apenas as correlações mais importantes entre os melhoramentos e a valorização do imóvel”.

Como se vê, pressupõe o projeto tais minúcias de aferição que seria impossível conseguir-se, pelo menos no nível atual de nossas repartições, base cadastral eficiente para uma cobrança, se não perfeita, pelo menos não arbitrária ou injusta.

Outra ressalva que se deve fazer logo de início é sobre a impropriedade da linguagem no que

tange aos órgãos relacionados com o projeto. Este fala, sempre genericamente, em *Administração*: não se sabe, pois, a que se refere, de vez que ora parece evidente tratar-se da União ou de uma qualquer autarquia, ora parece também evidente alusão a uma repartição qualquer — D.N.E.R. ou D.N.E.F., por exemplo — ou mesmo ao Ministério da Fazenda.

Obviando as dificuldades já apontadas, que saltam aos olhos mais avisados, o projeto, em se referindo a obras executadas pela União ou pela Prefeitura do Distrito Federal, manteve a tabela expressamente estabelecida na Lei n.º 854. Assim, pelo art. 16, ressurgem a mesma tabela de percentagens que, embora aparentemente bastante razoável — eis que se fundamenta numa progressividade atenuada — trará graves inconvenientes no momento de sua aplicação, pois que se baseia toda em índices de valorização que dificilmente poderão ser surpreendidos.

Para salientar este ponto que estamos visando basta lembrar os arts. 18 e 19 do regulamento proposto, que pressupõem hipotéticas deduções na aplicação da tabela, pesquisas do valor do imóvel anterior à obra, cálculo de perda de “poder aquisitivo da moeda ou outros fatores estranhos à obra ou melhoramento” etc.

Como se nota, o exaustivo projeto prevê, para a Administração Pública, dificuldades de antemão sabidas incontornáveis.

Afora esse arroubo de minúcias, que nos parece flagrantemente prematuro, o projeto apresenta outros pequenos senões que deverão ser corrigidos, segundo uma revisão meticulosa.

Assim é que cabe um alerta contra o parágrafo único do art. 2.º, onde se prevê, irrisoriamente, que o Presidente da República pode mandar cobrar, nos Territórios, “por simples despacho ou comunicação telegráfica”, as contribuições de melhoria.

Merece, também, ser retirado o § 2.º do art. 5.º que estipula:

“Em caso de locação, por prazo superior a dois anos, é lícito ao locador exigir aumento de aluguel proporcionalmente à valorização, quer sobre os imóveis adjacentes à obra, ainda que distante, quer sobre outros, desde que beneficiado pelo melhoramento público”.

Este dispositivo, embora calcado na Lei número 854, não deve imiscuir-se à *ratione materiae* do presente projeto: a hipótese deve ser prevista na lei do inquilinato. Além disso, o artigo que o regulamentou é supinamente confuso. Atente-se, por exemplo, em que não se fala em valorização do próprio imóvel locado, mas apenas em valorização de imóveis distantes ou adjacentes à obra.

Também reputamos contraproducente o art. 6.º, que faculta o lançamento da contribuição à própria administração, que organiza o plano, ou aos proprietários beneficiados. Lembre-se, por exemplo, que, com tal dispositivo, legaríamos a

algumas repartições, tal como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a obrigação de elaborar, além de todas as especificações indispensáveis ao plano e seu orçamento, "os estudos básicos complementares, de ordem financeira, relativamente à contribuição a ser cobrada, anualmente, e ao número das prestações". Evidente que não é este o pensamento do legislador. Todavia, glosado o parágrafo único do artigo 6.º com este último, a interpretação que estamos dando é perfeitamente líquida, embora absolutamente irrealizável.

Julgamos também que o § 1.º do art. 9.º deveria repetir o próprio dispositivo da Lei n.º 854 e não fazer apenas remissão àquele texto legal.

Ainda o art. 10 — que é uma redundância do art. 6.º e seu parágrafo 1.º, já analisados — vem sobrecarregar as administrações com algumas responsabilidades que elas nem sempre poderão assumir, quais sejam: a obrigação de elaborar mapas ou plantas cadastrais, fazer levantamentos aerofotogramétricos, publicar cálculos provisórios da contribuição de melhoria e de sua gradual distribuição entre os contribuintes; calcular percentagens sobre o valor atual e futuro dos imóveis presumivelmente beneficiados etc.

Queremos também chamar especial atenção para o § 4.º do art. 11, que assegura à Administração o direito de prelação para adquirir o imóvel pelo valor que lhe atribuir o contribuinte, acrescido de 10%, se não houver acôrdo na fixação desse valor, para efeito de lançamento. Neste caso, diz o artigo, "far-se-á a imissão de posse, desde que a Administração Pública efetue o depósito com a prova da circunstância aqui indicada".

Este dispositivo confuso e canhestro poderá agir como um verdadeiro *boomerang* — em favor do contribuinte, num caso; em favor do Estado, noutro. Assim é que, se o proprietário estiver decidido a alienar o imóvel, vantajosamente, poderá maliciosamente negar-se a pagar o tributo, criando uma resistência, até fantasiosa, à pretensão do Estado, que se verá na contingência de desapropriá-lo por preço desproporcional (será, talvez, uma porta aberta a negociatas). Por outro lado, o mesmo dispositivo pode servir para fins inconfessáveis de determinado administrador, que dêle poderá utilizar-se para prejudicar qualquer proprietário. Neste ponto, poderíamos dizer que o projeto é mesmo inconstitucional, porque, ultrapassando os limites do simples *special assessment* caracterizado na Constituição, vai cair no âmbito daquela *excess condemnation* por nós referida na primeira parte do presente trabalho.

Aliás, é de notar que, prevendo os conflitos entre o fisco e o contribuinte, o projeto em causa, art. 15, enumera uma série de reclamações:

- a) excesso na avaliação posterior à obra;
- b) excesso no cômputo do custo de obra;
- c) erro de cálculo.

Todos de grande transcendência, e capazes de originar — dada a precariedade do texto legal — demoradas e insolúveis querelas entre o Estado e os indivíduos.

Obviando os percalços por que deverá passar a cobrança do novel tributo, é que o art. 23 do projeto pressupõe a criação, no Ministério da Fazenda, de uma Comissão ou Serviço incumbido de colaborar com os órgãos da Administração na realização de programas ou melhoramentos, inclusive cobrança da contribuição, que será feita pelo Ministério da Fazenda, no caso de obras federais.

Feitas as contas, chegamos à conclusão de que, a vingar o projeto em tela, teríamos que situar talvez no Ministério da Fazenda:

- a) um grande corpo de atuários para os cálculos do valor atual e futuro e deduções correspondentes a fatores alheios à obra;
- b) um corpo de engenheiros especializados, para as perícias técnicas indispensáveis;
- c) um corpo de advogados para as demandas judiciais inevitáveis;
- d) uma carteira imobiliária para gerir as terras, prédios, estabelecimentos, (fazendas, granjas, fábricas etc.) adquiridos por imposição do contribuinte.

Poderiam as despesas de todos esses serviços ser custeadas com a receita da contribuição, tal como limitada pela Carta Magna?

Em suma, a cobrança do tributo, como prevista no referido projeto, parece-nos defeituosa, cara e quase impraticável, isto porque, ao invés de tentar-se atenuar os rigores da Lei n.º 854, se procurou, ao contrário, complicá-la com minúcias e exigências irrealizáveis.

Julgamos que, pelo menos no momento, o Governo não deva insistir em tributo que, além da configuração ambígua que a lei lhe outorgou, será de tão cara e difícil cobrança. Se insistirmos na caracterização da contribuição de melhoria como o fizemos inicialmente, — uma quase taxa destinada a apenas indenizar a Administração pelo custo estrito de determinada obra — seria bastante fácil: primeiro, estimar tal obra; segundo, distribuir seu custo pelos proprietários beneficiados; terceiro, tomar por base desta distribuição os valores dos imóveis como cadastrados em função dos impostos territorial ou predial vigentes; quarto, estimado o *quantum* a pagar por cada contribuinte, escaloná-lo no tempo, tão suavemente quanto o permitam as condições financeiras do Governo.

Poder-se-á alegar que o cálculo assim previsto seria rudimentar, porque os cadastros imobiliários de que dispõe a Administração não são perfeitos. A verdade, porém, é que, ainda assim, como o possível erro original seria genérico, abrangendo todas as propriedades, a distribuição, automaticamente, não provocaria injustiças que não

pudessem ser contornadas com um mínimo de esforço da Administração.

Devemos repisar, a este respeito, que, dado o nosso texto constitucional, a obrigação de estimar a valorização dos imóveis beneficiados não interessa ao Estado, a não ser como um *limite* às pretensões descabidas do fisco. Muito menos estimá-la no tempo e no espaço, como se supõe ingenuamente no anteprojeto. Repetimos: a contribuição de melhoria se destina apenas a indenizar a Administração pelo custo da obra realizada (parágrafo único do art. 30 da Constituição). Que haja *valorização* do imóvel importa apenas como

indício de que o Governo possa cobrá-la. E só. A base do tributo, todavia, será: de um lado, o custo da obra; de outro, o *valor dos imóveis*, que servirá de índice para a distribuição do gravame.

Tentar fazer variar este valor em função da obra realizada, é uma aventura — sempre onerosa para os cofres públicos — que mesmo nos mais avançados países tem fracassado. E uma aventura inglória, porque jamais o Governo — pelo menos entre nós, em face da Constituição — poderá torcer o tributo, confundindo-o com qualquer arremêdo que se possa caracterizar como imposto sobre lucros imobiliários.

(Continua)

A Propósito de Pedágio

(Continuação)

Eng. FRANCISCO SATURNINO BRAGA
(Deputado Federal)

A SEGUNDA emenda refere-se ao art. 9.º, que estabelece uma multa ao funcionário do D.N.E.R. que deixar de cobrar a taxa de pedágio devida. Pensa a Federação que o infrator também deverá estar sujeito a multa. É curioso que o próprio memorial apresenta as razões e a defesa do artigo 9.º, quando declara:

"Dir-se-á que, dadas as características peculiares do pedágio, é difícil, senão impossível, a falta do seu pagamento, a não ser por desídia ou conivência do funcionário encarregado da cobrança; isso é exato, mas não se justifica a promulgação de lei tributária que é eminentemente imperativa por sua própria natureza, e que deixasse de cominar sanção ao infrator direto de seus dispositivos."

Se, como diz a Federação, é praticamente impossível ao motorista deixar de pagar o pedágio, sem desídia do funcionário encarregado de sua arrecadação, está plenamente justificado o artigo 9.º, quando prevê a penalidade apenas para esse último. Em todo caso, fica registrada a emenda proposta pela Federação, para aqueles que a julgarem procedente. Como à Comissão de Transportes só interessa o ponto de vista prático e técnico, também não cabe apoiar a citada sugestão.

Quanto ao segundo documento, isto é, a proposta da S.A. Obras e Melhoramentos, parece que uma rápida referência será suficiente. Dizem os incorporadores que se comprometem a concluir por sua conta, dentro de curto prazo (cêrca de 2 anos), a duplicação da pista da Rodovia Presidente Dutra e tôdas as obras complementares (inclusive 4 postos de socorros de urgência), sob fiscalização do D.N.E.R., mediante as seguintes condições:

a) a cobrança que lhes será concedida, de uma taxa de pedágio, que propõem e que é diversa da que consta do projeto de lei apresentado pelo nobre Deputado Clóvis Pestana. A arrecadação será contabilizada e se destina a amortizar o capital invertido pela empresa;

b) a conservação será executada pela concessionária, devendo ser-lhe entregue a verba correspondente a êsse encargo;

c) pagamento de 2/3 das despesas comprovadas em medições, por parte do governo, à concessionária;

d) financiamento feito pela concessionária, de 1/3 das despesas, rendendo juros de 8% ao ano;

e) se o governo não pagar na "época própria" os 2/3 das despesas, os juros do financiamento serão acrescidos de 2% e contar-se-ão também juros de mora de 10% sobre as quantias devidas. A "época própria" corresponde a 30 dias após o certificado da medição expedido pelo engenheiro fiscal das obras;

f) os preços unitários serão os das tabelas em vigor no D.N.E.R.;

g) a concessionária terá isenção de direitos de importação para equipamento que menciona na proposta.

Evidentemente não cabe à Comissão de Transportes opinar sobre a proposta, que é da alçada do Executivo. Cumpre apenas observar que a existência dessa proposta vem confirmar o que já se disse anteriormente, isto é, que o pedágio, comercializando a função da rodovia, provocará a constituição de companhias particulares, que pleitearão a concessão de estradas, com exploração, da referida taxa. O exemplo aí está: ainda não foi promulgada nenhuma lei, apenas se apresentou um projeto, e já surgem os primeiros candidatos.

É verdade que o pedágio atualmente em vigor na Itália e nos Estados Unidos, como se verá, é cobrado apenas por órgãos do Governo. Em São Paulo, também é o D.E.R. quem arrecada. É provável que, no Brasil, se estabeleça, caso se venha a autorizar a cobrança em determinadas circunstâncias, que só organismos pertencentes à União, aos Estados ou aos Municípios possam auferir esta receita. Mas não resta dúvida que tudo indica que as autoridades se verão, permanentemente, cercadas por pretensões sedutoras dos que pretendem introduzir-se nas operações com objetivos comerciais.

Não se pretende, no presente capítulo, comentar as opiniões transcritas dos diversos autores, quer estrangeiros, quer nacionais. Os comentários serão feitos no correr do presente estudo e, especialmente, no Capítulo VIII — *Considerações gerais em torno do problema do pedágio* — onde, com maior carinho, serão analisadas as opiniões dos técnicos brasileiros, porque se aplicam mais diretamente ao Brasil, onde o problema está em foco no momento.

CAPÍTULO IV

A INSTITUIÇÃO DO PEDÁGIO, EM FACE DA ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE

É preciso observar que a instituição do pedágio acompanha a evolução por que passou, no correr dos tempos, a organização da sociedade.

Assim, enquanto imperou a economia liberal, essa taxa foi cobrada por particulares, porque o regime dava todo o apoio à iniciativa particular e ao direito individual. Cada um, ou cada organização, poderia construir uma ponte ou uma estrada e exigir dos transeuntes o pagamento da utilização

da obra, em benefício próprio. À proporção, entretanto, que o regime socialista foi-se impondo, os governos foram chamando a si a incumbência de otorgar ao público os serviços de utilidade de que necessitava, arrecadando, entretanto, a receita proveniente do seu uso.

Assim, por exemplo, na Itália o pedágio é cobrado em algumas estradas por entidade autônoma criada pelo Governo. Mesmo nos Estados Unidos, onde a economia liberal ainda tem uma grande aplicação, a maioria das organizações que arrecadam o pedágio são as "authorities", com caráter tipicamente de órgãos governamentais.

O retorno a concessões a entidades de caráter estritamente privado não se coaduna com o socialismo que se vem impondo em todo mundo. A aplicação do pedágio será possível em determinados casos, mas sempre a organismos subordinados às autoridades governamentais. No Brasil, também, onde a interferência dos poderes públicos em questões de interesse coletivo tem crescido, a transferência da cobrança do pedágio para companhias particulares, embora fiscalizadas pelo Governo, parece pouco recomendável. Assistimos, atualmente, à passagem para as mãos do Estado de patrimônios — como várias ferrovias — que desde a sua organização estavam em mãos de entidades privadas. Como justificar, então, a entrega de uma exploração direta do tráfego de veículos automotores a órgãos particulares?

A noção de indenizar as vias de comunicações que a humanidade construiu sempre esteve na consciência dos povos, desde épocas remotas. O que resta por fixar é se esta indenização deve caber exclusivamente aos que se utilizam, ou parte a estes e parte aos beneficiados e à nação em geral.

Uma estrada de rodagem presta, indiscutivelmente, três gêneros de benefícios principais: — 1) ao país, de um modo geral, porque sem ela não é possível haver produção, saúde, educação, policiamento, segurança etc. 2) aos proprietários situados dentro de uma certa área, denominada zona de influência, que ficaram com seus imóveis valorizados; 3) aos utentes, que usam a rodovia para o transporte. Conseqüentemente, não é justo que toda a indenização recaia sobre os veículos que trafegam pela estrada. A contribuição de melhoria (2.^a parcela) e a receita geral do país devem também pagar as estradas de rodagem. Entretanto, uma parte tem que ser, indiscutivelmente, indenizada pelos veículos. A grandeza dessa parte é variável conforme a importância da rodovia: se for federal, com grande tráfego, será maior; se for municipal, com pequeno tráfego, será menor.

Mas resta ainda discutir um aspecto: como devem os utentes pagar? Através do pedágio, ou através das licenças dos veículos e os impostos sobre combustíveis e lubrificantes líquidos, sobre as transações com os veículos, peças e acessórios? Inicialmente recorreu-se ao pedágio, mas depois esta taxa foi abandonada e substituída pela tributação indireta, isto é, impostos sobre veículos e

combustíveis. E' o que vigora atualmente em todos os países do globo, quando se refere à estrada de rodagem. Contudo, recentemente apareceu um outro meio de transporte: a auto-estrada. Esta, pelas suas características essenciais, não presta benefício às propriedades marginais, pois que o acesso lhes é vedado, através do bloqueio do tráfego, que é fundamental neste meio de transporte. Desaparece, assim, uma das parcelas anteriormente citadas, que é a correspondente à contribuição de melhoria. Por outro lado, a auto-estrada pouco incentiva a produção — a não ser a industrial, nas cidades por ela servidas e não tem uma função social muito acentuada, porque não serve aos caminhos laterais, nem às propriedades marginais. E' um meio de transporte criado sobretudo para atender às exigências do tráfego, tornando-o mais rápido, econômico, seguro e confortável. Veio para descongestionar as estradas de rodagem existentes e para baratear o frete, ou melhor, para diminuir as despesas com a operação do veículo. Assim sendo, parece razoável que os veículos paguem as "auto-estradas". Mas, se a tributação sobre licenças e sobre os combustíveis, lubrificantes e peças já está absorvida pela rede rodoviária propriamente dita, só há um outro processo para se indenizar as "auto-estradas" através dos veículos: — o pedágio. Entretanto, é preciso nunca perder de vista que a tributação existente deve sempre proporcionar ao proprietário do veículo a faculdade de atingir livremente qualquer ponto do país, através das estradas para cuja construção ele contribuiu. Em outras palavras: — o motorista deve usar a "auto-estrada" se quiser, se julgar conveniente. O direito de ir a tal ponto por uma estrada livre deve-lhe ser assegurado, pois que já paga impostos de licença e sobre combustíveis e lubrificantes. Uma primeira consequência se deduz: — a "auto-estrada" deve ter sempre uma rodovia livre paralela. Assim ela fica servindo exclusivamente ao transporte e, portanto, é justo que a sua indenização recaia integralmente sobre aqueles que a utilizam.

Por outro lado, nas condições acima expostas, a taxa do pedágio não pode provocar celeuma e reclamações, porque existe sempre a liberdade de escolha por parte do motorista: ou segue livremente por uma rodovia comum, ou goza das vantagens que a auto-estrada lhe dá, mas, neste caso, paga essas vantagens através do pedágio. Em uma nação onde o regime social é baseado na liberdade, o pedágio só pode ser concebido dessa maneira. Resumindo: — nas democracias o pedágio só pode ser aplicado com a liberdade de escolha por parte do proprietário do veículo. Só assim deixará de provocar reclamações justas.

Em um país totalitário, a situação já é diversa e o Governo poderá impor ao povo os pagamentos que julgar convenientes. Nestes países pode-se admitir o monopólio da cobrança do pedágio em qualquer estrada, forçando todos os transseuntes a pagar a taxa.

CAPÍTULO V

O PEDÁGIO NOS ESTADOS UNIDOS

O RESSURGIMENTO DO PEDÁGIO

Já foi feito o histórico do pedágio e também explicadas as razões de ordem técnica e econômica que determinaram o abandono total dessa taxa nas estradas de rodagem dos diversos países do mundo. Entretanto, o pedágio renasceu primeiro na Itália e depois nos Estados Unidos.

O PEDÁGIO NA ITÁLIA

Na Itália o pedágio foi reinstituído em 1923. Uma companhia particular, com capital em parte italiano e em parte suíço, obteve concessão do governo para construir estradas, cuja amortização seria feita com o pedágio. O Governo italiano ainda auxiliou a referida companhia com apreciável quantia em dinheiro.

A empresa privada referida construiu uma ou duas estradas e depois faliu. Então o Governo chamou a si as referidas estradas, indenizou a parte do capital suíço em um acordo amigável e anexou as auto-estradas à "Azienda Autonoma di Strade Statali", que é o órgão que cuida da construção, melhoramentos e conservação das rodovias federais italianas.

Atualmente as auto-estradas existentes na Itália estão sob o controle do órgão federal, que não só cuida delas, como também das demais estradas italianas que são livres. A receita arrecadada é incorporada à renda do referido órgão e não há escrituração nem separação das outras rodovias. O pedágio foi instituído pelo Governo de uma maneira mais ou menos arbitrária e só é cobrado nas auto-estradas. É uma fonte de renda regular. Entretanto, é justo observar que sempre existe a estrada paralela de trânsito livre.

Informações fornecidas dizem que em algumas auto-estradas a arrecadação não dá para pagar nem as despesas de administração e conservação. Em outras, entretanto, como a que vai de Milão a Turim, o resultado financeiro é favorável, se bem que seja insuficiente para pagar os juros e amortização do capital empregado.

Desta forma verifica-se que na Itália o pedágio não correspondeu absolutamente à expectativa e isto, por um motivo muito simples: o volume de tráfego não compensou. Além disso, estando sob controle do órgão federal incumbido de zelar pelas rodovias, as taxas cobradas são baixas, não tendo correspondido à desvalorização da lira. Com a intenção de não encarecer os transportes, o Governo cobre o déficit que se verifica, tal qual o Governo brasileiro quando faz o mesmo com o déficit das suas estradas de ferro.

O exemplo italiano é bem sugestivo para aqueles que pensam que no Brasil — onde o tráfego é bem menor que na Itália — se pode construir e manter boas estradas com pedágio somente.

A partir de 1940, o pedágio renasceu nos Estados Unidos, com a entrega ao tráfego da "Pennsylvania Turnpike". Nos últimos anos essa fonte de receita tomou, naquele país, um notável impulso e várias magníficas rodovias foram ou estão sendo construídas com o emprêgo dessa taxa e com pleno sucesso.

É preciso, entretanto, investigar o problema com cautela, porque o ressurgimento do pedágio não destrói, absolutamente, os argumentos e as razões da sua inconveniência nas estradas de rodagem comuns.

Inadvertidamente algumas pessoas passaram a ser grandes apologistas do pedágio generalizado, em face dos êxitos alcançados nos Estados Unidos. Os exemplos são citados e a transposição das vantagens é feita sem uma meditação mais acurada da questão.

Os fatos históricos relacionados acima e os argumentos de inconveniência enumerados persistem e não podem ser demolidos com a simplicidade e facilidade que muitos pretendem. Ao contrário tudo continua a condenar o pedágio generalizado, aplicado em estradas existentes correspondentes a uma rede rodoviária de serventia geral.

A referida taxa reapareceu com sucesso, porém em um outro tipo de via de comunicação: a *auto-estrada*. É um tipo de rodovia, cujas funções são diversas das de uma estrada de rodagem comum. Assim, a auto-estrada não desempenha objetivo social, nem impulsiona a economia marginal. Os proprietários laterais, as pequenas estradas transversais não se servem da auto-estrada. Em poucas palavras: essa última via de transporte não presta assistência às propriedades que atravessa. Ao contrário, procura-se dificultar as pequenas viagens ao longo do seu desenvolvimento e proíbe-se, terminantemente, o acesso lateral. Ora, uma rodovia que não dá ao fazendeiro a possibilidade de se valer dela para levar a sua produção à localidade mais próxima, para conduzir seus filhos à escola, para permitir a um médico chegar à sua casa, para comprar na cidade vizinha aquilo de que necessita, para ir entender-se com os amigos próximos, não é, positivamente, uma estrada que lhe sirva. Por isto é fácil compreender-se que a "auto-estrada" é uma via de transporte cujas funções são diferentes da estrada de rodagem comum e que surgiu modernamente, em virtude da evolução da sociedade e seus métodos de produção e industrialização. A auto-estrada apareceu como uma necessidade para suprir a deficiência das estradas de rodagem comuns nos transportes de grandes massas a grandes velocidades. É, desta forma, um sistema de transporte intermediário entre a rodovia e a ferrovia.

Quando o volume de tráfego atingiu a um valor tal que provocou o congestionamento e a deterioração das estradas existentes, impôs-se a auto-estrada para resolver esses problemas, permitindo

ainda um transporte mais rápido e mais barato, principalmente em distâncias relativamente longas.

Dadas essas explicações preliminares, convém, da mesma forma que se fez com o aparecimento do pedágio, até o seu abandono, examinar o histórico do ressurgimento do pedágio.

A primeira estrada onde se reiniciou a cobrança dessa taxa nos Estados Unidos foi a "Pennsylvania Turnpike", aberta ao tráfego em 1940 e que se estende desde Harrisburgh, capital do Estado, até Pittsburgh, principal centro siderúrgico americano. É curioso notar que o motivo principal da construção dessa magnífica auto-estrada não foi a instituição do pedágio, mas sim dar trabalho aos desempregados e aproveitar os serviços feitos para a construção de uma estrada de ferro que não se concluiu.

Assim, não se fez, como se procede atualmente, um estudo prévio da operação financeira relativa à construção de uma auto-estrada para ser paga com a receita daquela taxa. Na época pensou-se que se tratava de um empreendimento especial, não se supondo que seria o primeiro passo para o restabelecimento do pedágio.

Em face das dificuldades com o desemprego, uma Comissão da Câmara e Senado do Estado da Pennsylvania indicou o aproveitamento do leito e trabalhos feitos pela antiga "South Penn Railroad", que haviam custado 10 milhões de dólares em 1885 e que foram adquiridos por 2 milhões de dólares em 1940. Foi criada, em 1935, a "Pennsylvania Turnpike Commission", que teve dificuldades em conseguir empréstimo baseado no pedágio. Foi preciso que o Governo Federal viesse em seu auxílio, através da "Public Roads Administration", que lhe outorgou 45% do custo e através de outra organização que emprestou os restantes 55%. A auto-estrada foi construída, e embora oferecesse grandes vantagens de traçado e rampas, em relação à estrada livre, paralela, existente, não correspondeu, de início, ao que se esperava. Apesar de atravessar os Alleghenies em sucessivos e extensos túneis, enquanto a estrada livre passava por cima, a receita arrecadada não foi suficiente para fazer face às despesas de arrecadação, administração, conservação, amortização e juros dos 55% emprestados. Durante vários anos a estrada foi deficitária tendo o deficit acumulado atingido a cerca de 7 milhões de dólares. Foi somente depois da guerra de 1939 a 1945, quando o veículo automotor se aperfeiçoou extraordinariamente, quando apareceram os caminhões com grande capacidade de carga e quando o número de veículos aumentou fantásticamente nos Estados Unidos, que a "Pennsylvania Turnpike" saiu do regime deficitário para um outro de franco progresso. É conveniente frisar bem essas circunstâncias, porque elas vêm comprovar a tese geral que defendo, isto é, que as "auto-estradas" se tornaram necessárias, úteis e prósperas, depois que ocorreram fenômenos de grande produção na América do Norte, que provocaram o congestionamento e deterio-

ração de certas estradas. Enquanto os Estados Unidos não alcançaram situações econômicas que os tornaram a nação líder no mundo, não houve necessidade de "auto-estradas" e as poucas que existiam não davam resultados satisfatórios. 1948 foi o primeiro ano em que a receita da "Pennsylvania Turnpike" foi suficiente para cobrir os encargos e desse ano em diante as arrecadações foram cada vez maiores, a ponto de, em 1950, se verificar uma média de 12.000 veículos por dia e, em 1951, como já se disse, esse número ultrapassar a casa dos 20.000.

A observação dos fatos ocorridos depois da guerra, com a auto-estrada da Pennsylvania, onde sobretudo se firmou o princípio de que o custo do transporte rodoviário é o resultante das despesas integrais realizadas, quer com a operação de veículos, quer com a construção da estrada, determinou o movimento em prol das estradas de pedágio nos Estados Unidos. Esse movimento foi sobretudo devido a 5 causas principais, a saber: 1) atraso das características técnicas e capacidade de transporte das rodovias existentes em face do progresso dos veículos automotores e aumento considerável do seu número e pesos por unidade; 2) insuficiência dos recursos normais para atender à remodelação da rede existente, de modo a colocá-la no mesmo nível dos veículos automotores; 3) concentração das necessidades de modernização em limitado número de estradas, onde o volume de tráfego tinha crescido muito e desproporcionalmente em comparação com o tráfego na generalidade da rede rodoviária; 4) aceitação pelo público americano do princípio de que o custo do transporte rodoviário é a soma de duas parcelas: custo de operação do veículo mais custo correspondente aos juros e amortização das estradas que estão a sua disposição; 5) acôrdo de que a inversão do capital necessário à realização das obras indispensáveis fôsse amortizado em prazo longo, de modo que as gerações futuras, que viessem a gozar esses benefícios, participassem também dos seus pagamentos.

Convém, portanto, examinar cada um desses fatores, para que se possa compreender bem o fenômeno do ressurgimento do pedágio:

1. *Atraso das características técnicas das estradas* — Nas primeiras décadas deste século, com o aparecimento do automóvel, houve a necessidade de preparar rapidamente as estradas existentes para permitir o tráfego desse veículo. Os trabalhos realizados consistiram principalmente em pavimentar as rodovias existentes, introduzindo-lhes simultaneamente pequenos melhoramentos no traçado e nas rampas. Não se previu o futuro. A urgência era grande e os recursos limitados. Não houve tempo nem possibilidade de grandes alterações nos traçados e nas características técnicas, nem mesmo estudo de previsão futura. A melhoria feita na rede rodoviária americana provocou um extraordinário surto econômico no país e, em consequência, a valorização das terras e a construção de grandes estabelecimentos às margens das

rodovias. Quando, mais tarde, se quis proceder a retificações e melhoramentos apreciáveis, com a construção de variantes, as despesas com a aquisição da faixa de domínio, em muitos casos, eram maiores do que a construção e pavimentação do leito. Ainda mais a inversão de dinheiros públicos se fez sobretudo na zona rural, de forma que as ruas das cidades atravessadas, em pouco tempo, focaram incapazes de escoar satisfatoriamente o tráfego dos automóveis e caminhões. Por outro lado, as pontes, pontilhões e até mesmo os pavimentos foram calculados para os tipos de caminhões existentes na época e, como êsses veículos progrediram com rapidez extraordinária, as estradas tornaram-se incapazes de suportá-los, sem sofrerem danos apreciáveis.

Enquanto que a rede de estradas de rodagem americana era remodelada da forma descrita, aconteceu que a concorrência industrial na fabricação dos veículos automotores provocou um progresso rapidíssimo, que não pôde ser acompanhado pelas estradas. O aumento de velocidade e de tonelagem nos automóveis e caminhões acentuava-se de ano para ano e chegou a um tal ponto que exigia imperiosamente pistas de rolamento compatíveis com as suas características. Agravando ainda mais essas circunstâncias, sucedeu que o número de veículos dessa natureza cresceu consideravelmente nos últimos anos. Basta que se considere que, nos últimos três anos, apareceram mais de 15 milhões de veículos automotores nas estradas americanas.

Não foi difícil aos administradores daquela nação verificarem que antigas estradas, construídas para atender ao tráfego de veículos de tração animal, onde melhoramentos relativamente modestos haviam sido introduzidos antes de pavimentá-las, não estavam em condições de atender ao tráfego vultoso dos possantes e velozes veículos automotores de então. O atraso das características técnicas das estradas em relação aos veículos era muito grande e não poderia perdurar sem provocar grandes prejuízos ao desenvolvimento econômico e social do país. Impunha-se portanto que se fizessem estradas para os veículos existentes. Era indispensável colocar no mesmo nível de progresso os instrumentos de transporte e as pistas sobre as quais eles rodam. Estas pistas deviam, não só suportar as maiores cargas, como também comportar o maior número de veículos. Tal foi o problema que surgiu nos Estados Unidos, no setor do transporte rodoviário, nos primeiros anos após a segunda guerra mundial. E convém observar que tais providências resultaram numa reconstrução das estradas, uma vez que pequenos melhoramentos não resolviam o problema. Era preciso remodelar a rede rodoviária americana, sobretudo nos trechos onde mais se acumulava o tráfego dos novos veículos.

Três frases do livro *"Toll Roads and the Problem of Highway Modernization"* de WILFRED OWEN e CHARLES DEARING resumem muito bem a situação da rede rodoviária americana depois da

guerra e depois do grande aumento do número, peso e velocidade dos veículos:

1.^a) "Atualmente tornou-se evidente que uma boa porção do sistema de ruas e estradas está funcionalmente obsoleto; lares e casas de negócios cresceram ao longo de faixas de domínio estreitas e desprotegidas, formando uma barreira contínua que invade as estradas lateralmente".

2.^a) "Nós agora entramos em uma nova era de desenvolvimento rodoviário".

3.^a) "A sobrevivência do país depende da modernização da sua rede rodoviária".

Os governos americanos tiveram portanto diante de si a necessidade urgente de remodelar, em pouco tempo, certos trechos da rede de estradas, que tinham condições inadequadas ao volume e natureza do tráfego que por eles circulava, sob pena de prejudicarem bastante o desenvolvimento econômico do país.

2. *Insuficiência dos recursos disponíveis* — Apesar de terem sido gastos, nos Estados Unidos, nos últimos trinta anos, mais de 60 bilhões de dólares (mais de um trilhão e duzentos bilhões de cruzeiros ao câmbio oficial), o que corresponde a uma média anual de 2 bilhões de dólares (cerca de 40 bilhões de cruzeiros, ou seja, duas vezes o orçamento anual da União), o dinheiro necessário à remodelação dos trechos sobrecarregados era insuficiente.

Como conclusão de vários estudos efetuados, pode-se dizer que a modernização da rede rodoviária americana necessita por ano e durante um período de 10 anos, uma verba de 6,5 bilhões de dólares, dos quais 5 bilhões para construção e 1,5 bilhões para conservação. Atualmente menos de 1,5 bilhões por ano são disponíveis para construção rodoviária. Assim, mesmo que fôsse possível aplicar 1,5 bilhões de dólares anualmente, seriam necessários 30 anos para resolver os atuais problemas de deficiência da rede rodoviária. Entretanto, durante êsse lapso de tempo novas deficiências se manifestariam e, como conclusão, não se conseguiria colocar as estradas de rodagem dos Estados Unidos em condições de não prejudicar o desenvolvimento do país.

Grande número de Estados sentiam a urgência indiscutível de aumentar a capacidade de certas estradas e não dispunham dos recursos necessários. Em muitos deles a situação se agravava porque as respectivas Constituições não permitiam o lançamento de novos empréstimos sem que os existentes tivessem sido amortizados. Em outros sucedia que a opinião pública e os representantes do povo nos Congressos não concordavam em que o Estado fizesse um empréstimo para modernizar uma rodovia cujo tráfego enorme era na sua maior parte passagem, isto é, vindo e indo para Estados vizinhos, de forma que, em última análise, se iria assumir uma dívida para servir sobretudo a outros que em nada haviam contribuído para isso.

Como as receitas normais, correspondentes às taxas sobre combustíveis e lubrificantes e às licenças para veículos, estavam muito longe de atender às necessidades imperiosas e como o recurso a empréstimos encontrava obstáculos in-

transponíveis, forçoso era convir que se deveria procurar outra forma de resolver o problema.

O pedágio, que satisfazia à doutrina do "pay as you go", aparecia como fórmula conciliatória, que permitiria a emissão de títulos sem compromisso dos governos, uma vez que seriam resgatados com a renda proveniente da própria estrada. Contornar-se-ia dessa maneira a grande dificuldade oriunda da insuficiência dos recursos para a reconstrução e modernização de certos trechos de estradas de rodagem americanas.

3. *Concentração das necessidades em certas estradas somente* — Cumpre observar que a imperiosa urgência em remodelar as estradas não se apresentou como um fenômeno geral em toda a rede americana. Ao contrário, ficou restrita a determinadas rodovias, onde o volume de tráfego aumentou extraordinariamente. A modernização não se impôs com um caráter de generalidade absoluta, mas tão-somente nas linhas-tronco, onde realmente houve uma brutal concentração de transporte. A rede rodoviária, de um modo geral, continuava a prestar bons serviços ao país e seus habitantes. Apenas as linhas mestras, necessárias ao intercâmbio entre cidades importantes, entre Estados e com o exterior, é que haviam ficado congestionadas e ameaçadas de uma deterioração rápida. Assim, afigurava-se uma injustiça, para a população de um Estado, a aplicação de verbas fabulosas em extensões relativamente pequenas e que, ainda por cima, não iriam dar benefícios gerais. Convém abrir um parêntese para explicar que, nos Estados Unidos são os Estados que constroem e conservam as estradas de rodagem. São também os Estados que arrecadam as licenças dos veículos e a maior parcela da tributação sobre combustíveis e lubrificantes. O Governo Federal arrecada apenas uma pequena taxa sobre os combustíveis e vota o "Federal Aid" (Auxílio Federal) que é entregue aos Estados depois destes terem construído uma estrada e como pagamento do serviço feito, na base de 50% das despesas. Assim, por exemplo, se um Estado constrói ou melhora uma rodovia julgada de interesse nacional, depois do trabalho concluído os engenheiros da "Public Roads Administration" fazem uma vistoria para aceitação da obra e só então é autorizado e efetuado o pagamento de 50% do seu custo. Em face dessa organização, o povo e a opinião pública de um Estado não poderiam se conformar em que fôssem invertidas grandes somas — muitas vezes provenientes de empréstimos com a garantia da renda do Estado — em trechos relativamente pequenos da rede rodoviária estadual. E, sobretudo, quando essas inversões se destinassem a atender a necessidades provenientes de um tráfego que, na sua maior parte, não era do Estado em questão.

A concentração das necessidades em trechos restritos da rede rodoviária americana vinha assim dificultar a solução do problema com recursos normais e gerais dos Estados.

WILFRED OWEN e CHARLES DEARING, no livro anteriormente citado, dizem claramente:

"O que torna o problema mais difícil é que as necessidades rodoviárias são concentradas em determinados segmentos do sistema rodoviário, enquanto que as normas que regem as aplicações dos recursos existentes geralmente impedem concentrar a construção de estradas onde as necessidades são maiores".

"As restrições que impedem a concentração de atividades rodoviárias em um limitado sistema de estradas ou em um trecho longo de rodovia têm a forma de leis regendo a distribuição dos recursos, que, por sua vez, são resultantes de pressões políticas para uma distribuição largamente espalhada dos recursos disponíveis. Devido a essas condições, as mais sérias acumulações de deficiências encontram-se nas artérias nacionais de tráfego mais congestionado".

Alguns exemplos esclarecem definitivamente a questão: o Estado de Maine dispõe de uma receita rodoviária total de 23,4 milhões de dólares por ano. Deduzindo todas as despesas de conservação, administração, polícia etc., sobram 8,2 milhões para construções novas. A lei determina que estes 8,2 milhões sejam empregados nos 16 municípios ("countries") existentes, na base de população e quilometragem de estradas que possam receber auxílio federal. Quer dizer que a lei não considera o volume de tráfego. Assim, como seria possível remodelar a estrada US.1 no trecho de 44 milhas entre os limites com o Estado de New Hampshire e a cidade de Portland, remodelação esta que custaria 20 milhões? E no entanto urgia reconstruir aquele trecho que não podia mais suportar o volume de tráfego que por ele transitava. A Constituição do Estado não permitia novos empréstimos enquanto os existentes não fôssem saldados. A única solução consistia em obter recursos mediante expediente estranho às receitas normais.

No Estado de New Hampshire o problema é semelhante: a receita total rodoviária monta a cerca de 14,5 milhões de dólares, dos quais sobram 3,5 milhões para novas construções, que devem ser distribuídos entre os municípios em bases análogas ao que se verifica no Estado de Maine. Para reconstruir o trecho de apenas 14 milhas, que se estende desde as fronteiras com Massachusetts até Portsmouth, que se achava congestionado, eram necessários, imediatamente, 7,5 milhões de dólares, ou seja, mais de duas vezes as disponibilidades anuais. A população não poderia concordar com a concentração das despesas em um trecho de 14 milhas durante mais de dois anos. Recorrer ao pedágio foi a solução encontrada.

Também no Estado de New Jersey sucedia que uma quilometragem correspondente a 1/16 da rede estadual suportava um tráfego correspondente a 1/3 do total.

O resultado, principalmente em face da oposição que surgiu no Congresso a um aumento na taxa da gasolina, foi a construção de uma autoestrada que atravessa praticamente todo o Estado, de Norte a Sul, e no itinerário entre Washington e New York.

Enfim, em muitos outros Estados o pedágio veio resolver a dificuldade da concentração de re-

curso em trechos limitados, de grande densidade de tráfego.

4. *Aceitação pelo público americano do princípio de que no custo do transporte se inclui também o custo da estrada* — A fim de explicar melhor a aceitação e significação do princípio acima enumerado é preciso salientar que, ao lado de uma auto-estrada, que, como se disse, é um novo meio de transporte, existe sempre uma estrada paralela para servir às propriedades marginais. A duplicidade de estradas é essencial, porque, do contrário, não se terá auto-estrada.

O motorista tem então diante de si a alternativa: ou segue de graça pela rodovia livre, ou vai pela auto-estrada, pagando pedágio. Escolhe como melhor lhe convier. Evidentemente a solução preferida, salvo casos especiais, será a que for mais barata. O motorista ou proprietário do carro faz o cálculo das economias — tempo, combustíveis, pneus etc. — que lhe oferece a auto-estrada e verifica se convém ou não pagar o pedágio. Se o resultado for satisfatório, evidentemente irá pela auto-estrada; em caso contrário, preferirá a rodovia livre. Mas o pedágio é justamente a despesa que corresponde à administração, conservação, juros e amortização do capital empregado na construção da via de comunicação. Daí a afirmativa de que a preferência pela auto-estrada é o reconhecimento de que a despesa com o transporte é fruto de duas parcelas: a operação com o veículo e as despesas correspondentes à estrada. Sempre que uma auto-estrada oferecer economia na primeira parcela capaz de cobrir as despesas da segunda, ela terá automaticamente a preferência do tráfego.

E' conveniente, entretanto, frisar bem que o ressurgimento do pedágio e a boa aceitação por parte do público resultam da circunstância de que ao povo fica sempre a liberdade da escolha da via de comunicação que mais lhe convenha. Não há, assim, uma imposição do pagamento da referida taxa. Paga sempre quem quer e quem julga mais vantajoso.

Outro proveito grande dessa circunstância resulta da obrigatoriedade prática da auto-estrada oferecer condições de transporte muito mais econômicas, porque do contrário estará fadada ao insucesso.

A concorrência com a estrada livre paralela é altamente lucrativa para a coletividade, porque obriga os promotores da auto-estrada, desde o início dos seus estudos, a construir uma via de comunicação realmente sedutora. Ainda mais, essa superioridade tem que ser mantida permanentemente com uma boa administração e conservação, para não perder a preferência do público.

E' preciso ainda observar que a inauguração da auto-estrada só poderá melhorar as condições de tráfego da rodovia livre paralela, que, descongestionada, proporcionará uma viagem mais rápida e uma conservação mais eficiente. Aliás, nos Estados Unidos verifica-se que uma auto-estrada não significa absolutamente o abandono da estrada

paralela que não só continua a prestar as suas funções econômicas, sociais e educadoras em relação às propriedades marginais e pequenas estradas subsidiárias, como também continua a servir a uma boa parcela do tráfego de maior percurso. Acresce, ainda, o fato de que os órgãos que cuidam das duas vias de comunicação — auto-estrada e estrada livre — são distintos e independentes, havendo, portanto, como que uma concorrência entre ambos para oferecer ao povo bons meios de transporte. Só excepcionalmente, em poucos Estados, é o próprio Departamento de Estradas de Rodagem quem cuida tanto das auto-estradas quanto das estradas livres. Na maioria franca dos casos a auto-estrada, desde a sua construção até a sua exploração e conservação, fica a cargo de uma "authority" especialmente criada para esse fim.

Verifica-se, portanto, que o pedágio generalizado, como muitos pretendem, não foi o que apareceu com sucesso na América do Norte. Não houve, absolutamente, a imposição ao público de uma nova taxa. Os motoristas americanos têm sempre liberdade de escolher: ou viajam gratuitamente nas condições em que sempre fizeram, através de uma estrada pavimentada, porém congestionada e com alguns defeitos de traçado e rampas fortes, ou viajam mais confortavelmente, com maior segurança e menor consumo, porém pagam uma importância por estas vantagens. Foi essa a diretriz seguida em todos os casos e foi por isto que a reação pública foi favorável, embora exista muita gente na América do Norte que combate o pedágio com veemência.

A justiça do princípio de que o preço da estrada é também uma parcela do custo do transporte preveleceu e por isto tem-se verificado, nestes últimos três a quatro anos, um grande movimento na construção de novas auto-estradas a serem pagas com a arrecadação do pedágio.

5. *A inversão de capitais na construção de auto-estradas não é um sacrifício exclusivo da geração atual* — O custeio da construção das auto-estradas é feito mediante a emissão de títulos de renda específica, tomados pelo público e dos quais não consta nenhuma responsabilidade por parte dos governos federais, estaduais ou municipais. Adiante será explicado como se obtém o financiamento necessário à realização das magníficas "turnpikes". Por enquanto convém apenas salientar que a modalidade pela qual são financiadas essas obras não importa em ônus suplementar para o povo americano. Trata-se apenas de um emprêgo de capital pelos banqueiros e, principalmente, pelas companhias de seguro, que deve ser amortizado em prazo relativamente longo, variável entre 30 e 40 anos. Assim, as futuras gerações, que vão gozar do benefício, da mesma forma que a atual, vão também concorrer para o seu pagamento. Obtém-se a imediata realização de uma comodidade, porém a sua indenização é feita em prazo longo, por aqueles que quiserem gozar as vantagens dessa comodidade. Não há absoluta-

mente um empréstimo compulsório e que recaia integralmente sobre os atuais contribuintes. Ao contrário, a tomada dos títulos é voluntária e o seu resgate será feito em parte pela atual geração e em parte pela futura e sempre com a liberdade absoluta do povo em escolher a via de comunicação livre ou a onerada. Essas circunstâncias, evidentemente, são simpáticas e muito diferentes daquelas em que originariamente o pedágio foi instituído e que provocaram grande reação por parte das populações. Daí o sucesso com que essa taxa foi reimplantada e a boa aceitação que teve por um setor da maioria do público norte-americano.

Resumindo as considerações até aqui feitas, verifica-se que o pedágio nos Estados Unidos foi reintroduzido nos últimos anos como o melhor meio encontrado para o financiamento das "auto-estradas", que se tornaram indispensáveis, em face da incapacidade da rede existente de satisfazer às necessidades do tráfego crescente, não só em número de veículos automotores como também no peso e tonelagem desses veículos.

A fim de esclarecer bem o fenômeno que lá se passou, convém compará-lo com uma situação similar existente na cidade do Rio de Janeiro.

Todos aqueles que residem na zona sul, por exemplo, sabem o martírio e o perigo que representa uma viagem de ônibus ou de automóvel, principalmente em certas horas do dia. As paradas sucessivas nos sinais, com um desperdício inútil de gasolina, as frenadas bruscas para não atingir os vizinhos e o tempo enorme que se perde. Pois bem, suponhamos que uma organização, devidamente autorizada pelo governo municipal, propusesse construir uma pista elevada sobre as existentes, com entrada e saída nos seguintes pontos: a) Praça Paris, b) entroncamento da Praia do Flamengo com a Avenida Osvaldo Cruz e c) Praça correspondente ao local onde se achava o Pavilhão Mourisco.

Suponhamos mais que as entradas e saídas dos terminais fôssem dispostas de modo a congestionar o mínimo possível o tráfego, com um número suficiente de porteiros.

Evidentemente o tráfego nestas pistas elevadas seria rapidíssimo, confortável e seguro, pois não haveria sinais, nem cruzamentos, nem paradas, nem pedestres. As entradas e saídas para as avenidas existentes seriam feitas através de rampas suaves, distribuídas de forma a orientar os viajantes, conforme os seus itinerários. No Mourisco, por exemplo, quatro rampas de descida, conforme se quisesse ir para a Praia de Botafogo (voltando), para São Clemente, para Voluntários e rua da Passagem e para o túnel do Pasmado. Duas rampas de entrada para os que viessem de Copacabana e de Botafogo. E assim nos demais pontos. Tudo disposto de modo que não houvesse cruzamento de nível e que se entrasse ou saísse sempre no sentido do fluxo do tráfego.

Estas novas pistas viriam desafogar o tráfego nas existentes, que continuariam a prestar os mesmos serviços aos seus habitantes marginais e ruas

adjacentes. Da mesma forma as "auto-estradas" americanas desafogaram o tráfego nas congestionadas rodovias dos Estados Unidos. Estas novas pistas constituiriam um novo sistema de transporte, independente do atual e com função diversa, tal qual as "auto-estradas" da América do Norte proporcionam um novo meio de locomoção. Nestas novas pistas se pagaria um pedágio pela sua utilização, ficando esse pagamento adstrito ao desejo ou conveniência de cada um, assim como nas auto-estradas americanas. O empreendimento seria auto-financeável e não faltariam banqueiros ou companhias de seguro que subscrivessem títulos correspondentes à construção das referidas pistas, com garantia da renda específica arrecadada, em face do grande volume de tráfego existente. Também nas auto-estradas americanas as emissões de "revenue bonds" foram facilmente cobertas. Seria fácil provar a exequibilidade da operação financeira, pois que, grosso modo, se teria:

	Cr\$
a) Duas pistas a Cr\$ 50.000.000,00 com extensão de cerca de 6 km	300.000.000,00
b) Obras de entrada e saída	100.000.000,00
Despesa total	400.000.000,00

Receita: ao preço médio de Cr\$ 10,00 por veículo, em uma média diária de vinte mil, atendendo a que muitos fôssem pelas vias gratuitas:

$$\text{Cr\$ } 10,00 \times 20.000 = \text{Cr\$ } 200.000,00$$

Em um ano:

$$360 \times \text{Cr\$ } 200.000,00 = \text{Cr\$ } 72.000.000,00$$

Mesmo considerando-se uma despesa elevada na arrecadação, a simples estimativa grosseira mostra que o empreendimento é financeiramente viável. Análogamente as auto-estradas americanas também são operações financeiras de sucesso garantido. Cumpre, entretanto, observar que a solução proposta só é viável em avenidas e ruas que tenham volume de tráfego e congestionamento comparáveis ao que se verifica atualmente entre a Praça Paris e o Pavilhão Mourisco. Semelhantemente às "auto-estradas" estadunidenses, só são possíveis nos trechos e itinerários onde há grande ingurgitamento de tráfego nas estradas livres.

O exemplo comparativo elucida como se apresentou e como se resolveu na América do Norte a insuficiência de certas estradas para comportar o tráfego que nelas existia. Mostra, ainda, como funcionam as auto-estradas em relação às rodovias existentes e como se aplicou com sucesso e sem reação popular a instituição do pedágio.

CAPÍTULO VI

COMO SE CONSTROEM AS "AUTO-ESTRADAS" NOS ESTADOS UNIDOS

Aos que pensam que o pedágio deve ser aplicado nas estradas brasileiras de um modo geral e sem um exame mais detido da questão, convém

observar que, nem os italianos, reintrodutores do pedágio nas auto-estradas, nem os americanos, onde esta taxa está tendo aplicação crescente nos últimos anos, jamais aplicaram o pedágio em estradas existentes e livres. Nunca retiraram do povo um benefício que êle tinha. Nunca impuseram o pagamento da taxa em estradas existentes. Sob pretexto algum passaram a cobrar o pedágio nas rodovias livres, com o objetivo de aumentar a arrecadação para estradas de rodagem. E' preciso frisar bem esta circunstância, porque aniquila argumentos freqüentemente usados como: "Por que não se cobra o pedágio na Rio-Petrópolis, como fazem nos E.U.A. os americanos?" Os americanos, em exemplo algum, lançaram mão dessa fonte de renda para rodovias em tráfego.

Resumidamente o que êles têm feito é o seguinte: quando uma rodovia está com o tráfego congestionado e não suporta nem o volume, nem o peso dos grandes caminhões pesados, com reboques, êles recorrem ao pedágio para financiar a construção de uma auto-estrada, mais ou menos paralela à existente, que, entretanto, continua a ser livre e conservada.

E' como se, no Brasil, fôsse dada a garantia do pedágio — e só essa garantia — para se fazer uma nova Rio-Petrópolis, continuando a atual como está, livre e conservada pelo D.N.E.R. E' assim que os americanos fazem: não há privilégio algum e o pedágio é a receita que garante o financiamento.

Mas convém descrever com mais minúcia o processo seguido. Vai-se tomar como norma a publicação feita pelo Estado de Ohio, para a construção da "turnpike" em prolongamento da "Pennsylvania Turnpike", desde os limites do Estado da Pennsylvania até os limites com o Estado de Indiana, atravessando todo o Estado de Ohio de Leste a Oeste.

1. *Necessidade* — A primeira coisa que se investiga nos Estados Unidos é a necessidade da construção de uma auto-estrada em determinada diretriz. O Governo verifica que uma estrada existente — no caso exemplificado as estradas US.90, US.170 e US.20 — não está sendo capaz de dar vazão ao tráfego. O congestionamento e a conservação difícil estão dando prejuízos ao público. Assim, por exemplo, as estradas US.90 e US.170 estavam com uma média de 3.200 veículos por dia. Com a construção do prolongamento da extensão oeste da "Pennsylvania Turnpike", êsse volume de tráfego passou a 6.500 veículos por dia de uma hora para outra. As rodovias mencionadas ficaram congestionadas, incapazes de escoar satisfatoriamente o tráfego e com uma conservação muito difícil. Impôs-se, dessa forma, a construção de uma nova estrada para dar a vazão necessária, para não causar mais prejuízo à nação. Essa nova estrada deve ser do tipo "auto-estrada", pois que se trata de dar escoamento ao fluxo do tráfego que atravessa o Estado, quer em demanda de cidades importantes situadas no seu território (no caso Youngstown, Akron, Cleveland e Tole-

do), quer em demanda de outros centros situados nos Estados vizinhos (no caso Detroit e Chicago de um lado e Pittsburgh e Philadelphia do outro). Não se cogita nem de servir à rede existente, nem, muito menos, de desbravar regiões para aumentar a produção. Nada disso. E' preciso apenas dar vazão a um volume de tráfego grande, existente e que não está podendo se escoar com economia, segurança e conforto. Dêste fato resulta a necessidade de ser construída uma nova via, que, pelas razões expostas, deve ser do tipo auto-estrada, isto é, bloqueada, com cruzamentos de níveis diferentes e com acessos e saídas em pontos determinados e no menor número possível.

2. *Recursos* — Constatada a necessidade imperiosa, o Governo verifica se dispõe ou não de recursos suficientes para realizar a obra. Geralmente, trata-se de uma estrada muito cara, pois deve possuir características técnicas excepcionais para atender aos requisitos. No caso "Ohio Turnpike", tratava-se de um dispêndio de 326 milhões de dólares para 241,4 milhas, ou seja, uma média de Cr\$ 17.000.000,00 por km, com o dólar a Cr\$ 20,00. Em geral, com as receitas rodoviárias normais não se pode atender às despesas, tanto mais que as legislações dificultam a solução, quer porque obrigam a uma distribuição dos recursos espalhados pelos diversos municípios, proporcionalmente a outros fatores que não a intensidade de tráfego, quer porque muitas Constituições proíbem o lançamento de novos empréstimos enquanto não forem saldados os existentes. No caso da "Ohio Turnpike", a receita total do Estado é de 28 milhões de dólares por ano, que não é bastante para custear o Departamento, conservar a rede e construir as novas estradas ainda necessárias ao desenvolvimento do Estado.

Por outro lado a inflexibilidade legal na taxação sobre combustíveis e lubrificantes líquidos ainda agrava mais a falta de recursos. CHARLES DEARING e WILFRED OWEN, no livro já citado *Toll Roads and The Problem of Highway Modernization*, fazem severas críticas aos legisladores americanos, que aprovaram leis que conduziram à atual crise de capacidade de tráfego nas grandes artérias. Leis que obrigam a aplicação de recursos de acordo com interesses políticos em vez de econômicos e técnicos. A legislação americana proíbe o lançamento de novos empréstimos sem pagar os existentes, e não permite o aumento dos impostos sobre combustíveis e lubrificantes. Tais fatos são os responsáveis pela crise existente em vários trechos da rede rodoviária.

Constatada a impossibilidade material de dar os recursos indispensáveis dentro das receitas normais, o Governo resolve então apelar para o financiamento baseado no pedágio.

3. *Autorização legislativa* — Atendendo a uma solicitação do Executivo, os Congressos Estaduais votam então uma lei criando um órgão autárquico especial — em geral uma "Authority" — com o objetivo de resolver o problema que se apresentou e com poderes suficientes para isso, in-

clusive emissão de títulos de renda específica — pedágio — contanto que disso não resulte nenhum compromisso de qualquer natureza, quer para o Estado, quer para quaisquer de suas subdivisões políticas ou administrativas. A lei é votada, não de um modo geral para o pedágio no Estado, mas sim para cada caso especial. Trata-se apenas de dar solução ao problema que se apresenta. A lei ainda estabelece que, depois de pago o empréstimo feito com os títulos, a estrada tornar-se-á livre. Assim, verifica-se que o pedágio não é aplicado como uma fonte de receita de caráter geral e permanente, mas sim, exclusivamente, como um meio de amortizar um empréstimo indispensável para construir uma auto-estrada cuja execução se tornou inadiável, em face do volume de tráfego existente.

A "Authority" tem poderes para desapropriar a faixa de domínio necessária, desde que o traçado tenha sido aprovado pelo Governo. Enfim são-lhe concedidas tôdas as prerrogativas indispensáveis para realizar a obra. É, entretanto, oportuno traduzir o seguinte trecho da autorização legislativa, no caso do Estado de Ohio:

"O Turnpike Act contém a expressa determinação de que os títulos com renda específica emitidos não devem ser julgados de modo a constituir uma dívida do Estado ou de qualquer subdivisão política dêle. Tais títulos não empenham a fé e o crédito do Estado ou de qualquer subdivisão política, mas devem ser pagos exclusivamente com as receitas empenhadas para o seu pagamento, como está estabelecido na lei correspondente."

A "Authority" é constituída por um determinado número de membros, fixado na autorização legislativa, com os respectivos mandatos.

4. *Lançamento da emissão dos títulos* — Constituída a autarquia, esta providencia a colocação dos títulos. Para isso promove a publicação de um folheto em que tudo é exposto com toda a lealdade e clareza. Assim, o referido folheto contém, em síntese, as seguintes informações:

a) Resumo da autorização legislativa que criou a autarquia e lhe concede os poderes para a construção da auto-estrada, inclusive para desapropriação dos terrenos necessários e emissão dos títulos.

b) Descrição da auto-estrada, com todos os detalhes necessários, inclusive traçado, características, seção transversal, sistema de drenagem, obras darte, cruzamentos, pontos de entrada e saída, comunicações, capacidade de tráfego, serviços subsidiários, segurança etc. Enfim, a descrição é minuciosa, de modo que o público possa julgar perfeitamente a obra que vai ser executada. É feita em termos simples, para que deva ser compreendida facilmente mesmo por aqueles que não são técnicos especializados. E' anexado também um mapa elucidativo mostrando a região atravessada e a localização dos pontos de acesso, que se procura reduzir ao mínimo, sem prejudicar o volume de tráfego que irá transitar pela nova auto-estrada.

c) Esquema de construção, elaborado por uma firma técnica especializada, que figura como consultora técnica da "Authority". E' transcrito o relatório da referida firma, que passa a ser também fiscal da obra. Nesse relatório a mencionada firma informa ao público, sob sua responsabilidade, qual o orçamento da auto-estrada que ela elaborou, qual o prazo em que deverá ficar concluída, qual o número de empreiteiros e pontos de ataque de serviço que pretende instalar, enfim, qual o programa que determinou para a construção da obra e empenha a sua idoneidade técnica em tôdas essas informações públicas.

A firma consultora é o órgão técnico da autarquia, que planeja e fiscaliza toda a construção. No caso da "Ohio Turnpike", por exemplo, é publicado, claramente:

"Os engenheiros consultores supervisionarão, controlarão e aprovarão todos os planos e especificações e coordenarão e fiscalizarão toda a construção da auto-estrada".

d) Estudo econômico e articulação com as estradas existentes, mostrando a necessidade da obra e as vantagens que apresenta. São estudadas a produtividade da região atravessada, a população e sua densidade e as comunicações com os Estados vizinhos. Além disso são também descritas as articulações da auto-estrada com as principais estradas e cidades existentes, com o objetivo de mostrar que houve a preocupação de atrair volume de tráfego apreciável. Ao mesmo tempo se salienta que o número de postos de acesso foi reduzido ao "*minimum minimorum*", para não prejudicar a rapidez da viagem e ocasionar congestionamento de tráfego. Apenas se cuida de dar acesso nos pontos em que há probabilidade de correntes de tráfego compensadoras para o empreendimento que se pensa realizar.

e) Estudo do tráfego provável que será atraído pela auto-estrada, taxas de pedágio correspondentes e receita provável nos vários anos subseqüentes à inauguração. Este estudo é feito também por firma especializada, que assume a responsabilidade de sua exatidão em documento que é publicado. Depois de examinar as estradas paralelas existentes e mostrar que são incapazes de suportar o tráfego, avalia-se qual a parcela dêsse tráfego que será desviada para a auto-estrada e quanto renderá, em face das taxas de pedágio que a firma especializada aconselha. Esse estudo é feito após a coleta de dados estatísticos, quer pela firma especializada que emitiu seu parecer, quer em face de estatísticas efetuadas anteriormente. As vantagens da auto-estrada são de novo mencionadas, sob o ponto de vista de economia no transporte, prevendo o tráfego que poderá atrair. Assim, por exemplo, no caso da "Ohio Turnpike", a tradução do seguinte trecho mostra a preocupação em demonstrar o sucesso da operação financeira:

"A análise dêsses custos por engenheiros especialistas em tráfego indica que os seguintes itens relativos à despesa de operação do veículo serão acentuadamente reduzidos na "Ohio Turnpike", quando feita a comparação com

as estradas existentes: 1) economia em tempo; 2) economia na redução das paradas; 3) economia pela redução da distância; 4) economia pela redução das rampas; 5) economia pelo melhoramento do traçado em planta; 6) economia pelo melhoramento da pavimentação."

Cada um dos itens é estudado cuidadosamente. A título de exemplo e relativamente ao primeiro item — economia de tempo — é divulgado no quadro abaixo, que foi transcrito da publicação que precede, o lançamento dos títulos.

Há a preocupação de examinar todos os ângulos da questão com minúcia e informar ao público antes da emissão dos títulos, ao mesmo tempo em que é feita sua propaganda.

f) Estudo financeiro e econômico, em que a firma que estudou o tráfego e recomendou as taxas de pedágio a serem cobradas faz a estimativa da renda bruta anual, durante todo o período em que os títulos devem ser saldados. De posse dessa renda é feito o restante do estudo financeiro, deduzindo-se as parcelas relativas às despesas de administração, conservação, seguros, reservas, juros e amortização, mostrando a viabilidade da operação. Convém aqui notar que, de acordo com a autorização legislativa, quem fixa as taxas de pedágio é a autarquia, que tem poderes para alterá-las, se for conveniente e indicado, em face do tráfego que se utilizar da auto-estrada e da receita correspondente.

	EXTENSÃO EM MILHAS		ECONOMIA DE TEMPO DA TURNPIKE SOBRE A ESTRADA EXISTENTE	
	MELHOR ESTRADA EXISTENTE	TURNPIKE	CARROS DE PASSEIO	VEÍCULOS COMERCIAIS
Cleveland-Toledo...	116	111	1 h 27 min	2 h 13 min
Cleveland-Pittsburgh	134	133	1 h 43 min	2 h 37 min
Cleveland-Detroit...	173	168	1 h 27 min	2 h 13 min
Cleveland-Chicago...	349	332	2 h 48 min	4 h 08 min
Limite Pennsylvania Limite Indiana.....	247	241	3 h 09 min	4 h 20 min

A título ilustrativo, transcreve-se abaixo a tabela que foi proposta para a "Ohio Turnpike", por ocasião da publicação dos folhetos explicativos da emissão dos títulos, para vigorar nos primeiros anos, e talvez sempre, se as estimativas estiverem certas:

	Uma viagem completa	Taxa por milha
Motocicletas ...	\$ 1.50 —	\$0.0062
Carros de passeio	\$ 3.00 —	\$0.0124
Carros de passeio com trailer	\$ 3.70 —	\$0.0153
Caminhões com trailer até de 78.000 libras	\$21.00 —	\$0.0870
Caminhões com trailer até de 62.000 libras	\$16.00 —	\$0.0663
Caminhões simples ou c/ trailer até 45.000 libras	\$12.00 —	\$0.0497

Caminhões simples ou c/ trailer até 32.000 libras	\$ 9.35 —	\$0.0387
Caminhões simples ou c/ trailer até 30.000 libras	\$ 8.00 —	\$0.0331
Caminhões simples ou c/ trailer até 24.000 libras	\$ 7.20 —	\$0.0298
Caminhões simples ou c/ trailer até 19.000 libras	\$ 6.65 —	\$0.0275
Caminhões simples ou c/ trailer até 15.000 libras	\$ 4.70 —	\$0.0195
Caminhões leves	\$ 3.00 —	\$0.0124
Ônibus — 13 passageiros e mais ..	\$ 9.35 —	\$0.0387
Ônibus — até 12 passageiros inclusive	\$ 4.70 —	\$0.0195

Esta tabela é calculada de modo que as taxas cobradas representem cerca de 50% do total da economia de transporte que a auto-estrada proporciona em relação às estradas existentes e tráfego correspondente. Transformando em cruzeiros, com o dólar a Cr\$ 20,00, verifica-se que o pedágio por km oscila desde Cr\$ 0,155 para os carros de passeio até Cr\$ 1,0875 para os caminhões-trailers de 35 toneladas.

Além da renda do pedágio o estudo financeiro compreende ainda as rendas provenientes de outras fontes tais como: concessão de restaurantes, de postos de gasolina, anúncios etc., que, no caso da "Ohio Turnpike", montam a 7% da receita bruta do pedágio.

Enfim, o estudo financeiro é completo, com quadros e esquemas demonstrativos da viabilidade da operação que se pretende efetuar, demonstrando que, no prazo previsto (no caso da "Ohio Turnpike" de 1955 a 1992, ou seja, 37 anos), o empréstimo será totalmente pago com os juros anuais propostos (no exemplo em aprêço 3 1/4%).

g) Regulamentação financeira, mencionando onde serão depositadas as rendas, quais as autoridades que podem movimentá-las e como serão utilizadas. É curioso observar que, além da revisão das taxas de pedágio, que será efetuada se a receita não corresponder, são criados três fundos: o de Receita, o de Reserva e Conservação e o de Amortização. O primeiro compreende a renda bruta. O segundo é formado pela importância, recomendada pelos engenheiros consultores, para fazer face às despesas extraordinárias de reparação, de substituição do equipamento, pintura das pontes, substituições, despesas de engenharia e seguros. O terceiro, formado pelo que sobra entre o primeiro e as despesas do orçamento anual, mais o segundo, é dividido em três contas: a conta de juros e amortização, a de Reserva e a de Redenção.

É curioso observar que esta regulamentação financeira estabelece prêmios variáveis entre 3% e 1% para os títulos que forem remidos antes do tempo previsto, conforme o número de anos — em menor prazo, 3% e, mais próximo da época de remissão, 1%.

A regulamentação financeira é exposta com toda clareza, prevendo-se os casos que possam ocorrer, inclusive o de nova emissão de títulos.

h) Regulamentação dos seguros que serão feitos, inclusive o seguro relativo à receita, se houver interrupção do tráfego por qualquer eventualidade. Os seguros, em geral, se referem às obras de arte e outras que estejam sujeitas a acidentes.

i) Direitos e garantias dos tomadores dos títulos, relativamente à imposição de mudança das taxas de pedágio, mudança de depositários das rendas etc.

Pelo exposto se verifica que a autarquia, antes de emitir os títulos, faz uma publicação em que o assunto é exposto com minuciosos pormenores, de forma que se possa fazer um juízo completo do empreendimento sob todos os pontos de vista: técnico, econômico e financeiro. Ao mesmo tempo define as responsabilidades em cada setor e declara os compromissos que assume e os direitos que dá aos subscritores.

5. *Construção* — Após a publicação do folheto é aberta a subscrição e são emitidos os títulos. Em geral são tomados com facilidade, principalmente pelos banqueiros e companhias de seguros.

De posse dos recursos a "Authority" inicia a construção, de acordo com o plano elaborado pelos engenheiros consultores, e passa a realizar a obra.

Se, por circunstâncias imprevistas, o orçamento não foi exato e o dinheiro arrecadado foi insuficiente, como sucedeu no caso da "Oklahoma Turnpike", nova emissão é proposta, nas mesmas condições das anteriores, com uma explicação formal e completa dos motivos que conduziram a esse procedimento.

Terminada a "auto-estrada" ela é entregue ao tráfego e sua exploração segue as normas constantes do folheto já mencionado.

Dessa forma, os americanos já construíram em seu território as seguintes auto-estradas, com um investimento que se aproxima dos dois bilhões de dólares (40 milhões de contos):

1. *Pennsylvania Turnpike*, que foi a primeira, executada, como se disse, de maneira completamente diferente, sob o ponto de vista financeiro, pois que a "Public Roads Administration" deu um auxílio de 29.250.000 dólares e os restantes provieram, de início, emprestados pela "Reconstruction Finance Corporation", que é uma organização do Estado. Foi o sucesso da "Pennsylvania Turnpike" que determinou o empreendimento das demais, bem como permitiu o seu prolongamento. Atualmente tem uma extensão total de 327 milhas (517 km), que custaram 240.750.000 dólares. A remissão dos títulos está antecipada de 4 anos, em relação ao previsto, e o sucesso financeiro é completo.

2. *Maine Turnpike*, com 44 milhas de extensão e que custou 20.600.000 dólares, aberta ao tráfego em 1947. Foi a segunda auto-estrada construída e a primeira cujo financiamento foi integralmente baseado no pedágio, mais ou menos

do modo descrito. O sucesso da anterior motivou a tomada dos títulos lançados para esta auto-estrada. Como no primeiro ano a receita não correspondeu à expectativa, a taxa do pedágio foi elevada de cerca de 10% e depois de mais 20%. Com essas elevações e com o aumento do tráfego verificado nos últimos anos, a sua situação financeira melhorou e atualmente é satisfatória, prevendo-se mesmo o pagamento total antes do prazo previsto.

3. *New Hampshire Turnpike*, concluída no verão de 1950 e em prosseguimento da anterior. Tem um comprimento de 15 milhas (24 km) e custou 7.500.000 dólares. A receita correspondeu à expectativa, tendo mesmo ultrapassado as estimativas.

4. *New Jersey Turnpike*, 118 milhas de extensão (189 km) e de custo mais elevado: 255 milhões de dólares. Entretanto, o empréstimo foi coberto com facilidade. Apesar do alto custo (cerca de 25 mil contos por quilômetro), a auto-estrada, que foi inaugurada em princípios de 1952, está correspondendo à expectativa: durante os primeiros 4 meses o volume de tráfego alcançou mais de 4 milhões de veículos (mais de 33.000 veículos por dia!), ou seja, mais da metade do tráfego que foi previsto para todo o ano (7.600.000 veículos). Se a média diária verificada em abril (45.000 veículos por dia!) permanecer nos meses restantes, a receita do ano de 1952 será mais do dobro da que foi estimada. O sucesso é pois espetacular.

5. *Florida Overseas Highway*. É uma auto-estrada construída pelo mar a dentro, ligando o continente a Key West. Resultou do aproveitamento de um leito de estrada de ferro. Tem 122 milhas (195 km) de comprimento e custou 8.500.000 dólares. O resultado financeiro é satisfatório. A taxa é alta e as autoridades pensam em reduzi-la, caso as despesas de conservação (elevadas) não exijam uma reserva suficiente.

6. *Buccaneer Trail*, na Flórida, com 17 milhas (22 km) e custou 4.600.000 dólares. Visa contornar Jacksonville e dar acesso às praias de turismo próximas da cidade, situadas na costa ocidental. O resultado financeiro não é favorável. A receita não tem sido suficiente para pagar as despesas de manutenção e financiamento. Houve otimismo na estimativa do tráfego provável. No começo de 1952 foi estudado um novo plano de financiamento. Por esse plano o Estado indenizará os deficits e se incumbirá de conservar e explorar a auto-estrada durante o tempo que fôr necessário.

7. *Denver Boulder Turnpike*, no Estado do Colorado, com uma extensão de 17 milhas (22 km) e um custo de 6.300.000 dólares. Encurta de 8 milhas (10 km) a distância entre Denver e Boulder. Inaugurada em janeiro de 1952. O volume do tráfego e a receita estão acima das previsões, verificando-se, portanto, um pleno sucesso. Nos três primeiros meses houve tráfego de

363.000 veículos, ou seja, cerca de 40.000 por dia. O pedágio é de 25 cents por milha para os carros de passeio.

8. *Parkways*. — Além das auto-estradas acima mencionadas e que se acham em pleno funcionamento, existem nos Estados Unidos o que se denomina de "parkways", ou seja, "caminhos recreativos", onde se cobra o pedágio, mas cujo objetivo não é propriamente o de uma auto-estrada. Não há, nos "parkways", um objetivo econômico de transporte. São auto-estradas construídas mais com o fito de recreio, de turismo e de passeio. Não foram feitas com plano de financiamento da forma acima descrita. São obras feitas pelos governos, onde se cobra o pedágio como fonte de receita normal e como pagamento pelo público do prazer que vai ter em percorrer o "parkway". Dentre essas obras, as mais conhecidas são a "Westchester County Parkway", em New York, com 25 milhas de comprimento, e a "Merrit and Wilbur Cross Parkway", em Connecticut, com 67 milhas de extensão. Escapam ao estudo que ora se faz e foi apenas feita menção dessas auto-estradas para evitar confusão com as demais que representam um ponderável fator econômico e apreciável incremento no sistema de transporte americano.

Em construção, com o mesmo planejamento descrito anteriormente, encontram-se mais duas auto-estradas nos Estados Unidos: a "New York Thruway" e a "Turner Turnpike", a primeira no Estado de New York, com 535 milhas (856 km), que será a mais extensa, e a segunda no Estado de Oklahoma, com 88 milhas (141 km). A "New York Thruway" é uma grande realização, cujo custo está estimado em 500 milhões de dólares e cuja finalização se espera para 1954. Outras auto-estradas têm suas construções autorizadas e ainda outras estão sendo projetadas. Resumindo, a situação em números é a seguinte:

	Extensão	Custo ou orçamento em dólares
Auto-estradas construídas	725 milhas	605.950.000,00
Auto-estradas em construção	623 milhas	538.000.000,00
Auto-estradas autorizadas	785 milhas	961.456.000,00
Auto-estradas projetadas	1.188 milhas	—

Cumpra, entretanto, observar que, no meio de todo este sucesso para este gênero de estrada há também insucessos. Além dos fracassos em receita, já mencionados ("Buccaneer Trail" e "Maine Turnpike" nos primeiros anos), há também as falhas de êxito nas subscrições de títulos. Assim, uma auto-estrada que fracassou por falta de tomadores de títulos foi a que se pretendia construir entre Virginia e Head Kitty Hawk, no Estado de Carolina do Norte, com um comprimento de 54 milhas (84 km). Depois de todos os estudos, projetos e planos concluídos, não houve subscritores. Outros insucessos se manifestaram quando os estudos revelaram que o financiamento não era viável, em face do volume de tráfego insuficiente, como aconteceu no Estado de Massa-

chusetts, com a pretensão, em 1950, de construir uma auto-estrada desde os limites com New Hampshire até os limites com Connecticut, onde a "Turnpike Commission" informou ao Congresso que a auto-estrada não era autofinanciável.

Entretanto, é forçoso reconhecer que já se esboça uma rede de "auto-estradas", com os prolongamentos das existentes através dos Estados vizinhos. Sobretudo nas direções Leste-Oeste e Norte-Sul duas linhas mestras já se acham em parte construídas, em parte autorizadas e em parte projetadas.

Convém, entretanto, ponderar que estas linhas têm uma extensão muito pequena em relação à rede rodoviária americana e se situam exatamente onde se concentram as maiores correntes de tráfego. Basta observar que ainda não há exemplo de mais de uma "auto-estrada" em um determinado Estado.

CAPÍTULO VII

OBJEÇÕES AO PEDÁGIO NAS AUTO-ESTRADAS

Apesar do indiscutível sucesso financeiro e técnico que se verificou na grande maioria das auto-estradas construídas nos Estados Unidos com o recurso do pedágio, a questão ainda é bastante controvertida naquele país.

Ao lado daqueles que fazem uma propaganda intensa, como o "Keystone Automobile Club", surgem declarações como do representante da "American Automobile Association", que em janeiro de 1949 declarou:

"O pedágio fracassou em outros tempos, como método de financiamento rodoviário e fracassará de novo agora."

Também nas associações agrícolas as opiniões divergem. Assim a "Ohio Farm Bureau" decidiu que, sob o ponto de vista dos fazendeiros, o movimento a favor do pedágio é "antieconômico e antidemocrático", enquanto que a "Associated Farmers of California", em 1947, recomendou que o Estado da Califórnia investigasse a possibilidade de um maior desenvolvimento da construção de estradas com pedágio, em vez do programa de estradas livres, recentemente elaborado.

A "National Highway Users Conference", discutindo a questão do pedágio, estabeleceu que:

"Nós devemos parar esta epidemia agora, nos pontos em que pudermos alcançá-la."

Os proprietários e operadores de caminhões e ônibus são contrários ao pedágio porque aumentam o custo dos serviços para os consumidores.

F. N. BARKER, Engenheiro-Chefe do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Illinois, disse que:

"O seu Departamento acredita que possa construir rodovias adequadas às necessidades do Estado, sem recorrer ao financiamento através do pedágio."

O Engenheiro-Chefe do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Colorado, MARK M. WATROUS, depois de fazer a propaganda do

sucesso da auto-estrada "Denver-Boulder" naquele Estado, em um artigo publicado na "*American Highways*" (outubro de 1952) declara, no mesmo trabalho:

"Todos vocês estão prevenidos que uma espécie de 'loucura pela estrada com pedágio' está grassando na América. Todas parecem que têm sucesso. Mas isto não significa que a estrada com pagamento é a varinha mágica que satisfará os desejos de nossos corações. Quando muito, a estrada com pedágio é somente um expediente. É um método que pode ser aplicado em partes específicas de uma estrada onde existe uma necessidade peculiar e urgente, que está além da capacidade dos recursos existentes. Não pode ser empregado como o remédio salvador de um Estado cujo sistema rodoviário tenha ficado entulhado pela onda de tráfego crescente."

O Governo Federal dos Estados Unidos ainda mantém a legislação que impede a concessão de auxílios federais para a construção de estradas que cobrem o pedágio. Quer dizer que a política nacional americana ainda mantém a sua posição de combate ao pedágio. Só admite esta taxa nas pontes e túneis. H. S. FAIRBANK, Deputado Comissário do "Bureau of Public Roads", declarou:

"Eu sou um dos muitos que sustentam que, precisamente no caso onde se julga possível financiar uma determinada estrada pela cobrança direta do pedágio, é imprudente, como orientação política, fazer isto. Eu também protesto, pelo direito de equidade, contra a prática de aumentar as taxas rodoviárias para rodovias pela cobrança direta do pedágio em determinadas estradas."

Entretanto, se a orientação do órgão federal é esta e se a legislação a confirma, é curioso observar que a primeira auto-estrada com pedágio — a "Pennsylvania Turnpike" — foi construída com um auxílio do Governo Federal, através da "Public Works Administration", que deu cerca de 40% do seu custo. Além desse donativo, a primeira emissão de títulos com renda específica, num total de 41 milhões de dólares, foi inteiramente subscrita pela "Reconstruction Finance Corporation", que é um organismo federal. A própria "Pennsylvania Turnpike Commission" declarou que "a auto-estrada nunca seria construída" sem o financiamento do governo federal. E convém lembrar que foi exatamente o sucesso financeiro da auto-estrada acima referida que provocou todo o movimento a favor da construção de auto-estradas com financiamento baseado no pedágio.

Os exemplos acima provam que, quer os governos, quer os técnicos, quer o povo em geral, ainda não têm uma opinião firmada sobre a conveniência ou inconveniência da aplicação do pedágio. A questão é muito controvertida e, como dizem os mais sensatos, só o tempo e a experiência dirão de que lado está a razão. Convém ainda frisar mais uma vez que esta discussão gira em torno da aplicação do pedágio nas "auto-estradas", porque nas rodovias existentes todos são unânimes em não aplicar esta taxa.

Ou melhor: o pedágio generalizado não tem defensores nos Estados Unidos. Só se admite nas auto-estradas, com estradas livres paralelas e pavimentadas. O financiamento com esta taxa está sendo aplicado em alguns casos para resolver o

magno problema da reconstrução das estradas americanas, que se apresentou em face do tremendo e inusitado crescimento do tráfego.

Demonstrado que há controvérsia sobre o assunto, convém discutir as principais objeções apresentadas sobre o pedágio nas auto-estradas e que são as seguintes:

- 1.º) Duplicação de investimento;
- 2.º) Negligência na conservação das estradas livres paralelas;
- 3.º) Alto custo do financiamento;
- 4.º) Alto custo na arrecadação;
- 5.º) Dificuldades dos Departamentos em resolver o problema rodoviário nas demais estradas;
- 6.º) Conflito de jurisdição entre as autarquias das auto-estradas e os Departamentos Rodoviários;
- 7.º) Dupla tributação sobre os utentes.

1. Duplicação de investimento

Argumenta-se que, como a auto-estrada elimina as pequenas viagens, porque só permite a entrada e saída dos veículos em determinados pontos, que são os mais espaçados possíveis, é indispensável uma outra estrada paralela para atender às propriedades marginais.

Anteriormente quando se comentou que o pedágio transforma o tráfego rodoviário em ferroviário, salientou-se essa circunstância.

Não resta pois dúvidas que a objeção prevalece, pois que um dos característicos da auto-estrada é ter uma rodovia livre paralela. Entretanto a duplicação de investimento teria que ser feita de qualquer forma, fôsse ou não o pedágio cobrado. Foi o excesso de tráfego nas rodovias livres que exigiu a construção da auto-estrada. Esta última via de transporte nasceu para resolver o problema do congestionamento, de forma que ela teria de ser construída de qualquer maneira. E mais, para resolver satisfatoriamente o problema tem que ter os característicos da auto-estrada, isto é, bloqueada, com cruzamentos em níveis diferentes e com o menor número possível de pontos de acesso.

O que se gasta a mais por causa do pedágio corresponde apenas às instalações nas barreiras, que representa pouca coisa em relação ao custo da obra.

A objeção da duplicação de investimento não tem, por conseguinte, muita razão de ser, porque o capital para a nova via teria que ser empatado de qualquer forma e o pedágio só exige a mais as despesas com as barreiras e portões.

Nos casos em que melhoramentos de traçados, retificação e alargamentos resolverem o problema do tráfego na estrada existente, também não cabe a objeção, porque então o volume de tráfego ainda é pequeno para justificar uma auto-estrada e um financiamento com pedágio não seria aplicável.

É preciso não esquecer nunca que a auto-estrada só deve ser feita quando a capacidade de tráfego da rodovia livre existente estiver esgotada.

(Continua)

INSTITUTO INTERNACIONAL DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Seminário de Administração Pública das Nações Unidas — Documento n.º 6

JOSEPH B. KINGSBURY

(Trad. de Hertha Wyss)

CONDIÇÕES PARA O APERFEIÇOAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL

NOVOS ENCARGOS DO SERVIÇO PÚBLICO

DESENVOLVIMENTOS econômicos criaram novos encargos ao serviço público na maioria das nações do mundo. Os governos de hoje estão enfrentando problemas e dedicando-se a problemas quase desconhecidos há cinquenta anos: descoberta, desenvolvimento e utilização de novos recursos; construção e emprêgo de novos meios de transporte e comunicação; fabricação de novas armas e desenvolvimento de novos empreendimentos econômicos. Estão as nações lutando com problemas da distribuição de riquezas, problemas de saúde, alojamento, educação e bem-estar social surgidos da necessidade de melhor nível de vida. As funções do governo não só se multiplicaram em número, tamanho, variedade e complexidade, mas houve também um desenvolvimento correspondente nos métodos, técnicas e formas de organização e processos. Necessitam os governos modernos de um vasto aparelhamento técnico, e de homens e mulheres de tôdas as profissões, ocupações e habilidades, a fim de operá-lo.

FRACASSO DAS BUROCRACIAS MAIS ANTIGAS EM SE ADAPTAR A NOVAS CONDIÇÕES

O responsável pela adaptação a essas condições e de execução desses novos serviços é o serviço público. Em tôdas as nações o serviço público provou não estar a altura desses novos encargos. No período relativamente calmo que precedeu ao período presente de transformação radical desenvolveu o serviço público formas, moldes e hábitos um tanto rígidos, e uma tremenda capacidade de resistência a transformações. Frequentemente parecia estar mais interessado em descobrir motivos para não introduzir novidades do que meios de introduzi-las. Estabilidade e conservantismo no serviço público têm, muitas vezes, o propósito útil de frenar os excessos de legislaturas populares; a utilidade da burocracia, entretanto, sofre seriamente quando prejudica o Estado

de atingir seus objetivos. Muitas nações estão hoje atrás de novos objetivos. Faltam-lhes, no entanto, necessário conhecimento, maquinaria e método. E' o caso de uma fábrica que inventou um novo produto e que está tentando produzi-lo com métodos e aparelhamentos obsoletos.

DEFININDO A ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL

Os esforços para modernizar as burocracias dos sistemas antigos criaram uma nova função governamental — a administração do pessoal, que de certo modo, nada mais é do que uma nova designação para um assunto antigo. Certos aspectos seus existem há milhares de anos, no correr dos quais não aprendemos muito. Podemos estudar com proveito, ainda hoje, os escritos de Confúcio sobre o treinamento e conduta dos funcionários públicos, e sobre os princípios de toda política governamental interna. Podemos tirar muita coisa de valor sobre a educação ou adestramento dos governadores com Platão, sobre a organização e distribuição do trabalho humano na construção de grandes obras públicas com os romanos e podemos também tirar proveito da experiência ousada do Império Otomano no século XVI ao recrutar e educar jovens para altos postos administrativos.

A moderna administração do pessoal difere da antiga em dois pontos importantes: 1) em seu tamanho e na variedade e complexidade de suas obrigações, 2) na influência das idéias democráticas no serviço público e no controle exercido sobre o mesmo. Tamanho, variedade e complexidade de obrigações resultam da expansão do âmbito do governo numa civilização industrial e tecnológica. A democracia afetou o serviço público, transformando-o de uma pequena classe de elite, a serviço do governador, em uma organização representando as classes sociais, servindo ao público, mas devendo responder aos poderes legislativos e executivos, côrtes e à opinião pública.

A moderna administração de pessoal pode ser definida como a descoberta, desenvolvimento e utilização de recursos humanos para o serviço público. De todos os recursos necessários aos go-

vernos modernos: materiais, financeiros, científicos e humanos, são estes últimos os de mais difícil desenvolvimento e utilização. A natureza humana é infinitamente complexa, imprevisível e contrária à regimentação e ao controle. A administração de pessoal procura atingir dois objetivos ou valores que estão frequentemente em conflito: execução eficiente dos serviços públicos e bem-estar de cada servidor. A execução eficiente exige regimentação, uniformidade, especialização e subordinação de preferências individuais às necessidades da organização. Estas entram frequentemente em conflito com os interesses do indivíduo, o qual provavelmente pensará, em primeiro lugar, em sua segurança e promoção, sua iniciativa e outros valores pessoais. Assim, embora o objetivo principal da administração de pessoal seja execução eficiente dos serviços públicos, deve haver sempre reconhecimento de direitos e valores humanos, contínuo equilíbrio, ajustamento e reconciliação desses interesses em conflito.

CONDIÇÕES ESSENCIAIS DA MODERNA ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

Quais são as condições essenciais para que haja um sistema de administração de pessoal eficaz e de responsabilidade num governo moderno? Sistemas de pessoal variam grandemente, devido ao tamanho e à forma de governo, às características sociais da população, às tradições e objetivos nacionais, e a outros fatores; nenhuma pessoa esclarecida recomendaria um sistema uniforme para todas as nações, nem tampouco haveria de sugerir que um governo imitasse outro. No entanto, deve haver certas condições básicas, aplicáveis a todos os governos interessados em problemas econômicos, e essas condições têm que ser estudadas se quisermos que o serviço público seja um agente eficaz na concretização de objetivos nacionais.

1. *Mérito e competência* — O serviço público deve basear-se no princípio do mérito e da competência assegurado por meio de competição e não na prática do patronato e favoritismo, e na tolerância da mediocridade. Nos Estados Unidos onde a maquinaria e as técnicas da administração de pessoal são mais aperfeiçoados do que em qualquer outra parte do mundo, ainda não aprendemos essa verdade completamente. Em governos estaduais e locais e em grandes seções do governo nacional, ainda são feitas nomeações por amizade, favoritismo e utilidade ao partido no poder. São ainda vestígios de eras passadas, quando tais postos não eram considerados de importância vital e quando se acreditava que qualquer cidadão com grau de inteligência médio estava apto para ocupar um cargo público.

O princípio do mérito e da competência tem aspectos negativos e positivos. Negativamente, evita que aventureiros, malfetores e pessoas de capacidade inferior entrem a serviço do governo. No início da reforma do funcionalismo nos Esta-

dos Unidos chamava-se a isso “manter os velhos do lado de fora” (“Keeping the rascals out”). A ênfase nesse ponto tornou a agência de seleção de pessoal uma agência de policiamento e encheu as repartições do serviço federal com pessoas de capacidade medíocre, interessadas principalmente em manter seus cargos.

O aspecto positivo desse princípio de mérito e competência reconhece que não basta manter os maus fora do funcionalismo, mas que é necessário recrutar e conservar homens e mulheres de capacidade. Gradualmente está havendo reconhecimento e compreensão de que para o seu trabalho altamente especializado, científico e técnico, necessitam os governos de cientistas, engenheiros, médicos, advogados, economistas capazes e de administradores da mais alta competência.

2. *Classificação de posições* — A segunda condição essencial à administração de pessoal é a existência de um sistema de classificação que torne possível lidar lógica e ordenadamente com grande número de empregados, em lugar do tratamento arbitrário e discriminador que resulta quando tais classificações são feitas numa base individual e pessoal. Toda grande organização reconhece a necessidade de classificar seu pessoal, mas infelizmente o reconhecimento não vai além da aceitação desse princípio geral. Há dois sistemas e conceitos de classificação em uso. O primeiro e mais antigo é o de hierarquias, exemplificado nas organizações militares, nos serviços diplomáticos e nas faculdades universitárias. Neste sistema cada membro da organização é enquadrado numa categoria ou grau, e lá permanece até ser promovido, rebaixado ou expulso, independentemente da natureza do seu trabalho. Sua categoria recebe determinado ordenado, possui certos direitos e privilégios, também independentemente de suas obrigações.

O segundo princípio de classificação, desenvolvido e usado especialmente nos Estados Unidos e no Canadá, determina a classe em que é enquadrado cada servidor, pela natureza e obrigações do posto. É uma classificação de postos, não de indivíduos. Esse princípio é uma consequência lógica da natureza de uma organização em grande escala, que obriga a divisão do trabalho em muitas seções pequenas e que necessita da coordenação precisa dessas seções num todo eficaz e produtivo. As seções de uma organização governamental são comumente denominadas departamentos, institutos, divisões, seções e postos. O posto — uma série de obrigações e responsabilidades atribuídas a um indivíduo — é a unidade básica da organização.

As discussões sobre os méritos e defeitos desses dois sistemas de classificação ainda continuam entre administradores e não queremos repisá-las aqui. Não é possível fazer um julgamento final no presente quanto à superioridade de um sistema ou de outro; nem é impossível que ambos possam ser usados em conjunto, graduação do pessoal para as profissões com standards determinados,

e classificação por obrigações para postos que variam em sua natureza de trabalho. O importante é que seja adotado um sistema ou sistemas que permitam aos administradores um tratamento justo e imparcial dos servidores, e que facilitem a organização atingir seus objetivos da maneira mais eficiente.

3. *Treinamento* — A terceira condição essencial para o desenvolvimento da administração de pessoal é o aperfeiçoamento em todas as classes do serviço público. Durante muito tempo não se deu importância a esses cursos de aperfeiçoamento, acreditando-se que desde que os candidatos passassem nos concursos, já estavam equiparados e aptos a exercerem suas funções, ou que podiam aprendê-las rapidamente. O trabalho governamental é cada vez mais profissional, técnico e especializado e há cada vez menor número de postos que possam ser ocupados por algum amador ou "João-faz-tudo". É de estranhar como o serviço público demorou em aprender das classes militares que aptidão física e mental, lealdade e caráter só não bastam para formar um exército moderno eficaz. Os homens precisam estar sob constante treino, exercício e disciplina, a fim de produzir mais no seu posto atual e para serem promovidos a postos mais importantes.

Cursos de aperfeiçoamento dividem-se em duas fases: 1) cursos preparatórios, para jovens, às carreiras em departamentos do governo, como os advogados, engenheiros e cientistas também se preparam para as suas profissões; e 2) cursos de treinamento posteriores ao concurso ou mesmo no posto já ocupado, e que incluem a aprendizagem do trabalho imediato ou que preparam o funcionário para a promoção. Esses treinamentos podem ser feitos no próprio posto ("training-on-the-job"), onde o funcionário é instruído à medida que trabalha, e há também o treinamento fora das horas do expediente, em instituições especializadas, ou ainda durante licenças concedidas pelo governo para esse fim.

O que se pode dizer de mais significativo, talvez, sobre os cursos de aperfeiçoamento para funcionários públicos é que eles dependem quase que inteiramente da filosofia e atitude dos funcionários das categorias mais altas. Se estes crêem no valor de tais cursos, não lhes será difícil persuadir seus subordinados a segui-los com proveito. Podem os funcionários das categorias mais altas ter dois motivos para combater tais cursos: 1) impaciência para com que consideram desperdício de tempo. Alegam eles que não possuem pessoal suficiente para dar conta do trabalho com horário integral e que portanto não há tempo para cursos de treinamento. 2) A segunda objeção é mais grave. Parte daqueles funcionários cuja aspiração ao poder, ou sentimentos de insegurança torna-os receosos do progresso de seus subordinados. Preferem eles que suas ordens sejam obedecidas sem perguntas, pois estas poderiam pôr em jogo sua autoridade, se forem perguntas inteligentes de funcionários capazes. Tal atitude obe-

dece a um ponto de vista acanhado e não devia ter voz para interferir em programas de treinamento que visam elevar o nível de competência de todo o funcionalismo público.

4. *Criando o amor ao trabalho* — A quarta condição essencial a uma boa administração está ligada à natureza humana; às forças que levam certos homens a trabalhar até ao máximo e outros a limitar seus esforços. A não ser que esses homens tenham amor ao trabalho, as melhores organizações, sistemas, regras e processos seriam de pouco valor. Regras de conduta, disciplina e penalidades poderiam obrigar os funcionários a cumprir suas obrigações, mas há muita diferença entre os resultados de um trabalho produzido por homens movidos pela compulsão e pelo medo, e os de uma organização em que há cooperação livre e espontânea.

É possível a uma organização sábiamente administrada dar liberdade às energias humanas e multiplicar sua produtividade. Por outro lado, é possível a uma organização mal-administrada enfraquecer a motivação sadia de seu pessoal e anular a ação cooperadora. As duas possibilidades são ilustradas pelo caso dos três homens cavando uma vala.

O primeiro homem, sozinho cava 10 pés numa hora, o segundo 12 pés e o terceiro 14 pés. Trabalhando juntos, sob supervisão, não é provável que o resultado final seja de 36 pés. Se houver, porém, boa cooperação e talvez mesmo especialização de trabalho, o total poderá ser maior do que 36 pés. Se prevalecerem medo, ressentimento ou suspeitas, o rendimento será o do homem mais vagaroso, e o resultado final só 30 pés ou menos.

Épocas de emergência extrema demonstram que funcionários cooperam espontânea e entusiasticamente. Quando chamados para lutar contra fogo ou inundações, para angariar fundos para vítimas de terremotos ou outras desgraças, para consertar redes elétricas ou encanamentos que estão pondo vidas em perigo, não há necessidade de obrigá-los a trabalhar ou ameaçá-los com punições, nem largam eles suas ferramentas ao término do seu horário normal. É certo que tais ocasiões são excepcionais e que o trabalho administrativo rotineiro não pode ser mantido muito tempo sob condições de emergência. No entanto, da produção extraordinária em ocasiões de emergência pode todo o trabalho governamental tirar uma lição. Funcionários trabalham esforçadamente e com boa vontade se lhes é dado ver e compreender o propósito de seus esforços, quando sentem que estão produzindo algo de valor, e quando seus esforços são reconhecidos e apreciados.

O problema de despertar o amor ao trabalho é o de promover incentivos. O conhecimento superficial da natureza humana leva à crença que os maiores incentivos são de natureza financeira; que os homens trabalham pelo dinheiro e que tra-

balharão melhor se forem pagos melhor. Na verdade não podemos esperar bons resultados de empregados muito mal pagos, mas é verdade também que só incentivos financeiros não são suficientes e nem sempre mais importantes. Um incentivo que ainda não desapareceu totalmente do serviço governamental é, por exemplo, o orgulho de seu trabalho. Também a compreensão e aceitação dos fins de determinada organização estimulará os homens a um esforço além do estritamente exigido. O sentimento de fazer parte de uma organização de valor, a satisfação ao atingir seus objetivos, o sentimento de lealdade ao seu país e desejo de servi-lo, o prazer da associação com os outros servidores — estas são as motivações básicas freqüentemente mais fortes do que recompensas financeiras.

Foi provado nos Estados Unidos e em outras nações que o amor ao trabalho não é um mero sonho e que há métodos para incentivá-lo. Bons programas de preparo podem despertar a compreensão dos objetivos em vista; sistemas em que são pedidas sugestões aos funcionários, fazem-nos sentir que são partes importantes da organização e que suas idéias são valiosas; reconhecimento e recompensa da produção excepcional, nem que seja sob a forma de certificados ou medalhas estimulam a lealdade e o orgulho de cada membro da organização.

Devemos, finalmente, lembrar o desejo nato dos homens para se associarem com seus companheiros, o que os leva a formar sociedades, associações e uniões para troca de idéias e experiências, e para a promoção de seus interesses comuns. Associações e uniões de funcionários públicos são tão inevitáveis como as associações de profissionais ou as uniões de comerciantes e industriários. As organizações de empregados podem ser uma força no desenvolvimento do serviço público pois servem de meio de comunicação entre os servidores (na linha de frente), e os dirigentes (no seu quartel-general) pois asseguram a representação dos diversos interesses, opiniões e habilidades quando fôr necessário tomar decisões.

5. *Flexibilidade e responsabilidade* — Finalmente, a administração do serviço público deve ser flexível e responsável. Devemos lembrar-nos de que a administração do pessoal é nova e que se encontra no seu estado de formação, e que ainda não existem soluções finais para muitos dos seus problemas. É um instrumento de grande utilidade para o âmbito dos objetivos governamentais, mas é um instrumento incompleto, do qual portanto não podemos exigir trabalho de precisão. Deve por ora cortar atitudes dogmáticas e padrões rígidos e deve adaptar-se às situações instáveis e aos problemas à medida que aparecem.

Flexibilidade significa que as leis e as regras que dirigem o serviço público devem incluir somente cláusulas básicas, deixando os detalhes para a determinação administrativa, e essa lei deve ser de fácil emenda; deve haver uma cláusula prevendo a descentralização e delegação de funções de pessoal, quando se tornar evidente que a centralização prejudica os resultados desejados.

Responsabilidade significa que a administração do pessoal deve evitar pretensões excessivas de independência, infalibilidade ou superioridade à autoridade política do Estado. Deve ter sempre em mente que a administração do pessoal não é um fim, mas sim um instrumento do Estado que o auxiliará a atingir seus objetivos. Há nos Estados Unidos grande controvérsia sobre até que ponto deva ser o serviço central de seleção do pessoal independente das autoridades executivas e legislativas. Os que advogavam um grande grau de independência ponderavam que se o funcionalismo ficasse sob o controle total do chefe do executivo e do legislativo, ele se tornaria um joguete político, e seu standard haveria de piorar. Essa opinião foi justificada em muitas jurisdições e ainda há governos em que a administração do pessoal precisa de proteção legal contra ataques de forças que gostariam substituir a proteção pela competência. No entanto, aos poucos está crescendo a convicção de que a administração do pessoal é um instrumento da administração e que deve ser maleável e eficiente para responder às necessidades crescentes e variáveis dos governos.

ADMINISTRAÇÃO LOCAL

Organização das Administrações Municipais

ALBERTO ABREU CHAGAS

CORRIA, há alguns anos, uma anedota a respeito da devoção dum dos nossos diretores de repartição federal pela organização.

Dizia-se que o homem levava seu amor à organização ao ponto de procurar meios de aplicá-la até à sua própria indumentária e aos aprestos de cada dia para vestir-se.

Assim é que, escolhido o fato — de acôrdo com o estado da atmosfera, a hora, o lugar de destino e talvez outras circunstâncias, não havia mais que pensar, porque os complementos da “toilette”, para aquêle terno ou costume, já estavam arrolados.

Como em seu guarda-roupa havia um lugar para cada coisa e cada coisa devia estar em seu lugar, era só apanhar a gravata, a camisa, as meias, o alfinêto, o lençinho, de número tal. Sim, porque tudo estava sob número.

A pilhéria tem sabor e não se negue, também, que a caricatura de comportamento surtiria seu efeito ridicularizador.

Mas há sempre um fundo, ou pelo menos um aspecto, de seriedade nas coisas risíveis, mesmo nas que mais o sejam.

O personagem da história seria um exagerado, um perturbado, um intoxicado de organização mal digerida. Ficara empolgado pelo processo sem alcançar-lhe a filosofia. Dera-se com êle o mesmo que ocorrera aos primeiros prosélitos do taylorismo, que pretendiam reduzir tôdas as ações do trabalho a tempos rigorosamente medidos e movimentos rigidamente padronizados, abstraindo-se do bem-estar humano — razão última do “scientific management” — o qual não se ajusta à regularidade da máquina automática.

A prática errônea não invalida, no entanto, o sentido útil e verdadeiro que existe na essência da idéia.

A organização é uma necessidade e dia vira — se o homem transpuser o milênio — em que será uma condição, regra ou preceito. Deverá estar por tôda parte e escoimada dos excessos que forneceram matéria para o filme famoso de Chaplin. E, apresentando-se assim difusa, penetrará, também, no âmbito da vida doméstica — onde, aliás, já possui representação, mas em caráter excepcional — e aí se instalará de maneira tão pa-

cífica quanto a que resguarda alguns dos hábitos da família atual, como, por exemplo, o ensino dos filhos. E' mesmo possível que, nessa época, a organização — e já se sabe que não se trata de contrafações da organização — chegue à dignidade de constituir uma espécie de ingrediente do aleitamento, isto é, que goze do privilégio de transmitir-se de pais a filhos como a língua materna ou a noção de parentesco ou heranças semelhantes. E aqui está o lado sério da história da sistematização do guarda-roupa.

Antes dessa era, mais ou menos feliz do que os conturbados decênios dêste meio de século, ou, melhor, por agora, é bastante pensar e insistir na organização da vida coletiva, máxime no Brasil onde êsse campo é quase virgem.

Têm-se feito, no país, tímidos ensaios de emprêgo da racionalização do trabalho no serviço público. O mais notável é o devido ao sistema organizador encabeçado pela antiga Divisão de Organização do D.A.S.P. e sua sucessora, a atual Divisão de Orcamento e Organização. Administrações estaduais, notadamente as de São Paulo, Bahia, Rio Grande do Sul, mostram-se receptivas para a idéia. Dos municípios, é hem fraca a percentagem dos que tomaram contato com êsse moderno instrumento de intensificação da eficiência dos serviços, nada sabendo-se, ademais, a respeito da sorte da iniciativa. Quer por isso, quer sobretudo porque as Administrações Municipais têm muito a colhêr da organização racional do trabalho, parece merecedor de simpatia e cuidadoso exame o plano de concertar-se um Convênio Municipal de Organização.

O exemplo do Convênio encontra-se no Convênio Municipal de Estatística. Êste fornece a gênese histórica. Mostra, com isso, a praticabilidade da medida. Proporciona, do mesmo passo, o modelo genérico, conquanto não se lhe possa tomar, para o acôrdo aqui sugerido, senão a concepção básica e os delineamentos gerais.

Graças ao Convênio de Estatística, é cobrada em todos os Municípios a taxa de estatística, que custeia, em princípio, a parte municipal das despesas do sistema estatístico brasileiro. Não tem êste artigo o objetivo de advogar a instituição duma taxa de organização. Desde logo, por motivos de ordem técnica: em matéria de tribu-

tação, cumpre estimular o critério de redução do número de tributos, tendo em vista certos efeitos, entre os quais a simplicidade e, em consequência, o menor custo do aparelhamento arrecadador. A seguir, por prudência: a criação duma taxa específica, para cobrir as despesas do preconizado serviço, valeria como um "handicap" para a idéia, acarretando-lhe resistências e incompreensões. Finalmente, porque a racionalização, sob cujos auspícios se assinaria o Convênio de Organização, deve admitir financiamento moderado, para guardar coerência com a sua própria razão de ser e, também, ainda por este condicionamento, dá lugar à promissora expectativa de que se auto-financie dentro de pouco tempo, pela economia trazida aos cofres municipais.

A função do Convênio, segundo o plano que se recomendaria para a nova mostra de associação de esforços e interesses das edilidades, seria o de declaração de propósitos, tomada de compromisso e fixação de linhas orgânicas.

Na declaração de propósitos ficaria expresso, em forma descritiva, embora flexível, despida das minúcias dispensáveis, a finalidade ou, melhor, os serviços que as administrações municipais teriam a esperar de sua correspondente disposição cooperativa.

A tomada de compromisso consignaria a responsabilidade de manutenção do pacto, ou, noutros termos, de respeito ao acôrdo dentro das condições que tivessem sido adotadas pelo consenso das partes, entre elas as estipulações de contribuição financeira e as hipóteses de extinção do serviço ou de denúncia unilateral.

Por seu turno, as linhas orgânicas projetariam o "modus faciendi", bem como a estrutura para suportá-lo e assegurar a articulação entre as partes.

Um programa de serviços poderia ser o constante do oferecimento de assistência enviado, em 1953, pelo Instituto Brasileiro de Organização, às municipalidades, traçado nos moldes a seguir:

a) elaboração da reforma dos serviços municipais, abrangendo a estrutura, o funcionamento do todo e das partes constitutivas, a formulação de projetos de lei ou decreto sobre pessoal (fixo, variável, lotação numérica e nominal, regulamentação de cargos e funções, estatuto, seleção etc.), material (simplificação, padronização, especificação, aquisição, guarda, distribuição, controle de consumo, conservação, recuperação etc.), orçamento (estimativa de receita, classificação de despesa, normas de execução e de apuração dos resultados etc.), comunicação e arquivamento etc.;

b) implantação de reforma, quando aprovada;

c) sondagem no mercado de trabalho público e privado, visando à conclusão quanto ao nível de vida no local e outros índices;

d) pesquisas sobre as condições do pessoal (encargos de família, grau de instrução, situação

funcional, remuneração, assistência necessária etc.);

e) levantamento e análise das despesas, segundo as várias verbas, e aconselhamento de medidas porventura oportunas;

f) outras indagações de natureza semelhante.

Interessante demonstração a ser prevista seria a dos efeitos, diretos e indiretos, financeiros e outros suscetíveis de verificação, que viessem a resultar das medidas de racionalização propostas e adotadas. É precioso meio de consolidação da confiança das partes nas operações de aperfeiçoamento dos serviços. Como diria o Técnico de Administração CUSTÓDIO DE ALMEIDA, é, na sua relativa objetividade, eficaz maneira de desincompatibilizar a técnica de racionalização com a sua clientela, onde quer que se tenha instalado a dúvida, por artes de malograda experiência anterior de aprendiz.

Quanto ao compromisso, no tocante a custeio de manutenção, haveriam de ser levadas em conta as desiguais possibilidades e necessidades dos diferentes Municípios. Para atender a equidade e evitar descontentamentos, propiciando vida longa e fecunda ao Convênio, várias maneiras de proceder podem, certamente, ser lembradas. Com o intuito de encaminhar a discussão da matéria, indicar-se-ia o expediente adotado por algumas associações internacionais, em casos semelhantes, e que se resume nas seguintes combinações:

1.º) predeterminação do máximo de despesa admitido;

2.º) estabelecimento dum certo número de classes de parciários, escalonados segundo o montante de unidades de despesas que se faça corresponder a cada uma;

3.º) classificação das partes contratantes, em conformidade com a população, a área territorial, o número de cidades e vilas e as distâncias a que ficam as partes, respectivamente, do local designado para sede do órgão executivo do Convênio;

4.º) soma das unidades de despesa e determinação, por cociente, da unidade de despesa;

5.º) fixação do encargo de cada parte, mediante o produto do valor unitário pelo número de unidades correspondentes à mesma.

Finalmente, a execução do Convênio caberia a um órgão central, desdobrado em setor administrativo, incumbido dos serviços de administração geral e, em particular, das comunicações e da articulação entre as partes, e setor técnico, incumbido do estudo das consultas ou solicitações, de caráter específico, das partes e da assistência, à distância ou no local, conforme parecesse necessário, bem como dos estudos permanentes dos diferentes aspectos da vida administrativa municipal, em conjunto e em relação a cada um dos subscritores do Convênio.

O órgão executivo poderia ser uma entidade instituída pelo Convênio ou qualquer organização técnica idônea, privada ou pública, escolhida, em virtude da delegação consignada no instrumento do acôrdo, pelo grupo de participantes eleito para dirigir a elaboração do Convênio e representar as partes nas suas relações externas derivadas do pacto firmado.

Razões práticas aconselhariam, aparentemente, se preferisse a segunda à primeira alternativa, na questão da forma executiva do Convênio, pelo menos de começo. Se outras não houvesse, a simples conveniência de evitar os tropeços em que esbarra, sem remissão, qualquer órgão iniciante de atividade nova é ponderável. E, desde que o terreno em que se coloca esta exposição de idéias é o da localização de elementos para debate e discussão, há tôda coerência em sublinhar aquêle oferecimento de serviços emanado do Instituto Brasileiro de Organização e nascido, ao que tudo indica, da percepção, coincidente com a que inspirou o presente trabalho, da inestimável valia da atuação contínua num serviço de organização para essa ou aquela administração municipal, tanto quanto, aliás, para qualquer administração ambiciosa de marcar expressivos índices de "performance".

Trata-se — ficou claro nas indicações acima — de organização em amplo sentido. Desprezou-se, de propósito, a acepção mais restrita que a palavra tem na fórmula, agora corrente, organização e métodos. Assim fazendo, teve-se em mira as condições de ineditismo do assunto para o maior contingente das administrações municipais do

país. Numá apreciação em termos gerais, o Convênio mereceria foros de pioneirismo, não apenas pelo fato de agrupar as municipalidades em tôrno do ideal de organização, mas ainda por abrir ensejo ao contato efetivo de numerosos governos locais com as aspirações e os processos que florescem à sombra da benfazeja flâmula. E pioneirismo da mais lídima expressão civilizadora, pelas conseqüências imediatas, que atingem, em cheio, o grupo representativo, por excelência, da vida coletiva local — vale dizer o corpo administrativo do Município — e mediatas, das quais, por amor a concisão, uma sômente, se porá em foco — o acréscimo da possibilidade de prestação de serviços — diga-se de serviços civilizadores — aos Municípios.

Convém frisar que não se substituiria, com vantagem, ao expediente ventilado o tratamento individual do problema pelos interessados. E' que, duma parte, a mão-de-obra técnica, no setor de atividades em tela, continua escassa no país, dificultando a multiplicação das agências organizadoras, e, de outra, a sugerida associação daria lugar à contínua permuta de resultados da experiência, com efeito fomentador da renovação de aquisições práticas e teóricas na esfera do aperfeiçoamento dos processos da administração.

Em remate, êste ensaio sumaríssimo parece conter, implícita, uma tese em cuja defesa poderia empregar o brilho de sua inteligência algum participante do último Congresso de Municípios. Da necessidade de estabelecer-se, mediante convênio, um serviço comum de racionalização das administrações municipais.

Autonomia Científica e Didática do Direito Municipal

Prof. ALCIDES GRECA

(Da Universidade Nacional do Litoral, da Argentina)

ALCIDES GRECA, O MESTRE

1. A presença neste instante, aqui entre nós, no III Congresso Nacional de Municípios, do eminente Mestre Prof. Alcides Greca, da República Argentina, é motivo de júbilo, da maior satisfação para os municipalistas brasileiros.

A sua posição científica, autor de um dos melhores tratados do continente americano sobre a matéria municipal, intitulado "Derecho y Ciencia de la Administración Municipal" e a sua autoridade como Professor de Direito Municipal na Cátedra de "Direito Municipal Comparado", da Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais de Santa Fé, além da de Direito Administrativo da Faculdade de Ciências Econômicas de Rosário, da Universidade Nacional do Litoral, constituem algo de grande relêvo e capaz de consagrá-lo como uma figura singular no campo do Direito, da Ciência e da Administração municipais em nosso continente.

Um Mestre incorruptível, um professor honesto intelectualmente falando, um caráter diamantino, um amigo dileto do Brasil, Alcides Greca é um nome que dispensaria apresentação, entretanto, ela representa uma homenagem ao magnífico líder municipalista das Américas. Alcides Greca é um nome americano.

Esta é a terceira vez que vem ao Brasil, já tendo ido em 1948 à Bahia, ao Rio e a São Paulo, realizando conferências e estudando o ambiente cultural e social brasileiro. De volta ao Brasil Alcides Greca escreveu uma das páginas mais cintilantes, de sensibilidade literária, de psicologia humana e social, de interpretação histórica, de amizade fraternal e sincera, de espiritualidade que traduziu no seu ensaio "Baianos e Bandeirantes". A minha amizade a Alcides é profunda, tem raízes no meu sentimento mais íntimo e no afeto mais franco do meu coração. Apreendi a admirá-lo desde 1945, quando iniciava os meus estudos, a minha pesquisa científica, os meus contatos nacionais e internacionais, no campo do Direito, da Ciência e da Administração municipais. Apreendi nos seus livros os primeiros ensinamentos sobre a sistematização da ciência municipal. A sua monumental obra de sistematização científica, consubstanciada no seu tratado de quatro volumes, continuador das primeiras tentativas sistematizadoras do Direito, da Ciência e da Administração Municipais, de Posada, Carrera Justiz,

Dalloz, Lino Neto, Ramiro Capablanca, Sebastián Velásquez Picaluga, Adriano Carmona Romay, José Martí, Adolfo Korn Villafañe e outros.

Sinto-me orgulhoso por ser da sua escola doutrinária, ele é um dos melhores mestres das Américas na matéria municipal. Forma, hoje em dia, com Carmona Romay, William Munro, Carlos Morán, Germán Barbato, Herbert Emmerich, de Lesseps Morrison, J. Lyle Cunningham, Alberto Demicheli, Luiz Boffi, Carlos Mouchet e outros, um grupo de pioneiros da fase de sistematização dos problemas municipais. O seu programa de ensino constitui um fator positivo de evolução das idéias sistematizadoras.

Acaba Alcides Greca de publicar um trabalho dos mais importantes: "Situação e Hierarquia do Direito Municipal", inserido no vigoroso "Anuario del Instituto de Derecho Público", sob sua direção, da Faculdade de Ciências Econômicas de Rosário, da Argentina. Este seu estudo é um complemento em certos aspectos de trabalhos anteriormente realizados, adicionando à sua experiência, à sua cultura admirável e à sua constante pesquisa científica.

Alcides Greca é professor universitário, exerce o jornalismo, amante da literatura, dedicado à ciência, apreciador da arte, e um democrata convicto e honesto. Tem na vida a marca do exílio, como prova palpitante de sua coragem cívica e de sua independência política (no alto sentido da expressão).

Na política municipalista continental tem Alcides Greca um lugar proeminente, destacado, digno de nota. Representa uma de suas pilastras, um dos seus sustentáculos, um dos seus pontos de apoio, seguro e firme.

NOVOS RUMOS DA POLÍTICA MUNICIPALISTA CONTINENTAL

2. O Brasil anseia por uma política municipalista continental mais coordenada e de propósitos de coesão mais acentuados. Acalentam os municipalistas brasileiros uma unidade de ação mais profunda das Nações Americanas. Reivindicamos uma política continental municipalista firmada nos pontos seguintes:

1.º) A unificação em uma única entidade, da "Comissão Pan-Americana de Cooperação Intermunicipal" e do "Instituto Interamericano de

História Municipal e Institucional", aparentemente com finalidades diversas, porém, praticamente com os mesmos objetivos;

2.º) A integração dos líderes municipalistas nessa entidade única, sem exclusão de nenhum, com o apoio de todos os Municípios e Nações Americanas;

3.º) A consolidação da doutrina municipalista nos países americanos, respeitando-se a ideologia de cada qual, as suas tradições históricas e as suas tendências institucionais;

4.º) A unificação do pensamento municipalista consubstanciado nas resoluções e conclusões dos Congressos Americanos realizados pelas duas entidades acima mencionadas, formando-se uma base doutrinária única.

Eis, senhores municipalistas brasileiros, reflexões para novos rumos da política municipalista continental, inspirada com a presença dos eminentes e consagrados Mestres Alcides Greca e Carlos Morán, no III Congresso Nacional de Municípios, especialmente convidados para assistirem aos nossos trabalhos, pela projeção continental, pela orientação doutrinária, pela experiência e pelo mérito cultural, científico e moral de ambos os líderes do grande movimento municipalista continental.

Carlos Morán merece os aplausos dos municipalistas brasileiros pela sua dedicação e boa liderança do nosso movimento no âmbito continental. Os nossos aplausos ao seu valor e ao mérito de seus trabalhos.

O BRASIL CONSOLIDA SUA POLÍTICA MUNICIPALISTA

3. O Brasil consolida a sua política municipalista e ajuda a traçar os fundamentos da nova doutrina, nos aspectos filosófico, jurídico, científico, cultural e ético.

A presença do Prof. Alcides Greca entre nós, neste instante histórico marcante para o destino do municipalismo brasileiro, representa o espírito de unidade continental e dos sadios propósitos pan-americanos. Os municipalistas brasileiros não são isolacionistas, pelo contrário, lutam e trabalham no sentido de uma unidade continental, pela maior compreensão entre as Nações Americanas, com fundamento na identidade cada vez crescente

dos seus Municípios. O estudo da política municipalista continental está preocupando os líderes do movimento municipalista brasileiro. O Brasil adota em termos definitivos a doutrina municipalista, assumindo hoje um papel preponderante neste aspecto, entre as Nações Americanas. Comparemos, pessoalmente, a dois Congressos Inter-americanos de Municípios, patrocinados um pelo "Instituto Interamericano de História Municipal e Institucional" e o outro pela "Comissão Pan-Americana de Cooperação Intermunicipal", e notamos em ambos que a posição do Brasil foi mais de expectativa, de apoio a tais entidades, sem contudo assumir um papel de alta transcendência decorrente de sua situação histórica e doutrinária no campo das idéias municipalistas.

Hoje não é possível ao nosso País manter esta pálida atitude de expectativa e de apoio formal às deliberações desses conclave interamericanos de municípios. Terá, doravante, de assumir um papel mais saliente, sem sentido exibicionista, porém falando com mais franqueza e mais autoridade, em virtude da sua projeção cada dia maior no terreno cultural, científico e de liderança associativa nos assuntos municipalistas nas Américas.

A presença do Mestre Alcides Greca nesse histórico III Congresso Nacional de Municípios importa na comprovação dessa posição do Brasil na política municipalista americana. A nossa posição é clara e de sentido unitário. Os nossos propósitos estão definidos em nossas diretrizes doutrinárias. A evolução do pensamento municipalista brasileiro é algo surpreendente e digno de realce nas Américas.

Devemos render as nossas homenagens ao consagrado municipalista Osório Nunes, um autêntico líder do municipalismo entre nós, pelos esforços que empreendeu junto aos poderes competentes, especialmente perante o Ministério das Relações Exteriores, para a vinda ao Brasil, neste momento, do eminente Professor Alcides Greca, em cooperação com Rafael Xavier, Emilio Póvoa, Araújo Cavalcanti, Delorenzo Neto, Machado Vila e outros.

Ouçamos, pois, a palavra autorizada do Prof. Alcides Greca, um dos melhores líderes do municipalismo americano, que irá proferir mais uma magistral aula, dissertando sobre o palpitante e atualizado tema: "Autonomia Didática do Direito Municipal." YVES DE OLIVEIRA.

ESCOLHI esta solenidade e este qualificado auditório, em que se encontram as mais eminentes personalidades do movimento municipalista do Brasil — o país que caminha na vanguarda da América Latina na realização dos postulados da ciência com que nos preocupamos — para formular a retificação fundamental de uma doutrina que tenho sustentado na cátedra e nas minhas publicações. Pretendo referir-me à coloca-

ção do direito municipal no campo das ciências jurídicas, à sua hierarquia, à sua autonomia didática e científica.

Não é desdouro retificar e reconhecer o erro, quando isso resulta de novos estudos, de profundas meditações e da observação imparcial dos fatos. Se a evolução é uma condição iniludível do progresso, ainda mais o é no campo da cultura.

Em 1917, quando publiquei a primeira edição de minha obra "Direito e Ciência da Administração Municipal", eu dizia, no prefácio, que o direito municipal é uma parte especializada do Direito Administrativo, e se encontra, como este, em constante evolução, adaptando-se ao progresso que se realiza na estrutura do Estado. Na edição ampliada de 1943, mantive-me na mesma posição doutrinária. Nela eu coincidia com a tese de BIELSA, sustentada em seu trabalho "Princípios do Regime Municipal", circunstância que deu motivo a que o ilustre professor da Universidade de La Plata, hoje Eva Peron, Adolfo Korn Villafañe, denominasse a essa tendência administrativa de "Escola do Litoral".

Confesso que não foi meu propósito, ao defender essa tese, criar uma escola; entretanto, a denominação teve certa repercussão mesmo fora das fronteiras da Argentina. Professores do Brasil e de Cuba atribuíram-lhe méritos, seja para adotá-la ou para contradizê-la. Na Argentina, juntou-se aos administrativistas o prof. Villegas Balsabilbaso, em seu recente e grande tratado sobre Direito Administrativo. Ele nega ao Direito Municipal a categoria de Direito autônomo. Entretanto, depois de argumentar a respeito, termina dizendo: "É certo que as atividades comunais, inquestionavelmente complexas e variáveis, apresentam modalidades que derivam da evolução e transformação das cidades, mas que não podem modificar a natureza dos elementos constitutivos das relações jurídicas, pelos simples fato de se limitarem à aplicação do regime jurídico que as regula na esfera municipal. Em síntese, poderia aceitar-se, por motivos de sistematização e como necessidade de valorização dogmática, o direito administrativo municipal. O mesmo Greca — acrescenta — considera o Direito Municipal como uma especialização do Direito Administrativo".

Sem chegar à tese extrema de KORN VILLAFANE, para quem os municípios "se definem ostensivamente como Poderes do Estado, dotados de autonomia política, isto é, como Repúblicas representativas", considero hoje que os governos locais, por seus antecedentes históricos, por sua organização necessariamente democrática e de aproximação, como também pelos importantes objetivos que colimam na vida do Estado e da sociedade, devem ser considerados organismos políticos e administrativos que se desenvolvem em sua órbita própria, vale dizer, livres da ingerência ou avassalamento dos outros poderes do Estado, salvo no que é essencial ao funcionamento harmônico de todas as instituições criadas pela Constituição. Esse o motivo por que discordamos de Bielsa quando os considera meras autarquias territoriais e, mais ainda, da jurisprudência da Suprema Corte Nacional de Justiça e dos demais tribunais argentinos, ao sustentarem que são poderes delegados do governo estatal.

Também aqui, no Brasil, a teoria dos municípios autarquias tem seus cultores. Archivaldo Severo, em seu livro "O Moderno município brasileiro", passa em revista algumas opiniões, men-

cionando, entre outras, a de Álvaro B. de Magalhães, ao afirmar que "a comuna não é uma entidade estatal, nem política, mas administrativa. Em seu "governo", acrescenta, não pratica atos de governo, e por isso não é governo". Menciona também opinião similar de Levi Carneiro, à qual o autor parece aderir, embora mais adiante diga: "A função do município, no seu mais elevado conceito político-social, há de ser proporcionar o conforto, a segurança e a tranquilidade de seus habitantes. Cuida do desenvolvimento das relações sociais, colaborando na formação de um verdadeiro círculo de relações entre os entes humanos.

Isto equivale, ao menos, em reconhecer as importantes funções políticas do município.

Em contraposição a estas opiniões, consignaremos as de outros eminentes professores brasileiros. Referir-me-ei, em primeiro lugar, à do exímio professor paulista Meireles Teixeira, que declara: "de fato, se os municípios não constituem meras criações do Poder Público, se não ficções legais, são agremiações sociais espontâneas, nascidas em consequência da vida em comum de caráter eminentemente local. Meireles cita, para robustecer sua opinião, uma frase do publicista argentino Armando, para quem "os municípios são corporações territoriais que se assentam sobre uma base social, associações naturais que adquirem forma independente do Estado, sem constituírem organismos artificiais criados por este".

Outro paulista, Barbosa de Campos Filho, diz: "O município — todos o sabem — é a menor das unidades político-administrativas. É menor certamente como extensão territorial, como valor econômico, como índice financeiro; contudo, é de fundamental importância como elemento de vida política em seu sentido mais elevado, quando as instituições se orientam pelos rumos democráticos. Outrossim, se diz, com grande fundo de verdade, que não pode haver vida democrática nacional sem uma intensa vida democrática municipal".

Homenageando ao meu qualificado contraditor, o prof. Korn Villafañe, terminarei estas citações reproduzindo a que ele faz de dois eminentes publicistas argentinos da primeira metade do século passado, que têm a glória de haver estabelecido as bases da organização de meu país. Juan Bautista Alberdi, o célebre autor de "As Bases", transcreve os seguintes parágrafos de Esteban Echeverría, o não menos famoso autor do "Dogma Socialista", que escrevia sob a tirania de Rosas este luminoso pensamento, referindo-se aos municípios: "Esta instituição deveria ser educadora como uma escola, conservadora e protetora como uma autoridade social... Pois bem: qual a instituição que na história e na prática das sociedades modernas, preenche de modo mais completo essas condições? — A instituição municipal. Ela devera ser o princípio, a base *sine qua non* da organização da sociedade argentina. Para mim está na organização do *distrito municipal* o germe da organização do meu país".

Acrescentaremos, de nossa parte, que quase todos os publicistas argentinos concordam em que Rivadavia, ao suprimir os cabidos, sem dotar as cidades de outra forma de governo local, preparou o caminho para o advento da ditadura de Rosas.

Os diversos ramos das ciências jurídicas se distinguem por seus fins, seus meios de aplicação e suas fontes. A metodologia pode ser comum, o que dependerá, principalmente, das tendências filosóficas do autor que os estuda.

Nem as fontes, nem os fins, nem os processos de aplicação das normas são estritamente os mesmos no Direito Constitucional, no Direito Administrativo e no Direito Municipal. Existem, de certo, fins, meios e fontes comuns; entretanto, o que em um é de singular importância, nos outros é meramente accidental. Tomemos, por exemplo, entre as fontes, o costume e a jurisprudência. O costume é fundamental no Direito Constitucional, bastante apreciado no Direito Municipal e de nenhuma significação no Direito Administrativo. A jurisprudência tem importância fundamental no Direito Constitucional, ao passo que é muito relativa no Direito Administrativo e no Municipal. Uma fonte que todos os autores esquecem, mas que tenho assinalado na cátedra e no livro: as descobertas científicas e a técnica industrial revolucionaram e revolucionam, dia a dia, o campo dos serviços públicos, ao passo que nenhuma influência têm tido nos domínios do Direito Constitucional. Eis por que os ingleses podem reger-se por uma Constituição quase milenária mas devem estar em dia com as normas da administração pública.

Vejamos sumariamente os objetivos. O direito constitucional e o direito administrativo regulam a vida da Nação e de seus Estados; o Direito Municipal vela pela vida da cidade e de seus vizinhos. Aquêles asseguram a soberania, fazem efetivas as leis, estruturam e dão vida, à forma de governo, asseguram os direitos e as garantias do cidadão, este nos torna grata a vida, proporciona o bem-estar e a saúde, ampara a família em suas necessidades imediatas e possibilita ao indivíduo desenvolver normalmente suas atividades no conglomerado social onde atua. A ação daqueles direitos é mediata e o cidadão está pouco menos que inerte ante seus efeitos ou seus agravos; no campo municipal tudo ele recebe de primeira mão, contando com meios efetivos de defesa. Sob as normas do direito municipal o homem constrói sua habitação, adquire seus alimentos, acorre ao seu trabalho, educa seus filhos, desfruta de diversões, e mesmo depois da morte tem o lugar onde descansem os seus despojos.

Na instituição municipal, devemos atender, por conseguinte, a dois aspectos: o histórico-institucional, que deve ser estudado à luz de uma ciência própria, o direito público municipal, e o estritamente administrativo, em que se aplicam as regras e princípios que dão forma ao direito e à ciência da administração. Este direito e esta ciência

são comuns a todos os organismos do Estado onde haja administração e onde se organizem serviços públicos, pertençam estes à Nação, às províncias ou aos municípios.

Consideremos, primeiramente, o aspecto histórico-institucional e vejamos como o direito municipal tem categoria científica para ser considerado como um ramo autônomo dentro das ciências jurídicas.

Certos ramos do direito público adquiriram aparente preponderância em virtude, também, da aparente repercussão que se atribui à aplicação de suas normas positivas e ao enunciado de seus princípios básicos no desenvolvimento da vida dos Estados. Isto ocorre com o direito constitucional e com o "pseudo" direito internacional. Assim nos expressamos sobre esta importante ciência jurídica, porque é necessário reconhecer que, em que pesem os séculos transcorridos desde que as nações pretendem reger-se por normas de convivência, não se consubstanciou ainda em verdadeiras normas positivas, com as respectivas sanções e os tribunais que as apliquem. Não obstante a grande propaganda, o direito internacional é um direito em gestação. Os pactos assim como as regras que regem a Sociedade das Nações só se cumprem quando convêm às partes e este não é, por certo, o *desideratum* do Direito.

O direito constitucional, como hoje o entendem, é um direito relativamente moderno, como moderna é a formação das nações-estados que o aplicam. Durante o regime feudal, vigoravam cartas, pactos, foros e costumes, com normas e matizes essencialmente locais ou regionais. Os príncipes, que atribuíam a seu poder uma origem divina, não se regiam por constituições. Respeitavam, às vezes, a tradição ou as cartas que eles mesmos outorgavam a seus súditos e que, não poucas, estes lhes arrancaram com as armas na mão. Famosas são as lutas dos bascos e dos comuneiros de Castela, caídos estes heróicamente nos campos de Vilalar.

O direito municipal aparece desde logo no clã e se afirma na cidade-estado, que precedeu a formação dos reinos e das nações. De comêço, tôdas as instituições políticas jurídicas e administrativas são essencialmente locais.

A única instituição de direito público que existe desde os albores da civilização e que subsiste e subsistirá sempre, é a do governo comunal.

O direito municipal é para o direito público o que a família e a propriedade são para as instituições de direito privado. O direito municipal é a pedra angular de todo o direito público. Os direitos políticos e as liberdades cívicas nasceram nas comunas.

O direito constitucional é, na realidade, um direito intermunicipal, circunscrito ao território de um Estado, assim como o direito internacional será no futuro um direito entre nações; ou melhor, um direito superconstitucional aplicado a tôdas as nações.

O direito internacional é ainda um direito débil, em plena infância. O direito constitucional, ao contrário, já é vigoroso e chegou a plena madureza. O Direito Municipal, mais maduro ainda, às vezes cede o passo a seu robusto filho, legando-lhe noções ou princípios que lhe são necessários para que se afirma e progrida.

No direito municipal existe, como o declaramos anteriormente, uma parte que se refere a normas administrativas, com especialidade a serviços públicos e organização financeira, que são comuns à organização do Estado em todos os seus aspectos. Entretanto, há outra parte mais imutável, que tem suas raízes no passado e que é anterior ao próprio Estado, em suas formas atuais de estruturação. Eis por que a instituição municipal não deve ser considerada como uma criação do direito constitucional. Afirmamos, com todo fundamento, que o direito constitucional é uma consequência, uma derivação do direito comunal.

Assim como existem os direitos naturais do homem, pode-se dizer que existe um direito natural municipal, aplicável a todos os núcleos urbanos do mundo. Este direito natural municipal compreenderia os seguintes postulados:

- a) livre autodeterminação do município para eleger seus governantes;
- b) legislação local própria, referente também a problemas locais (costumes, trânsito, edificação etc.);
- c) organização dos serviços públicos locais (comunicações, iluminação, saúde, esgotos, águas potáveis, polícia etc.);
- d) recursos próprios, vedados ao Estado nacional ou provincial.

Passemos agora a elucidar o mais importante aspecto deste estudo: a definição do direito municipal.

A instituição política primogênita do mundo, o governo da comuna, que aparece ao se constituírem as primeiras aglomerações sociais, não têm sido de definições concretas, universalmente aceitas. Há grande disparidade de critérios, tanto na legislação como na doutrina, para se estabelecer o que se deve entender por administração ou governo local. Não aconteceu o mesmo com a instituição política do Estado, que aparece posteriormente, e cujas definições chegaram a concretizar-se em fórmulas quase axiomáticas, já clássicas por sua constante repetição.

Confessamos que, embora tenhamos dedicado boa parte de nossa vida e vários volumes ao estudo do direito e da ciência da administração municipal, passamos por alto sobre este transcendente aspecto de ambas as matérias. Englobamos, em um extenso capítulo, a definição de cidade, fazendo referência especial às cidades da América; porém admitimos que seu corolário lógico devesse ser a definição da instituição local chamada a reger seu desenvolvimento político, social, econômico e administrativo. Este vazio veio a ser preenchido pelo nosso mestre e ilustre colega

da Universidade de Havana, o professor Carmona Romay, mediante proposição fundamental apresentada ao Congresso Interamericano de Municípios que acaba de se realizar em Montevideu.

Não obstante Carmona Romay tenha versado com mais profundidade os aspectos jurídicos e políticos da instituição comunal, podemos classificá-lo como o verdadeiro sociólogo do municipalismo. Suas definições sobre direito municipal e governo local nos permitem esta apreciação. Cabe destacar, além disso, que para chegar a esta admirável síntese se requer um conhecimento cabal das mais diferentes escolas do direito e haver compulsado as obras dos grandes tratadistas que a sustentam. A referência a Kreusse, Arhens, Del Vechio, Giner, Kelsen, Nitti, Salandra, Posada, Wagner, Duguit, Jèze, Fleiner, Storni, Hauriou, Renard e outros comentaristas é suficiente para demonstrar a dedicação assídua do professor Carmona ao estudo das ciências políticas e econômicas.

O Professor Carmona, embora qualifique de notabilíssima proposição a definição do ilustre publicista uruguaio Alberto Demicheli, no Congresso Pan-Americano de Municípios de Havana, contudo não a aceita, por considerá-la sob a influência da tendência da filosofia positivista do direito e, acreditamos também, por ser insuficiente. Segundo Demicheli, "o município é uma vasta rede de serviços locais, de caráter especializado e técnico, que exigem para sua eficaz prestação um regime descentralizado de governo autônomo". Para Carmona Romay, "o município é a sociedade local transfamiliar, politicamente organizada, compreendida dentro de uma extensão superficial naturalmente determinada pelas necessárias relações de vizinhança, com o mínimo de condições precisas para atender às despesas do próprio governo".

Sendo toda definição uma descrição sintética do definido, em que se deve apresentar o essencial ou o realmente importante para chegar ao seu conhecimento, consideramos que na definição proposta pelo Prof. Carmona nada falta e nada é demais. Quando define o município, envolve seus elementos constitutivos: a aglomeração social, a extensão territorial, a organização política, as relações de vizinhança e o mínimo de condições econômicas necessárias para a garantia de governo próprio. Só poderíamos objetar que faltaria mencionar as condições de subordinação do município moderno a um todo maior, que é o Estado. Da mesma forma que a cidade, é uma célula no vasto organismo da nação. Entretanto, esta aparente omissão fica justificada na definição que nos propõe para "governo municipal", ao dizer que este "é o conjunto de órgãos ou poderes da sociedade infra-estatal, instituídos para promoverem a satisfação das necessidades peculiares da coletividade e a prestação dos serviços públicos locais, de acordo com a constituição e dentro da extensão territorial atingida pela jurisdição do município".

Concordamos amplamente com o professor cubano quando declara que, cientificamente, é in-

sustentável o sistema da escola legalista, que deixa ao arbítrio do legislador a criação, modificação e supressão de municípios. Diferimos apenas no processo para combatê-lo. Ele opta pela conveniência de consignar nas Cartas Constitucionais definições concretas do que se deve entender por "município" e "governo municipal", assim como por uma enumeração de suas atribuições; nós optariamos pela adoção do sistema da "carta livre", que não deixa de ter seus riscos, mas que, pelo nosso critério, satisfaz totalmente aos postulados da autonomia e entrega aos munícipes a mais ampla liberdade para a elaboração de sua forma de governo local. O sistema da carta livre foi defendido no Congresso de Petrópolis pelos delegados paulistas e pelo eminente professor e publicista do Rio Grande do Sul, Machado Vila, que se lhes juntou expressando que no Estado gaúcho a autonomia municipal tivera sua mais cabal realização nesse sistema.

Não somos partidários da inclusão de definições, tanto nas leis como nas Cartas Constitucionais dos Estados. Será preciso buscar sempre os conceitos básicos das grandes instituições políticas na doutrina de mestres consagrados. Salvo raras exceções, nenhuma carta constitucional moderna define o que se deve entender por República, por Nação, liberdade, democracia, poder de polícia ou justiça. O mesmo critério se deve adotar com relação à instituição municipal. Se bem acreditemos que os elementos constitutivos da instituição política mais velha do mundo estejam fora de toda discussão, contudo devem adotar-se certos termos e cercá-la de determinadas garantias para que não seja desnaturada.

Ante essa dissidência, concordamos com Carmona Romay em que as atribuições do governo local devem ser matéria de enumeração, sem que isso deixe supor, como muito bem o declara, se excluam seus poderes originários, que têm existência na própria índole da instituição.

Aceitar a tese de que somente são assuntos da competência do governo da comuna os que não competem ao governo do Estado ou aos conselhos, assembléias e governadores provinciais ou departamentais, será catalogar o município em uma espécie de "receptáculo institucional de resíduos", inadmissível por sua origem histórica e por sua indiscutida gravitação na vida cívica dos povos.

Esta posição doutrinária de Carmona Romay é a que cabe, e como acertadamente dizem os consideranda de sua proposição, é também "à necessária consequência da autonomia e não de uma descentralização administrativa ou de uma chamada autarquia municipal".

A ação do Estado nacional ou provincial em matéria de obras públicas, comunicações, saúde, educação, cultura, polícia, fomento industrial, assistência à população, não deve excluir a atividade paralela e às vezes mais eficaz, das autoridades locais. Na Argentina, admite-se, de acordo com preceitos de sua Constituição, a coexistência

de atividades e objetivos da nação e das províncias em matéria de progresso e educação, o que alguns autores denominam "poderes concorrentes". A mesma tese deve ser aplicada ao se relacionarem as atividades do Estado com o município.

Relativamente ao máximo de atribuições outorgadas ao governo local, podemos citar o exemplo do regime de "magistrat" da Alemanha Imperial. As autoridades municipais tinham faculdades de iniciativa em tudo aquilo que não afetava a Constituição do Império. Por isso mesmo, as cidades alemãs daquele tempo se distinguiam como as mais higiênicas e mais bem administradas do mundo.

Reconhecemos que as exigências da vida moderna, particularmente para a realização eficiente de obras públicas, nos conduzem à necessária formação de organismos de cooperação e coordenação intermunicipal, ou a direta intervenção do Estado. A planificação em geral, construção de rodovias, a realização de serviços de comunicação, de energia elétrica e de água potável, entre outros, exigem, nos grandes aglomerados de núcleos urbanos justapostos, uma organização intermunicipal com a consequente intervenção reguladora do Estado. Esses organismos têm sido objeto de nosso estudo especial.

Outro aspecto interessante da definição do prof. Carmona, que devemos destacar, é aquele em que declara que o município "compreende uma extensão superficial naturalmente determinada por necessárias razões de vizinhança". Se os legisladores do Uruguai e da Província de Buenos Aires tivessem levado em conta esse elemento essencial do município, não haveria a anomalia que atualmente apresentam quanto à sua jurisdição territorial. As referidas municipalidades se constituíram sobre extensões de território que compreendem todo um departamento com suas diversas populações, distanciadas umas das outras. Na Província de Buenos Aires, por exemplo, acontece que cidades de mais de 50.000 habitantes são administradas no local por uma simples delegação, e com escritórios, e agem em representação das autoridades comunais que residem em outra população de menor importância.

O sistema, conforme esclarecemos ao comentá-lo em nossa obra não corresponde à verdadeira finalidade do governo comunal, que consiste em dotar todo centro povoado de uma administração exclusiva e autônoma.

Os inconvenientes do sistema buenairense são múltiplos e graves. Os centros urbanos de escassos habitantes são escravizados pelos que têm uma população mais numerosa, desde que, dispondo de maior número de eleitores, adquirem influência decisiva na eleição das autoridades municipais. As pequenas populações que têm seus problemas e seus anseios, devem contar, para resolvê-los, com a conformidade de outros núcleos estranhos, quando não antagônicos. A Câmara Municipal deixa de ser uma corporação de bons

vizinhos para converter-se em um pequeno parlamento, com todos os seus defeitos e inconvenientes. A sede, um tanto afastada das autoridades municipais, obriga os vereadores e munícipes domiciliados nas vilas tributárias a realizarem verdadeiras viagens cada vez que têm de se ocupar de assuntos da localidade ou de negócios relacionados com a administração municipal.

O sistema uruguaio-buenairense corresponde, de certo modo, à estrutura dos burgos-condados ingleses, que se explicam na Inglaterra pela sua devoção à *commonlaw*. Cabe assinalar que mesmo nesse país o município com jurisdição territorial de condado é uma exceção.

Estudemos agora o aspecto didático da matéria. Observaremos previamente que se algumas vezes dizemos municipalismo e outras direito municipal, é porque entendemos que, embora não sejam termos antagônicos, não têm precisamente o mesmo conteúdo. O municipalismo envolve, de certo, o direito municipal, mas tem uma acepção mais ampla, no sentido de que além do aspecto jurídico-institucional do governo local, se engloba nele a ciência da administração, na qual têm papel preponderante o urbanismo e os serviços públicos. Também no direito administrativo, Bielsa na Argentina e Brandão Cavalcanti no Brasil, ao tratarem separadamente o essencialmente jurídico e o que concerne à arte ou ciência de administrar.

Nos países mais adiantados do mundo não só se separa atualmente o ensino das ciências que concernem ao município, como também se criaram numerosos institutos, onde se cursam disciplinas destinadas a prover de técnicos e administradores os governos locais.

Desde 1911 existe em Dusseldorf (Alemanha) uma Universidade dedicada exclusivamente ao ensino de todos os ramos da administração municipal. Em Frankfurt do Mein inaugurou-se em 1914 uma Faculdade para estudo do desenvolvimento geral das cidades, o que se denomina *Goethianasuckembergiana*, em homenagem ao poeta Goethe, que em 1832 havia propiciado a criação de universidades destinadas ao preparo de funcionários que devem administrar as cidades.

Na Universidade de Berlim criou-se uma faculdade de ensino urbanístico. Na França, criou-se em 1909 a Escola de Altos Estudos de Paris, incorporada imediatamente à Universidade e que outorga títulos de urbanista. Esta instituição se transformou depois no Instituto de Urbanismo, que se divide em duas seções: a Escola Nacional de Administração Municipal e o Instituto de Urbanismo propriamente dito.

Desde 1921 existe na Bélgica o Instituto de Altos Estudos, a cargo de eminentes urbanistas. O ensino de urbanismo na Grã-Bretanha foi implantado nas Universidades de Sheffield, Leeds, Bristol, Dublin, Londres e Liverpool.

A American Society of Planning Oficial, com sede em Chicago, dirigida pelo eminente urbanista Walter H. Blucher, publicou, em 1942, inte-

ressante *memorandum* em que passou em revista os programas de 23 universidades dos Estados Unidos, nas quais se preparam profissionais para as carreiras de urbanista e de administrador municipal. As principais universidades dos Estados Unidos organizaram amplamente os estudos urbanísticos, dividindo-os em vários cursos. Entre elas nos limitamos a mencionar as de Columbia, Cornell, Washington, Americana, da Califórnia em Berkeley, da Califórnia do Sul, Chicago, Michigan e Nova Iorque.

O municipalismo em nossa América Latina não tem estes auspícios, salvo o vigoroso movimento no Brasil e o não menos apreciável do grupo de estudiosos de Havana, de onde partem as iniciativas dos Congressos interamericanos de municípios.

O Brasil tem um grande líder em Rafael Xavier, que não se dá tréguas em suas campanhas. Tem uma fé apostólica porque, como bem disse, "o municipalismo representa o caminho certo para a instauração neste país de uma autêntica democracia. A autonomia municipal, dentro da elevada educação cívica, possibilita a formação do elemento humano com que se constituem e se consolidam os regimes de liberdade."

Outro campeão desta titânica empresa, Osório Nunes, proferiu estas proféticas palavras, que faço minhas e oxalá algum dia se cumpram também na Argentina: "Quando o município brasileiro, com métodos modernos, torne a assumir a posição que lhe compete na estrutura nacional, representando uma garantia de progresso e nunca um fantasma de atraso para as populações, o Brasil terá alcançado a etapa decisiva de sua existência como povo".

Como bem vemos, Nunes e Xavier, no presente, dão as mãos a Alberdi e Echeverria no passado argentino, para apreciarem as virtudes de um autêntico municipalismo como o melhor caminho no sentido da revitalização da vida democrática de nossos povos.

Um Estado que arrasa as liberdades locais, que prescinde do municipal, poderia comparar-se ao acampamento de um Exército, onde tudo tem a mesma formação, onde tudo é dirigido, de onde desapareceu toda a iniciativa para obedecer a uma só vontade, a uma só voz de comando.

Os países do mundo, de intensa vida municipal, apresentam as mais belas cidades, onde tudo está organizado, onde primam o conforto, a ordem e a limpeza. Tais as cidades dos Estados Unidos e do Canadá. Ao contrário, nos países onde se pretende da capital dos Estados, dirigir a ação municipal, acontece o que disse um turista inglês ao se referir a uma cidade do interior da Argentina, que visitara: "Naquela cidade as rodas dos carros eram quadradas". Tais eram os saltos que o veículo dava devido ao calçamento desigual, até chegar ao hotel.

Desde 1921 a Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Nacional do Lito-

ral, era a única da Argentina que havia incluído em seu plano de estudos o ensino do direito municipal como um ramo autônomo, do direito público. Nas outras, o direito municipal se estudava somente em seu aspecto constitucional, mediante dois ou três temas que se acrescentavam aos programas de direito público estadual.

Com a criação desta cátedra, a Universidade do Litoral colocou-se à altura dos verdadeiros interesses do país, adiantando-se ao que já se reclama como uma necessidade em outros institutos de ensino superior.

A incompreensão ou a deficiente formação de alguns interventores, assim como de pretensos reformadores dos planos de estudo universitário, era o entrave ao ensino desta matéria, exatamente em momentos em que se propiciava seu estudo especializado até nos parlamentos, como aconteceu no Brasil e como ocorreu, igualmente, nos recentes Congressos interamericanos de municípios.

O verdadeiro líder continental da luta em prol da criação de cátedra onde se ensine a ciência municipal, nas Universidades da América Latina, foi e continua sendo o meu querido amigo Yves de Oliveira. Assim o demonstrou já em 1946, em sua conferência da Bahia, com a qual inicia sua alentada e valente obra "Doutrinação Municipalista". Voltou a fazê-lo no manifesto que apresentamos nessa cidade, em 16 de novembro de 1948. Ofereceu proposições, unânimesmente aprovadas, no Congresso Interamericano do Município de Buenos Aires, em Mar del Plata, e no mais recente, em 1953, realizado em Montevideu. A esta ação sem desfalecimentos se segue a apresentação de um projeto de Aliomar Baleeiro, na Câmara dos Deputados do Brasil, que hoje culmina com a criação da cátedra na Universidade de São Paulo.

O pouco direito municipal que hoje se ensina nas Faculdades de Direito da Argentina, está diluído nos temas de um chamado direito público provincial, que, na realidade, é direito federal. Fazem-se algumas referências ao mesmo no estudo do direito constitucional e do direito administrativo. Trata-se de um mau e ineficiente ensino, que só consegue ministrar noções sumárias.

Já dissemos que o direito municipal é anterior ao direito constitucional, que é o pai do direito constitucional e, por conseguinte, de certa maneira, o é também do direito administrativo. Pior ainda é sua colocação no direito federal. O direito municipal existe, ou deve existir, tanto no regime federal como no unitário. Poderia afirmar-se que dentro deste último devera ser mais rigoroso, desde que é a única defesa da cidadania perante a absorção pelo governo central.

No *memorandum* que levei às autoridades da Universidade Nacional do Litoral, em 1944, pugnando pela manutenção de suas assinaturas no plano de estudos de sua Faculdade de Direito, eu dizia, entre outras considerações, que essa casa de estudos não devia preparar somente hábeis advogados que aprendessem a defender com êxito o interesse dos seus clientes; devia dar-nos verdadeiros homens de Estado, para que, no futuro, não tivéssemos que lamentar o fracasso dos universitários no governo; devia, sobretudo, criar um grupo de homens que atuassem conscientes de seus deveres dentro da grande aglomeração social. A supressão do ensino do direito municipal acentuaria ainda mais aquela tendência profissionalista que criticava.

Muito se fala — acrescentava — em nossos dias, das deficiências que se observam diariamente nos homens chamados a dirigir os destinos dos povos. Estas deficiências não são apenas de ordem moral; são também, e em maior grau, de ordem técnica. Falta capacidade, faltam conhecimentos para que a ação do governo se torne eficiente.

Muitos cidadãos cheios de honradas intenções fracassam na gestão da coisa pública por falta de conhecimentos especializados e por terem de recorrer aos que lhes proporcionam outros, nem sempre animados das mesmas boas intenções.

Onde mais se sente essa falta de capacidade e eficiência, é na administração de nossos municípios. Os males que o regime municipal apresenta não se curarão somente com leis e medidas drásticas do governo. E' necessário que o fator humano seja moral e tecnicamente competente.

ADMINISTRAÇÃO GERAL

DOCUMENTAÇÃO

Apontamentos de Arquivística

(Continuação)

MARCÍLIO VAZ TÔRRES
Of. Adm.

XI — MÉTODO VARIADEX

O "Método Variadex" é outra variante do método alfabético, que, como o "Follow up", combina letras e côres, com mais precisão, tornando mais fácil a pesquisa daqueles que estiverem bem familiarizados com as côres adotadas.

As convenções das côres do "Variadex" são as seguintes:

A, B, C, D e suas combinações Ar, Al, Bo, Br, Ca, etc., correspondem à cor "laranja";

E, F, G, H, I, J, K, e suas combinações, cor "azul";

L, M, N, e suas combinações, cor "verde";

O, P, Q, e suas combinações, cor "marrom" e

R, S, T, U, V, W, X, Y, Z e suas combinações, cor "violeta".

Somente são usadas guias em 1.^a e 2.^a posições.

Atualmente, os norte-americanos padronizaram o material deste método com a cor "laranja" para as projeções das guias de uma só letra, reservando as demais côres convencionais para as combinações de letras.

As guias em 1.^a posição correspondem às letras e suas combinações, sendo inteiramente nas côres convencionadas ou apenas com uma faixa larga na projeção para uma só letra, ou uma larga e outra estreita, sendo a larga com a cor da primeira letra e a estreita com a da última.

As guias de 2.^a posição separam os nomes muito comuns: Silva, Santos etc.

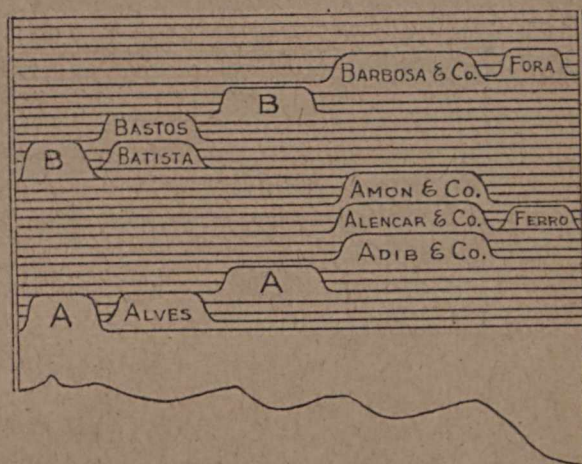
Nas 3.^a, 4.^a e 5.^a posições, aparecem projeções somente de pastas.

As pastas da projeção em 3.^a posição são destinadas aos assuntos e nomes correspondentes às letras, mas cujo volume da correspondência não aconselha a abertura de uma pasta individual.

As pastas da projeção em 4.^a posição serão individuais.

Finalmente, na quinta posição, deverão aparecer as projeções das pastas cujos assuntos, por

merecerem um tratamento especial, forem destacados.



Ainda em quinta posição deverão aparecer as projeções das guias ou pastas de "FORA".

No emprego da guia ou pasta de fora, devemos proceder do seguinte modo:

a) Quando retirarmos da pasta um documento:

1.º) examinaremos devidamente a "cautela" ou recibo, verificando se está rubricada e datado, a fim de que não surjam dúvidas quando fôr reclamada a sua devolução;

2.º) logo abaixo da rubrica ou assinatura, completaremos as indicações que forem necessárias à identificação do documento, escrevendo, inclusive, as notações relativas ao arquivamento e número de folhas;

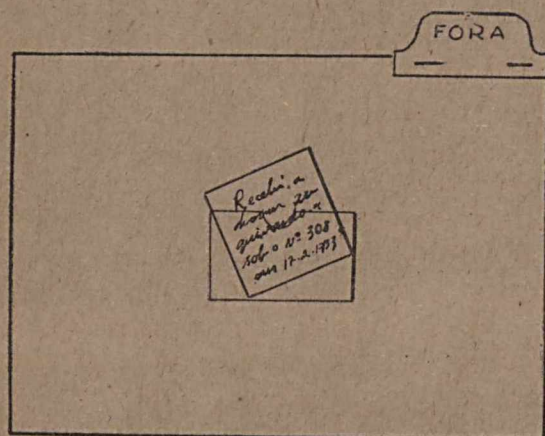
3.º) colocaremos o recibo ou "cautela" na bolsa de uma guia de "FORA";

4.º) colocaremos essa guia no lugar do documento retirado;

5.º) semanalmente, reclamaremos a devolução dos documentos retirados, a fim de evitar que, não sendo mais necessários, venham a extraviar-se ou ficarem danificados;

6.º) na devolução do documento, antes de restituir o recibo ou "cautela", verificaremos se está completo ou se as folhas que lhe faltarem foram retiradas regularmente, com termo ou declaração do responsável, reclamando, imediatamente, as irregularidades observadas;

7.º) rearquivaremos o documento em seu lugar, retiraremos a guia e restituiremos o recibo ou "cautela";



b) Quando tôda a pasta fôr pedida:

1.º) indicaremos, logo abaixo da rubrica ou assinatura do recibo, além das notações de arquivamento, o número de documentos existentes na pasta emprestada;

2.º) colocaremos o recibo dentro de uma pasta de "FORA";

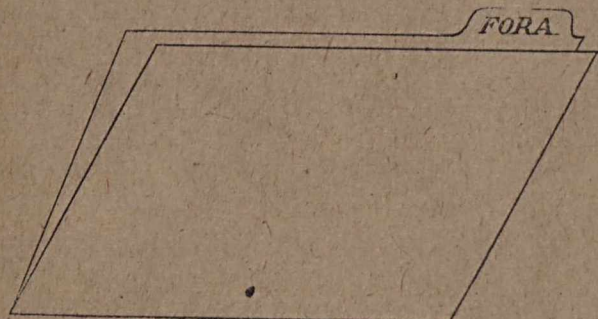
3.º) substituiremos a pasta emprestada pela pasta de "FORA";

4.º) nessa pasta de "FORA" continuaremos arquivando, sem solução de continuidade, os documentos que forem recebidos enquanto estiver ausente a pasta emprestada;

5.º) na devolução da pasta definitiva, após as necessárias verificações, transferiremos para ela os documentos recebidos durante seu afastamento e a recolocaremos em seu lugar, de onde será retirada a pasta de "FORA".

XII — MÉTODO ALFABÉTICO NUMÉRICO

O Método Alfabético Numérico pertence ao sistema semi-indireto, pois, para facilitar a pesquisa, antes de procurarmos a pasta desejada, verificamos o número do grupo a que pertence numa relação ou tabela previamente feita.



Dizem alguns autores que este método é semi-indireto porque as pastas são "procuradas por letras e guardadas por números".

Essa afirmativa não é muito exata, pois como veremos adiante, não prescindimos dos números na procura, nem desprezamos a ordenação alfabética na guarda.

O "Método Alfabético Numérico" admite duas estruturas: *antiga* e *moderna*.

Para organizarmos um arquivo por este método, com a estrutura antiga, começaremos por planejar uma divisão alfabética fechada, mais ampla nas letras de menor uso e mais reduzida nas de maior incidência:

Exemplo :

Aa — Ad
Ae — Ai
Aj — Am
An — Az
Ba — Bd
Be — Bi
Bj — Bz
Ca — Cd
Ce — Cg
Ch — Ci
Cj — Cn
Co — Cr
Cs — Cz
Da — Di
Dm — Dz, etc.

Em seguida, numeraremos seguidamente essas divisões e abriremos guias em primeira posição para as divisões pares e em seguida posição para as divisões ímpares.

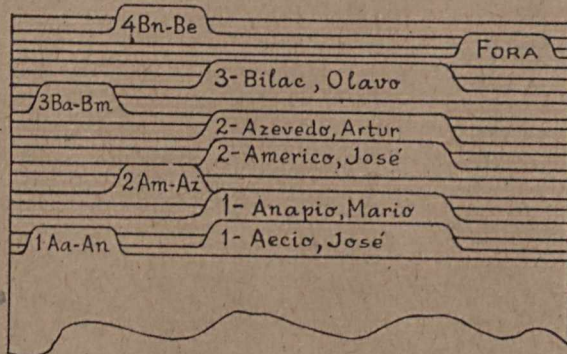
Exemplo :

1. Aa — Ad	2. Ae — Ai
3. Aj — Am	4. An — Az
5. Ba — Bd	6. Be — Bi
7. Bj — Bl	8. Bm — Bz
9. Ca — Cd	10. Ce — Cg
11. Ch — Ci	12. Cj — Cn
13. Co — Cr	14. Cs — Cz
15. Da — De	16. Dm — Dz, etc.

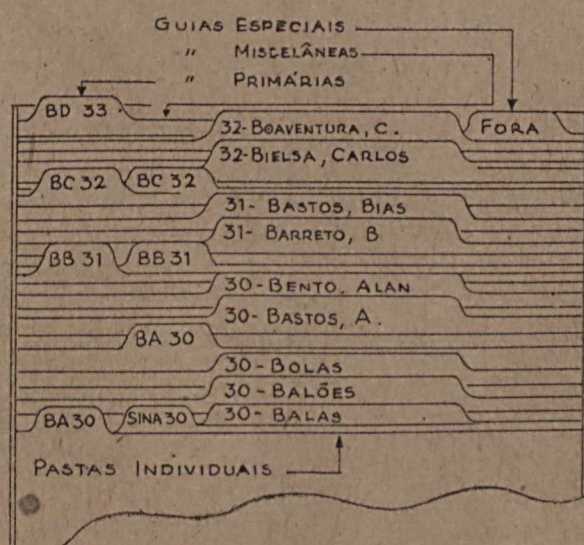
E' preferível que as guias sejam de cinco posições, isto é, com projeções correspondentes a um quinto da largura, deixando descoberto inteiramente o espaço relativo às 3.ª, 4.ª e 5.ª posições

	2. AZAMBUJA — A
	2. ANASTÁCIO — MANOEL
2. AM — AZ	2. AMÉRICO — JOSÉ
	1. AFONSO — R
	1. ABREU — A. M. DE
1. AA — AL	1. AARÃO — JOSÉ DOS REIS

permitindo-nos, assim, ocupá-lo com uma projeção maior para as pastas individuais, onde deveremos escrever o número da divisão seguido do nome do correspondente, deixando, ainda, um pequeno espaço para projeções de guias ou pastas especiais.



Quando empregada a classificação alfabética dupla, as divisões do alfabeto indicam na primeira letra, a inicial do último sobrenome e na segunda, a inicial do nome. Essas indicações são escritas na projeção da guia em 1.^a posição; em 2.^a posição, aparecerão as guias atrás das quais será guardada a pasta geral ou da miscelânea. Essa guia tanto poderá vir antes como após as pastas individuais. No espaço relativo às 3.^a e 4.^a posições, deverão aparecer as projeções das pastas individuais e em 5.^a posição surgirão guias ou pastas de "fora", bem como as pastas especiais. Os nomes singelos aparecerão após uma guia especial aberta em segunda posição, precedendo a guia de miscelânea e logo depois da primeira guia aberta para cada letra. Para os nomes singelos, a pasta de miscelânea não terá projeção e será guardada antes das guias individualizadas.



Com esta estrutura, acontece muito frequentemente que, sendo retirada a pasta do correspondente sem a necessária anotação, ou guardada, por equívoco, em lugar trocado, são abertas pastas em duplicata para os documentos recebidos enquanto a pasta anterior estiver fora, o que, além do prejuízo relativo ao tempo e material perdidos, poderá trazer confusões.

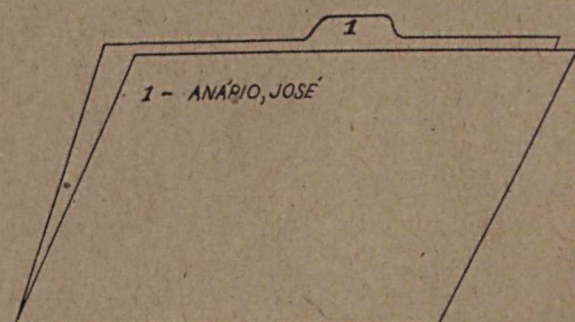
Para evitar êsses inconvenientes, foi idealizada a estrutura moderna, que não possibilitasse a abertura de pastas em duplicata.

Na organização de um arquivo pelo "Método Alfabético Numérico" com a estrutura moderna, procederemos inicialmente como na estrutura antiga, isto é, planejaremos uma divisão fechada do alfabeto, numeraremos essas divisões e abriremos guias em 1.^a posição para os números ímpares e em 2.^a posição para os números pares.

Atrás de cada guia, porém, colocaremos um cartão onde repetiremos a notação da guia e relacionaremos, numerando, os correspondentes dessa divisão:

1 AA - AN	
Nº DE ORDEM	NOME DO CORRESPONDENTE
1	ANAPIO, JOSÉ
2	ANTONIO, MIGUEL
3	ALVAREZ, CARLOS
4	ADONIS, JÚLIO

As pastas terão o nome do correspondente e o da guia respectiva; todavia, será visível, na projeção, somente o número da série numérica do cartão correspondente:



Em consequência, na disposição das pastas dentro de cada divisão, a ordem alfabética é substituída pela dos números das pastas.

APERFEIÇOAMENTO

Treinamento do Pessoal no Serviço Civil Federal Brasileiro

CAUBY DE SOUZA

(Chefe da Secretaria dos Cursos de Administração do D.A.S.P.)

O presente trabalho constitui valiosa sugestão do autor a respeito do assunto. E' também recomendável trabalho monográfico sobre a matéria.

1.^a PARTE

NOÇÕES INTRODUTÓRIAS

COM a apresentação dêste trabalho, em seminário, na Fundação "Getúlio Vargas", tivemos a intenção de esclarecer, no que nos foi possível, os problemas de treinamento do pessoal, tendo em vista o Serviço Civil Federal Brasileiro.

Conceituando o treinamento, mostramos seu alcance e importância na esfera federal, fixando a necessidade de um novo sistema e indicando seus objetivos na Administração de Pessoal.

Em "Situação Atual — Exame", fizemos uma análise ligeira para nos permitir uma interpretação fiel do que vem sendo a administração do treinamento de pessoal no Serviço Civil Federal Brasileiro, assim como identificamos e revelamos os defeitos no processamento do treinamento ou ratificamos a existência de falhas nas atividades dos Cursos de Administração do D.A.S.P. e órgãos congêneres ministeriais.

Ao propor um "Novo Sistema de Treinamento para o Serviço Civil Federal Brasileiro", formulamos as medidas e normas que julgamos indispensáveis a êsse novo sistema.

Embora as conclusões não sejam numerosas, o autor tem convicção de que são elas consistentes e irrefutáveis.

Êsse foi o plano e o desenvolvimento de nosso trabalho. A sua pequena e singela apresentação o justifica.

CONCEITO, IMPORTÂNCIA E OBJETIVOS DO TREINAMENTO

Neste trabalho visamos à implantação de um novo sistema de treinamento que melhor atenda às reais necessidades na esfera administrativa federal.

Conceituemos treinamento de acordo com algumas autoridades no assunto: para ORDWAY TEAD, "treinamento é a aquisição da capacidade para executar-se uma dada tarefa"; (1) já para MILTON HALL, "treinamento é o processo de auxiliar os empregados a conseguirem eficiência em atual ou futuro trabalho, pelo desenvolvimento nêles de hábitos apropriados de pensamento e ação, habilidades, conhecimento e atitudes". (2) Nosso especialista em problema de treinamento de pessoal, ANNIBAL MAYA, entende que treinamento: E' o processo destinado a desenvolver a eficiência presente ou futura, de ocupantes ou de candidatos a cargos públicos, aumentando-lhes os conhecimentos sobre os diferentes setores a que pertencem ou a que se destinam, ensinando-lhes a atacar os problemas que poderão defrontar e aprimorando nêles hábitos apropriados de pensamento e ação. (3) De acordo com as definições acima, podemos dizer que treinamento é qualquer meio que concorra para o aumento da eficiência dos servidores, com resultados positivos para a organização.

Colocamos em relevo a importância que deve assumir o treinamento no Serviço Civil Federal Brasileiro. Estando o Serviço Público, há poucos anos, sob o sistema do mérito, não contava anteriormente, nos seus quadros, com pessoal capaz de executar, satisfatoriamente, as atribuições que lhe eram confiadas. A seleção, mesmo intensa, no nosso caso, não dá para suprir as vagas existentes. Neste caso, podemos observar que somente o treinamento intensivo em serviço poderá assegurar maior eficiência dos servidores. Entre nós, o treinamento dos servidores teve início com o Decreto-lei n.º 2.804, de 21-11-40, que criou os

(1) ORDWAY TEAD — In "Curso de Treinamento de Pessoal" — Apud Belmiro Siqueira, Rio, D.A.S.P., 1940, 1.^a súmula, pág. 1.

(2) MILTON HALL — In "Curso de Treinamento de Pessoal" — Apud Belmiro Siqueira, Rio, D.A.S.P., 1949, 1.^a súmula, pág. 2.

(3) ANNIBAL MAYA — In "Curso de Treinamento de Pessoal" — Apud Belmiro Siqueira, Rio, D.A.S.P., 1949, 1.^a súmula, pág. 2.

Cursos de Administração do D.A.S.P., regulamentados pelo Decreto n.º 9.294, de 27-4-42. Nessa ocasião, os Cursos de Administração eram subordinados à antiga Divisão de Aperfeiçoamento, hoje ao Diretor-Geral do D.A.S.P.

Para que melhor fôsse compreendido entre nós, o D.A.S.P. publicou sobre o assunto vários artigos na "Revista do Serviço Público" e em uma de suas circulares realçou-se que "Treinamento inadequado ou moral baixo podem arruinar uma organização excelente, enquanto pessoal bom, bem escolhido, bem treinado e com moral elevado pode tornar ativa qualquer organização (HENRY NILES)" (4)

"Com o desenvolvimento do Estado Moderno, podemos afirmar: A complexidade e a multiplicação dos encargos do Estado, impostos pelas novas condições do mundo, implicam, necessariamente, um crescimento proporcional dos seus meios de ação. Entre estes, o elemento humano, o pessoal, desempenha obviamente papel tão importante que seria ocioso salientar".

"Um dos mais sagazes perscrutadores contemporâneos da dinâmica do governo moderno, ERNEST S. GRIFFITH, não hesitou em concluir, baseado em documentação hábil e volumosa, em cuja análise se deteve longamente, que o funcionário civil é hoje a "pessoa mais importante no seio do Estado". Afirma ele que, por importantes que possam ser os legisladores, os juizes e mesmo o chefe titular do Estado, o destino deste depende, realmente, mais e mais, da presença de uma adequada espécie de servidores na administração pública. GRIFFITH baseia a sua conclusão nos seguintes argumentos:

1.º) E' da administração civil que surge "a maioria das idéias que posteriormente se transformam em leis e em princípios orientadores".

2.º) Essas leis dependem, em larga medida, dos administradores especializados, os únicos que podem executá-las e, quando necessário, suplementá-las por meio de ordens administrativas.

3.º) A intervenção governamental é cada vez mais estimulada pela crescente demanda do povo.

4.º) Os problemas em que essa intervenção se faz, são de natureza técnica e especializada, o que pressupõe pessoal de "Staff" e de "linhas" convenientemente treinado".

"Em face das presentes condições do mundo, o Estado moderno, tão sobressaltado de responsabilidades novas e renovadas, tem o direito e mesmo o dever de contar, em seus serviços, com a experiência, a capacidade e os conhecimentos técnicos dos mais experimentados, dos mais capazes e dos mais especializados. No Brasil, então, esse direito e esse dever crescem de vulto, porque o Estado Federal é, incontestavelmente, o melhor padrão, o que, de regra, melhor remunera e o que

prodigaliza maiores garantias e vantagens aos seus servidores, e também porque a tarefa de autoconstrução, hoje a cargo do Estado Brasileiro, se nos apresenta em proporções esmagadoramente continentais".

"Antigamente, quando ainda vigorava a doutrina de que o Estado tinha competência apenas para promover instrução, distribuir justiça, policiar os transviados e zelar pela sua própria segurança e soberania, o desenvolvimento das forças econômicas constituía uma espécie de tarefa espontânea do capital e do trabalho conjugados. Ao Estado então bastavam professores, bons juizes, diplomatas e militares. Em resumo, o Estado prescindia de profissionais, empregando apenas representantes das atividades mais antigas, algumas imemorais: a arte militar, o professorado e a magistratura. Ao tempo de Florença de Machiavelli, o único especialista cujos serviços o Estado utilizava era o diplomata".

"Hoje, neste fim tumultuoso da quinta década do século XX, quando o observador detém o pensamento nessas coisas e compara a situação atual com o passado recente, quase não crê na existência do Estado Antigo tão remoto êle nos parece. No Estado de antanho, as chamadas classes liberais viviam por conta própria; dependiam vagamente do governo. Os poucos técnicos e especialistas estavam a serviço da indústria, que, por sua vez, mantinha incipientes relações com o Estado. O comércio e certas atividades urbanas indefinidas se incumbiam de dar ganha-pão aos profissionais e trabalhadores não utilizados pela indústria. A agricultura dependia somente da terra e dos fenômenos meteorológicos. E' certo que a questão social existia, porque é tão velha como a humanidade, mas jazia imperceptível, latente, ainda demasiado informe para comparecer perante o Estado e reclamar solução para os seus problemas. À margem da vida econômica nacional e até impedido, pela doutrina, de nela se imiscuir, o Estado Antigo tinha responsabilidades definidas e mais ou menos fixas; não era difícil exercer as poucas e tradicionais funções que lhe estavam a cargo".

"Lancemos agora um rápido golpe de vista sobre o mundo de nossos dias. O quadro é desconcertantemente diferente. O Estado Moderno se vê entre as tenazes das solicitações e exigências de todas as classes e de todas as forças vivas. O próprio dinamismo das forças naturais exige a intervenção sistemática do Estado. A questão social surgiu com o ímpeto amedrontador de energia acumulada durante séculos e séculos. Tudo isso exige, clama que o Estado exerça atividades nunca sonhadas e que, para dominar essa tremenda sublevação de forças antagônicas ou rebeldes, descubra e ponha em prática formas originais de ação, métodos insuspeitados. Combinações novas e híbridas de teorias e doutrinas. O Estado Moderno, sem que o cidadão ordinário atente para isso, está fazendo uma larga mobilização de profissionais, técnicos, especialistas, desde o simples

(4) HENRY NILES — In Circular D.F./14, D.A.S.P., maio, 1944.

tipógrafo até o radiologista, desde o chofer até o psicologista, desde o capataz de campo até o geofísico, o geneticista, o entomólogo, o economista etc. Por que? Porque o Estado Moderno é usina, é laboratório, é universidade, é estação experimental, é empresa de prospecções e sondagens, é fábrica, é empresa editora, é agência de publicidade, é construtor de represa — que é, em suma, que o Estado Moderno não é?”

“E porque ao Estado hoje estão afetos os problemas mais difíceis, e como o Estado existe, em última análise, para fazer o maior bem a maior número, o Estado necessita dos mais capazes dentre todos os seus habitantes humanos. Estará à altura de suas responsabilidades, na hora atual, o Estado que dispuser de melhores equipes de especialistas em todas as especializações.” (5)

Observamos que, com o desenvolvimento das técnicas, deparou o Estado com problemas imensos que dantes não existiam. Assim, para cumprir satisfatoriamente tais encargos, necessita de pessoal convenientemente treinado.

Analisando também esse problema, disse BELMIRO SIQUEIRA: “Ninguém desconhece a importância do elemento humano. Somente quando auxiliado por uma racional e eficiente máquina administrativa, poderá um governo cumprir seus programas de ação. E como funcionará eficientemente a máquina administrativa se não houver a impulsioná-la um pessoal especializado preparado para isso? O treinamento é um indiscutível fator de obtenção de pessoal habilitado, indispensável à moderna Administração Pública”.

O sucesso ou o fracasso de uma empresa, pública ou privada, é função do seu pessoal, depende, principalmente, do seu grupo de servidores.

Por, mais bem equipada que esteja nas demais ordens de recursos, uma repartição pública não executará a contento suas funções se carecer de pessoal, quer qualitativamente, quer quantitativamente. O treinamento é um meio eficiente para obtenção e manutenção de pessoal qualificado, desejável para qualquer empresa.

A Administração Pública e as organizações particulares diariamente se vêem forçadas a colocar a sua produção em altos níveis de rendimento e em econômicos termos de execução: as necessidades sociais e os ditames de ordem econômica assim o impõem. E, para isso, não podem prescindir de perfeita estruturação, de recursos materiais e, sobretudo, de pessoal qualificado, com produção acima do comum, acima da média. Só treinamento matemático, conduzido cientificamente, produz servidores dessa espécie.

A qualidade de uma administração resulta da qualidade de seus homens. Sabe o verdadeiro administrador que pouco ou quase nada fará, a menos que comece o seu programa de ação pela

escolha dos homens que com ele hão de trabalhar. Nenhum plano efetivar-se-á, nenhum programa será cumprido se se fizer abstração do fator humano que se encarregará de executá-lo. E a seleção inicial, acompanhada do estudado programa de treinamento, é o processo seguro que possibilita a aquisição de pessoal altamente credenciado.” (6)

2.ª PARTE

SITUAÇÃO ATUAL DO TREINAMENTO NO SERVIÇO FEDERAL BRASILEIRO

Até o presente, cumpre destacar o treinamento do pessoal no Serviço Civil Federal Brasileiro a cargo do D.A.S.P. Assim mesmo, o treinamento executado por este, assume caráter acadêmico sem, contudo, satisfazer às reais necessidades existentes nos órgãos ministeriais.

Realmente, mercê das necessidades prementes que se deparam no mercado de trabalho, alguns órgãos ministeriais vêm executando o treinamento de seu pessoal, principalmente de atribuições específicas. Assim, o M.E.C. tem o Curso de Biblioteconomia (B.N.); Cursos do I.N.E.P.; Cursos do D.N.C. e do D.N.S.; Curso de Museologia (M.N.); o M.T.I.C. tem o curso de Metrologia (I.N.T.) e os Cursos de aperfeiçoamento da Legislação Trabalhista (D.N.T.); o M.J.N.I. tem o Curso da Escola de Polícia (D.F.S.P.), e os Cursos da Escola de Artes Gráficas (D.I.N.); o M.A. tem os cursos de aperfeiçoamento e especialização; o M.V.O.P. tem os cursos da Escola de aperfeiçoamento (D.C.T.); o M.R.E. tem o Curso Rio Branco e no M.F. existem os cursos de aperfeiçoamento desde 1945 sem ter, até agora, realizado qualquer curso.

Como podemos observar, o treinamento nos órgãos ministeriais é insuficiente, existindo, apenas, para preparação de pessoal escasso ou inexistente no nosso mercado de trabalho.

Para o exercício de 1952 e 1953, por exemplo, os Cursos de Administração do D.A.S.P. tiveram no seu programa dos Cursos de Seção (só funcionando a I, III e IV Seção) 43 cursos, sem contarmos com os Cursos extraordinários, avulsos e por correspondência. Os cursos de seção eram os seguintes:

I Seção — Administração-Geral

CURSOS BÁSICOS

(a serem ministrados no 1.º semestre)

- Subseção A — 1. Fundamentos de Administração
101. Introdução ao Estudo da Administração;
 102. Noções de Direito Constitucional e Direito Administrativo;
 103. Métodos de pesquisa e planejamento aplicados à Administração.

(5) BENEDITO SILVA — In “Curso de Treinamento de Pessoal” — Apud Belmiro Siqueira, Rio, D.A.S.P., 1949, 4.ª súmula, págs. 2-3.

(6) BELMIRO SIQUEIRA — In “Curso de Treinamento de Pessoal”, Rio, D.A.S.P. 1949, 5.ª súmula, págs. 1-2.

Subseção B — 1. Administração de Pessoal

- 101. Introdução ao Estudo da Administração;
- 102. Noções de Direito Constitucional e de Direito Administrativo;
- 103. Métodos de pesquisa e planejamento aplicados à Administração.

Subseção C — 1. Organização

- 101. Introdução ao estudo da Administração;
- 103. Métodos de pesquisa e planejamento aplicados à Administração;
- 104. Princípios de Organização.

Subseção D — 1. Administração Financeira

- 101. Introdução ao Estudo da Administração;
- 102. Noções de Direito Constitucional e de Direito Administrativo;
- 105. Noções de Economia e Finanças.

Subseção E — 1. Administração de Material

- 101. Introdução ao Estudo da Administração;
- 102. Noções de Direito Constitucional e de Direito Administrativo;
- 105. Noções de Economia e Finanças.

CURSOS DE LIVRE ESCOLHA

(a serem ministrados no 2.º semestre)

- 111. Evolução da Administração Pública Brasileira;
- 112. Administração comparada;
- 113. Classificação de Cargos;
- 114. Recrutamento, Seleção e Treinamento;
- 115. Legislação de Pessoal;
- 116. Higiene do Trabalho;
- 117. Metodologia da Organização;
- 118. Organização da Administração Pública;
- 119. Orçamentos públicos;
- 120. Legislação Tributária;
- 121. Planejamento econômico;
- 122. Tecnologia do material;
- 123. Legislação de material.

II Seção — Administração Especial

No corrente exercício não serão realizados os cursos dessa seção.

III Seção — Atividades Auxiliares de Administração

CURSOS BÁSICOS

(a serem ministrados no 1.º semestre)

Subseção A — III — Serviços Auxiliares

- 301. Técnica de arquivo;
- 302. Noções gerais de Direito Administrativo.

Subseção B — III — Conhecimentos gerais

- 303. Português e Redação Oficial;
- 304. Matemática;
- 305. Noções de Estatística;
- 306. Noções de Contabilidade Geral.

CURSOS DE LIVRE ESCOLHA

(a serem ministrados no 2.º semestre)

- 311. Administração de arquivos e serviços de documentação;
- 313. Noções de Contabilidade Pública;
- 314. Contabilidade mecanizada;
- 315. Noções de Escrituração Mercantil.

IV Seção — Preparação de Chefes e de Supervisores de Treinamento

CURSOS BÁSICOS

(a serem ministrados no 1.º semestre)

- 401. Fundamentos de Sociologia;
- 402. Administração de Pessoal;
- 403. Princípios de Organização.

CURSOS DE LIVRE ESCOLHA

- 411. Problemas de Chefia;
- 412. Relações Humanas no Trabalho (Psicologia Social). (7)

No ano corrente, após debates entre Professores-Coordenadores, ficou estabelecido que, provisoriamente, somente funcionarão os Cursos da I e III Seções, Extraordinários e por correspondência.

Os cursos ficaram então assim estruturados:

I Seção — Administração-Geral

CURSO DE TÉCNICA DE ADMINISTRAÇÃO

1000 — CICLO BÁSICO

1.º Subperíodo — 1.º semestre

- 1011. Introdução ao Estudo da Administração;
- 1012. Noções Gerais de Direito e Técnica Legislativa;
- 1013. Fundamentos de Sociologia.

2.º Subperíodo — 2.º semestre

- 1021. Evolução da Administração Pública Brasileira;
- 1022. Economia;
- 1023. Chefia.

2000 — CICLO DE ESPECIALIZAÇÃO

2100 — ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

3.º Subperíodo — 1.º semestre

- 2111. Noções de Administração de Pessoal;
- 2112. Relações Humanas no Trabalho (Psicotécnica);
- 2113. Regime Jurídico do Servidor Público.

4.º Subperíodo — 2.º semestre

CLASSIFICAÇÃO DE CARGOS

- 2121. Administração de Pessoal;
- 2122. Classificação de Cargos e Plano de Pagamento.

RECRUTAMENTO E SELEÇÃO

- 2121. Administração de Pessoal;
- 2123. Recrutamento e Seleção.

TREINAMENTO

- 2121. Administração de Pessoal;
- 2124. Treinamento.

MOVIMENTAÇÃO DE PESSOAL

- 2121. Administração de Pessoal;
- 2125. Movimentação de Pessoal.

2200 — ORGANIZAÇÃO

3.º Subperíodo — 1.º semestre

- 2211. Psicologia Aplicada à Organização;
- 2212. Teoria da Organização.

(7) Portaria n.º 8, do Diretor-Geral do D.A.S.P., jan. 1952, D.O. de 10-1-52, pág. 375.

4.º Subperíodo — 2.º semestre

- 2221. Metodologia da Organização;
- 2222. Problemas de Organização na Administração Pública.

2300 — ADMINISTRAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

3.º Subperíodo — 1.º semestre

- 2311. Economia Financeira e Planejamento Econômico;
- 2312. Contabilidade Pública;
- 2313. Introdução ao Estudo da Administração Financeira.

4.º Subperíodo — 2.º semestre

A) RECEITA

- 2321. Finanças Públicas e Política Fiscal;
- 2322. Legislação Tributária e Problemas de Estimativa da Receita;
- 2323. Crédito Público e Administração da Dívida Pública.

B) DESPESA

- 2321. Finanças Públicas e Política Fiscal;
- 2324. Problemas de Despesa Pública;
- 2325. Contabilidade e Orçamento de Autarquias.

2400 — ADMINISTRAÇÃO DE MATERIAL

3.º Subperíodo — 1.º semestre

- 2411. Administração de Material;
- 2412. Introdução ao Estudo da Tecnologia do Material.

4.º Subperíodo — 2.º semestre

- 2421. Merceologia e Tecnologia do Material;
- 2422. Legislação de Material.

3000 — III SEÇÃO

1. DOCUMENTAÇÃO

1.º Período — 1.º semestre

- 3111. Documentação.

2.º Período — 2.º semestre

- 3121. Técnica de Arquivo;
- 3122. Relações Públicas;
- 3123. Divulgação e Publicidade.

2. CONHECIMENTOS GERAIS

1.º semestre

- 3211. Português e Redação Oficial;
- 3212. Elementos de Matemática;
- 3213. Noções de Direito Constitucional e Administrativo;
- 3214. Noções de Estatística.

3. CONTABILIDADE

1.º Período — 1.º semestre

- 3311. Matemática Comercial e Financeira;
- 3312. Noções de Direito Civil e Comercial;
- 3313. Noções de Contabilidade Geral.

ESPECIALIZAÇÃO

2.º Período — 2.º semestre

- 3321. Contabilidade Mecanizada;
- 3322. Contabilidade Industrial;
- 3323. Contabilidade Pública.

Além desses cursos, que serão ministrados aqui no D. Federal, existem outros, que também, sob a orientação dos Cursos de Administração do

D.A.S.P., são executados em alguns Estados, como: São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia etc.

Não desejamos criticar mas formular algumas perguntas: como conseguiram os Cursos de Administração do D.A.S.P. elaborar um programa desta natureza? Ouviram os órgãos ministeriais sobre as necessidades de treinamento de seu pessoal? Parece-nos que não. Fizeram pesquisas e análises para saber da necessidade do treinamento e chegar a esta conclusão? Também não. Ou planejaram esses cursos por julgar de interesse geral da Administração Pública? Julgamos que sim.

Outro tipo de treinamento que não vem sendo cuidado convenientemente pelo D.A.S.P., é o treinamento dos chefes e supervisores, uma vez que somente é ministrado o tipo extrafuncional (curso de Chefia).

Como poderia ser suplementado o referido tipo de treinamento?

Mediante reuniões, conferências sistemáticas ou seja dos vários métodos de treinamento para chefes.

Mesmo falhando, podemos frisar que o D.A.S.P. muito fez pelo treinamento do pessoal no Serviço Civil Federal Brasileiro. Mas se o treinamento tivesse sido descentralizado, possivelmente teríamos colhido melhores resultados.

Analisando os Cursos existentes nos Ministérios, podemos dizer que os órgãos encarregados do treinamento do pessoal em alguns Ministérios, dão em sua maioria cursos de preparação para suas carreiras ou funções específicas, tais como: Cursos de Biblioteconomia, Museologia, Metrologia, Diplomacia etc.

3.ª PARTE

PROPOSTA DE UM NOVO SISTEMA DE TREINAMENTO PARA O SERVIÇO CIVIL FEDERAL BRASILEIRO

Ao propor um novo sistema de treinamento para o Serviço Civil Federal Brasileiro, tivemos o intuito de planejar um programa que melhor atendesse às necessidades da Administração de Pessoal. Mesmo prescindindo de uma classificação de cargos, ainda se consegue base desejável para aplicação de métodos de treinamento.

Sendo a classificação de cargos a pedra angular de toda a Administração de Pessoal, escreveu MILTON HALL:

“Um sistema formal em que os cargos são classificados de acordo com os deveres e responsabilidades, com cada classe descrita ou definida e com uma exposição das qualificações requeridas para execução de seus deveres é, por duas importantes razões, um auxílio valioso e algumas vezes essencial na análise das necessidades de treinamento”.

“A primeira razão por que a classificação de cargos é assim valiosa é que fornece uma linguagem comum. Quando, por exemplo, diversas chefias relatam que treinamento adicional é neces-

sário para "accounting — clerks", sabe-se que todos os chefes se referem a pessoas que fazem o mesmo ou aproximadamente o mesmo trabalho. Sem terminologia padronizada a tarefa de analisar necessidades de treinamento é grandemente dificultada. De certa forma, o agrupamento de servidores para fins de treinamento é necessário, ainda que um detalhado plano de classificação de cargos não seja essencial".

"A segunda grande utilidade de um seguro plano de classificação é que ele fornece de forma sumária uma conveniente descrição:

1.º) do trabalho executado pelos servidores em toda a agência e

2.º) das qualificações presumivelmente requeridas para a execução desse trabalho. Se há essas especificações em termos de classes, antes do que de cargos individuais, reduz-se assim o número de elementos com que tratar. Um plano de classificação atualizado fornece, portanto, em forma preliminar pelo menos, um requisito para verificação das necessidades de treinamento, isto é, informações a respeito dos deveres e condições do trabalho".

"Tem-se tido como útil não somente examinar as especificações próprias de cada classe mas, também, agrupar as especificações de acordo com os elementos de trabalho, que elas têm em comum. Dessa maneira é possível achar que classes (e, que servidores) podem necessitar, por exemplo, de conhecimento de princípios de contabilidade ou de habilidade em interpretar dados estatísticos".

"Contudo, a apreciação das utilidades de um plano de classificação de cargos não deve levar ninguém a afirmar — como tem acontecido — que a classificação de cargos, no sentido formal da expressão, é absolutamente essencial ao sucesso do treinamento. Muito treinamento tem sido conduzido com êxito em agências onde nenhum plano formal de classificação existe. Além disso, as especificações usuais, enquanto extremamente úteis numa classificação de necessidades, com frequência não são suficientemente detalhadas para uso mais avançado (ulterior). E quando os assuntos do programa de uma matéria ou disciplina vão ser desdobrados é muitas vezes necessário fazer análises, do trabalho ou atividades, de maneira mais profunda e completa do que aquelas análises requeridas para fins de classificação de cargos".

"Ainda que a utilidade da exposição dos deveres seja considerável, convém realçar que a exposição dos objetivos ou funções das unidades componentes da repartição ou da repartição como um todo são igualmente úteis para sugerir a natureza geral do treinamento que será desejável. Um analista ou investigador pretendendo estudar as necessidades de treinamento entre qualquer grupo de servidores poderá suplementar as especificações dos cargos com um mais amplo estudo dos problemas da organização. Por exemplo, ele poderá indagar tanto dos pontos de contato e co-

operação entre supervisores como dos trabalhadores individualmente, a rotina de trabalho, canais de autoridade e instrução, e o conteúdo de boletins, ordens e regulamentos. Esses são alguns dos assuntos relativos à estrutura e ao funcionamento de uma organização que poderão requerer um estudo completo para revelar importantes necessidades de treinamento". (8)

Julgamos necessário que os órgãos encarregados do treinamento tomem as responsabilidades de treinamento, de treinamento intensivo e com propósito definido do melhoramento de seu pessoal. Se os Cursos de Administração do D.A.S.P. não fizeram mais, deve-se isso a uma série de fatores.

Para se cumprir um programa de treinamento, é necessário que o Congresso vote verba suficiente para executá-lo. Estas verbas seriam para pagamento de pessoal técnico e material adequado. Devemos frisar que o pessoal do corpo docente daria o tempo integral neste setor e não como é pago atualmente, onde o salário de aula varia de cem a trezentos cruzeiros.

Sentimos ser o treinamento um complemento necessário à seleção. Para o treinamento produzir resultados satisfatórios deve relacionar-se com o trabalho a ser executado, cumprindo nestas condições ser efetuado pelos próprios órgãos ministeriais.

Achamos que o treinamento além de visar a maior rendimento do trabalho com o melhor conhecimento adquirido pelo servidor, deverá também visar para estes algumas vantagens, pois do contrário teremos um problema de desajustamento. Estas vantagens poderiam estar condicionadas da seguinte maneira:

1.º) Anotações em pasta de assentamento individual dos servidores treinados, para que esses tenham preferência nos momentos de promoção ou melhoria de salários, e

2.º) designação do servidor treinado para ocupar cargo superior ao atual. Enfim, o treinamento não deve apenas visar a vantagens para a administração, mas também alguma recompensa para o servidor treinado.

Com a próxima aprovação, pelo Congresso Nacional, do Plano de Classificação de Cargos do Serviço Público Federal, devem os Cursos de Administração do D.A.S.P. estender aos demais Estados da União o treinamento dos Servidores Federais.

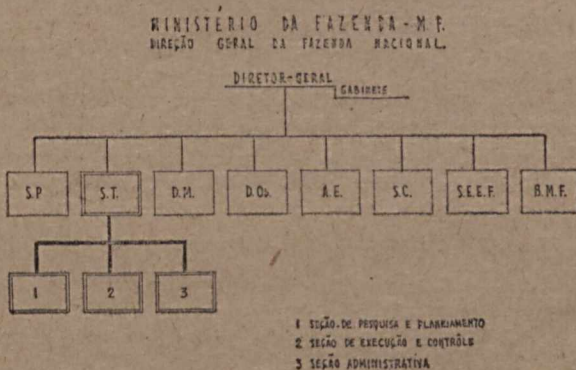
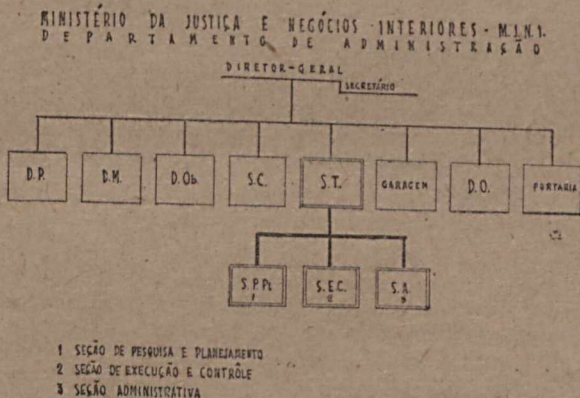
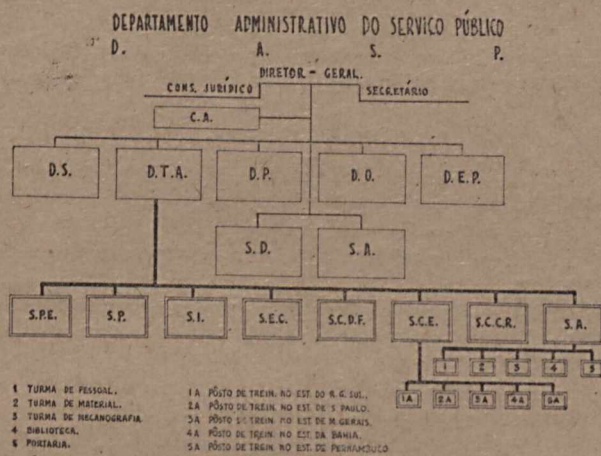
Já não é possível ficarem os referidos servidores ao completo abandono. E para isso é necessário realmente que o Congresso Nacional vote verba suficiente para um programa de treinamento, que atenda às reais necessidades da Administração.

(8) MILTON HALL — In "Curso de Treinamento de Pessoal", Apud Belmiro Siqueira, Rio, D.A.S.P., 1949, 9.ª súmula, págs. 5-6.

Todos nós sabemos que o Plano de Classificação de Cargos, desde que bem elaborado, poderá, ainda, ser de grande auxílio no planejamento do sistema educacional do país, permitindo o desenvolvimento, nas Faculdades, de Cursos destinados ao preparo de candidatos às carreiras específicas do governo da União.

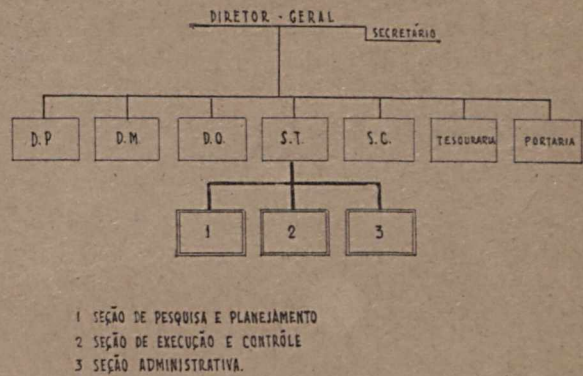
O D.A.S.P., como o órgão Central de Pessoal e pioneiro do treinamento do Servidor Público Federal, deverá ter esta iniciativa, pois assim procedendo estará cumprindo um dos preceitos fundamentais do sistema de Educação do País, e ainda, confirmando a sua política positiva de Administração de Pessoal.

Os organogramas que se seguem indicam a posição que o treinamento deve ter, para nós, no Serviço Civil Federal Brasileiro.



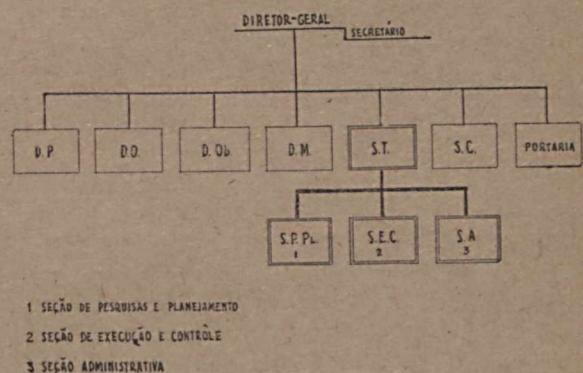
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS - M.V.O.P.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO



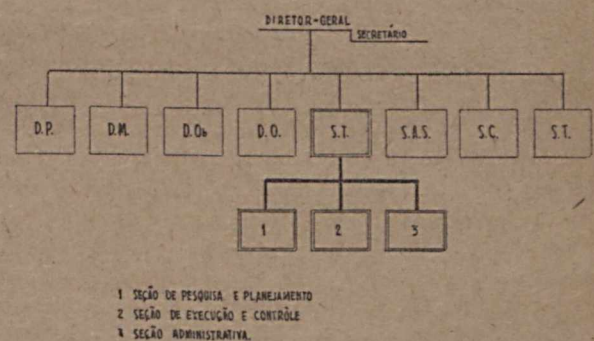
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA - M.A.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO



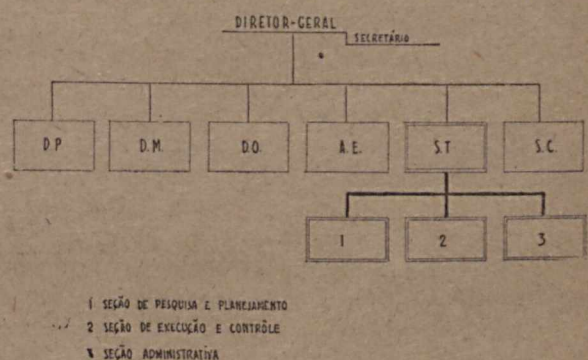
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA - M.E.C.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

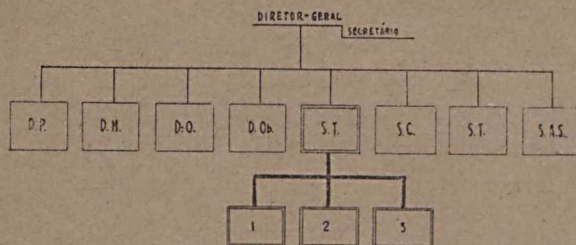


MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO - M.T.I.C.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

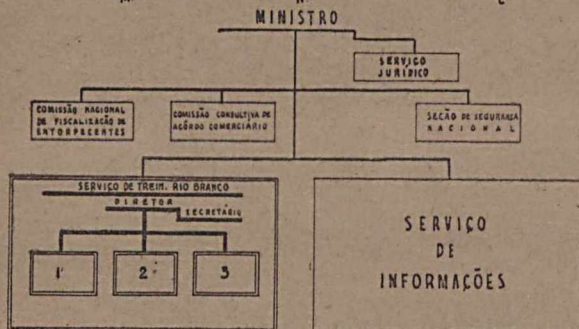


MINISTÉRIO DA SAÚDE - M.S.
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO



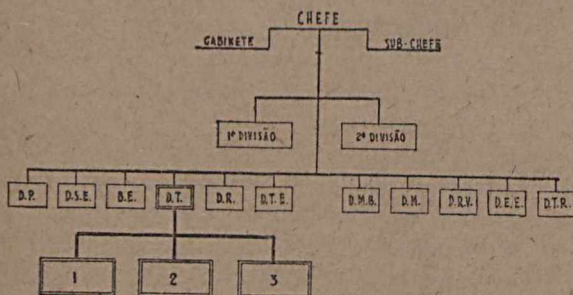
- 1 SEÇÃO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
2 SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTRÔLE
3 SEÇÃO ADMINISTRATIVA

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
M. R. E.



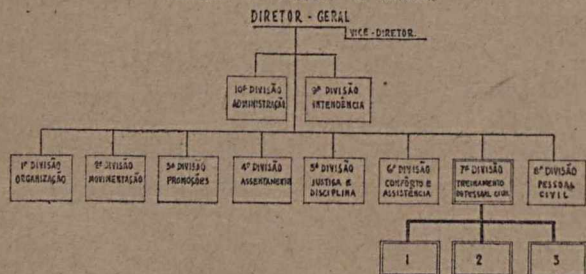
- 1 SEÇÃO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
2 SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTRÔLE
3 SEÇÃO ADMINISTRATIVA

MINISTÉRIO DA GUERRA - M.G.
DEPARTAMENTO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO



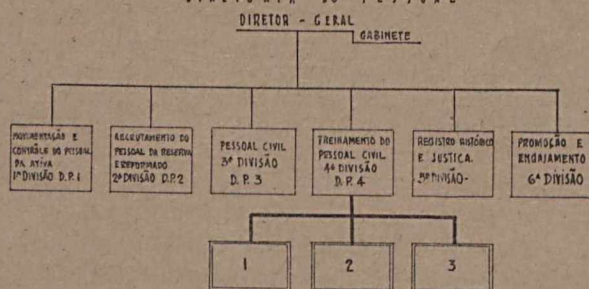
- 1 SEÇÃO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
2 SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTRÔLE
3 SEÇÃO ADMINISTRATIVA

MINISTÉRIO DA MARINHA - M.M.
DIRETORIA DO PESSOAL DA ARMADA



- 1 SEÇÃO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
2 SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTRÔLE
3 SEÇÃO ADMINISTRATIVA

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA - M.A.
DIRETORIA DO PESSOAL



- 1 SEÇÃO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO
2 SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTRÔLE
3 SEÇÃO ADMINISTRATIVA

ENSAIOS DE ATRIBUIÇÕES DE COMPETÊNCIA
DA DIVISÃO DE TREINAMENTO E APERFEIÇOAMENTO — D.T.A.

Supervisionar e executar o programa de treinamento e aperfeiçoamento dos servidores federais.

SEÇÃO DE PESQUISAS E ESTUDOS — S.P.E.

I — Realizar pesquisas e estudos destinados a apurar a capacidade dos servidores em relação ao exercício de suas atribuições;

II — Pesquisar e estudar a readaptação dos desajustados;

III — Estudar, de acordo com as necessidades da Administração, os setores e os aspectos onde deve realizar o aperfeiçoamento do pessoal;

IV — Realizar pesquisas e estudos necessários ao treinamento e aperfeiçoamento geral dos servidores;

V — Colaborar com os S.T. dos Ministérios sobre os resultados obtidos nos itens I e IV, principalmente.

SEÇÃO DE PLANEJAMENTO — S.P.L.

I — Planejar os regulamentos e programas de treinamento e aperfeiçoamento que julgar necessário;

II — Promover a organização de Cursos que visem a preparação de candidatos a cargos ou funções públicas por ser escasso ou nenhum no mercado de trabalho;

III — Estudar e promover a execução das normas relativas ao treinamento em serviço; e

IV — Orientar e fiscalizar, sob o ponto de vista didático, o funcionamento dos cursos de treinamento e aperfeiçoamento de servidores, inclusive nos Estados, e apresentar dados sobre os resultados obtidos.

SEÇÃO DE INTERCÂMBIO — S.I.

I — Estabelecer intercâmbio com instituições de ensino ou pesquisa, no país ou no exterior, para aperfeiçoamento dos servidores;

II — Promover conferências, seminários e concursos de monografias, estes como meio de estimular e incentivar o estudo da Administração, assim como divulgar as obras de interesse ao estudo da Administração; e

III — Executar as normas referentes a viagens de estudo no exterior para aperfeiçoamento de servidores.

SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTRÔLE — S.E.C.

I — Informar, por todos os meios possíveis, a realização de cursos;

II — Convocar alunos e professores para a realização dos cursos;

III — Fiscalizar a frequência dos servidores em treinamento e dos professores;

IV — Propor a indicação de servidores especializados para ministrar aulas na D.T.A.;

V — Manter atualizado o cadastro dos servidores treinados e em treinamento;

VI — Estudar e aplicar meios de controle dos resultados obtidos com o treinamento e aperfeiçoamento de servidores; e

VII — Examinar e comprovar as despesas da D.T.A.

SEÇÃO DE CURSOS DO DISTRITO FEDERAL — S.C.D.F.

I — Executar o programa de treinamento e aperfeiçoamento, estabelecido pelas seções de pesquisa e planejamento, aprovado pelo Diretor da D.T.A.;

SEÇÃO DE CURSOS NOS ESTADOS — S.C.E.

I — Executar o programa de treinamento e aperfeiçoamento, estabelecido pelas seções de pesquisa e planejamento, aprovado pelo Diretor da D.T.A.; e

II — Coordenar os trabalhos com os chefes dos postos nos Estados, estabelecendo normas.

SEÇÃO DE CURSOS POR CORRESPONDÊNCIA E PELO RÁDIO — S.C.C.R.

I — Executar o programa de treinamento estabelecido pelas seções de pesquisa e planejamento, aprovado pelo Diretor da D.T.A.

SEÇÃO ADMINISTRATIVA — S.A.

I — Supervisionar e executar os serviços administrativos que se fizerem necessários à execução dos trabalhos da D.T.A.

Turma de Pessoal — T.P.

I — Promover a publicação no órgão oficial dos atos e decisões relativas às atividades da D.T.A.;

II — Manter em dia o assentamento individual dos servidores da D.T.A.;

III — Entrevistar e introduzir o novo servidor na seção conveniente, mostrando-lhe a importância da D.T.A. na esfera federal e o valor do trabalho que vai realizar;

IV — Distribuir o pessoal de acordo com as necessidades das seções da D.T.A.;

V — Estudar, em colaboração com as demais seções da D.T.A., as necessidades de pessoal;

VI — Fiscalizar o ponto dos servidores da D.T.A. e promover a remessa à S.P. do D.A.S.P. dos boletins de frequência dos mesmos;

VII — Elaborar as folhas de pagamento dos professores, assim como o serviço extraordinário dos servidores da D.T.A.; e

VIII — Coligir os elementos relativos à vida funcional dos servidores durante o estágio probatório, propondo a confirmação ou exoneração dos mesmos.

Turma de Material — T.Ma.

I — Receber e distribuir o material pelas seções da D.T.A. de acordo com as necessidades das mesmas;

II — Controlar as fichas próprias, a quantidade de material distribuído às seções da D.T.A.;

III — Organizar um mapa de movimento mensal, de entrada e saída de material; e

IV — Orientar os servidores à utilização do material.

Turma de Mecanografia — T.Me.

— Executar os trabalhos datilográficos e mimeográficos da D.T.A.

Biblioteca da D.T.A.

Trabalhar sob a orientação técnica da Biblioteca do S.D. do D.A.S.P.

ENSAIOS DE ATRIBUIÇÕES DE COMPETÊNCIA DOS SERVIÇOS DE TREINAMENTO — S.T.

Supervisionar e executar o programa de treinamento dos servidores do Ministério.

SEÇÃO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO — S.P.PL.

I — Realizar pesquisas necessárias ao perfeito desempenho do programa de trabalho a cargo do S.T.;

II — Realizar pesquisas destinadas a apurar a capacidade dos servidores em relação ao exercício das respectivas atribuições;

III — Planejar em colaboração com a Seção de Execução e Controle (S.E.C.) os regulamentos e programas de treinamento;

IV — Estudar, de acordo com investigações realizadas no trabalho, os processos de treinamento a serem adotados, e

V — Estudar e promover a organização de cursos que visem preparar candidatos a suas carreiras e funções específicas.

SEÇÃO DE EXECUÇÃO E CONTROLE — S.E.C.

I — Convocar alunos e professores para a realização dos cursos;

II — Fiscalizar a frequência dos servidores em treinamento e dos professores, estes para fins de pagamento;

III — Manter atualizado o cadastro dos servidores treinados e em treinamento;

IV — Propor a indicação de servidores especializados para ministrar aulas no S.T.;

V — Estudar e aplicar meios de controle dos resultados obtidos no treinamento, e

VI — Examinar e comprovar as despesas do S.T.

SEÇÃO ADMINISTRATIVA — S.A.

I — Promover a publicação no órgão oficial dos atos e decisões relativas às atividades do S.T.

II — Entrevistar e introduzir o novo servidor na seção conveniente, mostrando-lhe a importância do S.T. na esfera ministerial e o valor do trabalho que vai realizar;

III — Fiscalizar o ponto dos servidores do S.T. e encaminhar à Divisão de Pessoal, em época oportuna, o boletim de frequência;

IV — Receber e distribuir o material pelas seções do S.T. de acordo com as necessidades das mesmas;

V — Organizar um mapa do movimento mensal de entrada e saída de material;

VI — Orientar os servidores na utilização do material;

VII — Orientar e promover a higienização dos locais de trabalho do S.T.;

VIII — Examinar e comprovar as despesas do S.T.;

IX — Executar o trabalho datilográfico e mimeográfico do S.T.; e

X — Manter em dia o assentamento individual dos servidores do S.T. bem como coligir os elementos relativos à vida funcional dos mesmos durante o estágio probatório, propondo a confirmação ou exoneração ao Diretor da Divisão de Pessoal.

4.^a PARTE

CONCLUSÕES

I — Reconhecemos o treinamento como uma função imprescindível da Administração de Pessoal;

II — Lança-se mão de vários métodos na sua implantação;

III — Entre esses métodos encontramos: cursos, cursos por correspondência, pelo rádio, conferências e viagens para estágio no exterior;

IV — Em um país de área tão extensa como o nosso, recomendamos a descentralização do treinamento, para melhor atender às reais necessidades da clientela interessada;

V — Para conseguir êxito na utilização desses métodos, necessitamos obter a adesão da clientela, dispor de técnicos capazes de analisar cuidadosamente as atividades em que se empenham os servidores e dispormos de um corpo de professores, os quais deverão ter conhecimentos suficientes do que vão ministrar;

VI — No momento, notamos a inexistência de um sistema de órgãos de treinamento de pessoal nos ministérios;

VII — Os cursos existentes nos Ministérios não se enquadram com as Divisões de Pessoal;

VIII — Não há estudados programas de treinamento em quaisquer dos cursos citados, e formam pessoal — em número limitadíssimo — mais para o mercado de trabalho que para o Serviço Público Federal;

IX — Um sistema de órgãos de treinamento que satisfatoriamente poderiam atender às atuais necessidades do Serviço Público Federal, vê-se nos organogramas enumerados de I a XI;

X — As unidades dos órgãos de treinamento estão por si justificadas e teriam como atribuições aquelas enumeradas para as mesmas;

XI — Treinamento geral de interesse de mais de um Ministério, ficaria a cargo do órgão central de treinamento localizado no D.A.S.P.; e

XII — Treinamento específico de interesse departamental, estaria cometido aos órgãos de treinamento ministeriais.

BIBLIOGRAFIA

ABU-MERRY, Nair Fortes — *O treinamento dos servidores públicos por meio dos cursos por correspondência* — monografia, 1945 — Dep. Imp. Nac., Rio, 76 p.

ALMEIDA, Rômulo Barreto de — *Aperfeiçoamento do pessoal para a expansão econômica do país* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1946. V. 2, n. 2, págs. 33-42.

BELSKY, Lyle — *A Administração de pessoal no Estado Moderno* — (Trad. Annibal Maya) — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944. V. 1, páginas 67-71.

BITTENCOURT, Carlos Alberto Lúcio — *Curso de Administração de Pessoal* — Rio, D.A.S.P., Cursos de Administração, 1943 — 5.º ponto, págs. 7-8.

BRITO, Mário Paulo de — *Seleção e Aperfeiçoamento do Pessoal do Serviço Público* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1938 V. 3, n. 2, págs. 11-12.

BULHÕES, Augusto de — *Curso de Administração de Pessoal* — Rio, D.A.S.P., Cursos de Administração, 1944 — 20.º-21.º pontos — págs. 4-6.

CAMPOS, Wagner Estelita — *Chefia, sua técnica e seus problemas* — Rio, Depart. Imp. Nac., 1947 — páginas 21-3, 241-53, 286-9.

CARMOY, Guy de — *A formação e a seleção de funcionários na Inglaterra* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1938, v. 3, n. 1, págs. 21-5.

D.A.S.P. — *Sua organização* — Legislação posterior — Rio, Dep. Imp. Nac., 2.ª ed., 1938-44, 140 p.

D.A.S.P. — *Sua reorganização e novo regimento* — Rio, Depart. Imp. Nac., 1951 — 52 p.

DIETZ, Walter — *Treinando novos supervisores na arte de dirigir* — (Trad. de Annibal Maya), "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944, v. 3, n. 2, páginas 44-7.

DIAS, José Nazaré Teixeira — *A formação de supervisores* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1942, v. 3, n. 2, págs. 27-9.

— *Curso de Administração de Pessoal* — Rio, D.A.S.P., Cursos de Administração, 1944 — 9.º ponto, págs. 1-3.

— *Curso de Administração de Pessoal* — Rio, D.A.S.P., Cursos de Administração, 1945 — 11.º Ponto, págs. 1-5.

FERNANDES, Ary de Castro — *O problema do treinamento* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1948, v. 1, n. 3/4, págs. 99-100.

FREITAS, Byron Tôrres de — *Curso de Administração de Pessoal* — Rio, D.A.S.P., 1945. Cursos de Administração, 21.ª aula, págs. 1-8.

GULICK, Luther Halsey — *Treinamento para o Serviço Público* (Trad. de Annibal Maya) "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1943, v. 4, n. 2, páginas 123-4.

INDICADOR — *Da organização administrativa federal* — 1950, Rio, Dep. Imp. Nac., 558 p.

LOPES, Tomás de Vilanova Monteiro — *A importância do treinamento* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944, v. 1, n. 2, págs. 27-30.

MAGALHÃES, Celso de — *O aperfeiçoamento dos servidores do Estado* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1942, v. 2, n. 3, págs. 25-7.

MATTOS, Alexandre Morgado — *O aperfeiçoamento e a arte de dirigir* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944 v. 3, n. 1, págs. 22-7.

MAYA, Annibal — *Como sistematizar as atividades de treinamento* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944, v. 2, n. 3, págs. 18-21.

MEDEIROS, Océlio de — *Treinamento prévio de assistentes de administrador municipal* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944 v. 3, n. 2, págs. 15-23.

PESSOA SOBRINHO, Eduardo Pinto e JOSÉ NAZARÉ TEIXEIRA DIAS — *Princípios de Administração de Pessoal* — 1949, Rio, Dep. Imp. Nac., cap. XI, págs. 193-201.

REINING JR., Henry — *Estágios de treinamento no Governo Nacional dos Estados Unidos* — (Trad. de Paulo Lopes Corrêa) "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1944, v. 2, n. 2, págs. 55-65.

— *Curso de Administração de Pessoal* — Rio, F.G.V., 1952, ap. 3.21, 3.22, 16p, 11p.

RIDLEY, Clarence Eugene e MOORE, Liman S. — *Treinamento para o Serviço Público* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1942, v. 1, n. 3, págs. 76-81.

SIQUEIRA, Belmiro — *Treinamento e Seleção* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P., 1947, v. 1, n. 1-2, págs. 139-42.

— *Do regime de Concurso* — *Sua eficiente implantação no S.P.F.* Tese 1950. Dep. Imp. Nac., páginas 59-62, 183-4, 203-15.

— *Curso de Metodologia do Treinamento* — Rio, D.A.S.P., Cursos de Administração, 1948, pag. 73.

— *Curso de Treinamento de Pessoal* — Rio, D.A.S.P., Cursos de Administração, 1949 — pag. 193.

WALKER, Harvey — *O treinamento dos funcionários públicos* — "Revista do Serviço Público", Rio, D.A.S.P. v. 1, n. 1, págs. 44-51.

SELEÇÃO

Questões apresentadas no Concurso para Datilógrafo do S.P.F. - C.262

ESTA PROVA TEVE A DURAÇÃO DE 3 HORAS

PORTUGUÊS

I — Ao lado de cada palavra, na linha pontilhada, escrevam *certa* ou *errada*, conforme esteja gráfica ou morfológicamente certa ou errada:

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| a) ultimato | b) dessemelhança .. |
| c) verossimilhança .. | d) destilaria |
| e) torção | f) fototático |

III — Ao lado de cada frase, na linha pontilhada, escrevam *certo* ou *errado*, conforme esteja certo ou errado, o emprego do apóstrofo:

- | |
|---|
| a) Comprei u'a máquina de escrever |
| b) Imediatamente mergulhamos n'água |

IV — Dêem as abreviaturas de:

- | |
|--------------------------------------|
| a) assinado |
| b) amigo, atento, obrigado |
| c) Digníssimo |
| d) em mão própria |
| e) post scriptum (pós-escrito) |
| f) Vossas Senhorias |
| g) Ilustríssimos Senhores |
| h) verbi gratia : |

VII — Ao lado de cada palavra, dentro do parêntese, escrevam *certa* ou *errada*, conforme esteja certa ou errada a separação da palavra como se fôsse em fim de linha:

blinhar	su-	(.....)
dspato	fel-	(.....)
har	apan-	(.....)
se	eclip-	(.....)
is	papa-	(.....)

VIII — Debaxo de cada frase, na linha pontilhada, escrevam *certa* ou *errada*, conforme esteja certa ou errada a flexão de gênero, número e grau:

- a) Minha irmã comprou dois vestidos lilá.

- | | |
|------------------|----------------------|
| g) hindu | h) indostânico |
| i) fleugma | j) para-raios |

II — Ao lado de cada palavra, na linha pontilhada, escrevam *certa* ou *errada*, conforme esteja certa ou errada quanto ao emprego do hífen:

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| a) ultramoderno | b) sobressalto |
| c) antiimperialista | d) supradito |
| e) superelegante | f) subchefe |
| g) aurirrosado | h) otorrinolaringologista |
| i) bem-fazer | j) a-fim-de |

V — Ao lado de cada palavra, na linha pontilhada, escrevam *certa* ou *errada*, conforme esteja certa ou errada quanto ao emprego do —i—:

- | | |
|--------------------|---------------------|
| a) receoso | b) aldeamento |
| c) areoso | d) fealdade |
| e) alheiação | |

VI — Ao lado de cada palavra, na linha pontilhada, escrevam *certa* ou *errada*, conforme esteja certa ou errada quanto ao emprego do trema:

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| a) apaziguava | b) cinqüenta |
| c) argüimos | d) consequência |
| e) arguo | |

crito	subs-	(.....)
ceto	ex-	(.....)
ei	averigü-	(.....)
ú	Graja-	(.....)
neumático	p-	(.....)

- b) Muito me agradaram as tonalidades claro-escuras da pintura.

- c) Estou em posição superiora à tua.

Extraír as seguintes dízimas periódicas:

IX — Debaxo de cada frase, na linha pontilhada, escrevam certa ou errada, conforme esteja certa ou errada a concordância verbal:

- a) Muitos não que é necessário partirmos agora.
- b) Já principiaram a haver reformas nos quadros da administração pública.
- c) Disseram-me que estivestes lá tu, Pedro, Mário e os irmãos deste.
- d) Não fui eu o que datilografei o ofício.
- e) Não fui eu quem datilografei o ofício.
- f) Não fui eu quem datilografou o ofício.

X — Escrevam na linha pontilhada uma locução adverbial cognata e sinônima do advérbio colocado debaixo da linha:

- a) Os dois amigos andavam
(cegamente)
pelas ruas.
- b) Proclamarei sua inocên-
(escancaradamente)
cia.

XI — Escrevam na linha pontilhada um advérbio cognato e sinônimo da locução adverbial colocada debaixo da linha:

- a) As águas jorravam
(de contínuo)
- b) Hoje trabalhamos
(à farta)

XII — Debaxo de cada frase, na linha pontilhada, escrevam certo ou errado, conforme esteja certo ou errado o emprêgo do pronome átomo:

- a) Ele passou por aqui, cumprimentei-o, mas não respondeu-me.
- b) Infelizmente não posso te ajudar a datilografar a informação.

MATEMÁTICA

Resolva as questões abaixo; faça os cálculos nos espaços em branco que acompanham cada questão.

Preencha os pontilhados:

1. a) $12 + 4 \times 3 = \dots\dots\dots$
 b) $4 + 15 : (5 - 2) = \dots\dots\dots$
 c) $0,25 + 0,001 + 2,5 = \dots\dots\dots$
 d) $0,135 \times 0,13 - 0,001 = \dots\dots\dots$
 e) $0,001 : 2 + \dots\dots\dots = 0,002$

f) $\frac{2}{5} - \frac{1}{7} = \dots\dots\dots$

g) $\frac{2}{3} + \frac{1}{6} + \frac{1}{2} = \dots\dots\dots$

$$h) \left(\frac{1}{4} : \frac{2}{3} \right) \left(\frac{1}{2} - \frac{1}{4} \right) = \dots$$

2. a) Quanto são $\frac{5}{6}$ de 120?

R = 1.0

- b) Qual é o número cujos $\frac{7}{15}$ valem 28?

R =

- c) 0,3555... =
- d) 1,222 =
- e) 0,555 =
3. a) 0,001 m = dam
- b) 0,003 g = mg
- c) 1,5 ml = dl
- d) 0,1 dm² = cm²
- e) 0,01 dam³ = hm³
- f) 1 cm³ = l
4. a) 0,5 m + 0,05 dm + 0,005 cm = mm
- b) 0,1 hg + 0,01 kg - 0,001 g = dag
- c) 0,025 m³ : 5 m =
- d) 1,2 mm³ + 10 l = cm³
5. Quanto se deve pagar por 2,5 m de certa fazenda, da qual 5,75 m foram comprados por Cr\$ 46,00?
R =
6. Um negociante comprou 65 m de fazenda de duas qualidades por Cr\$ 663,00, recebendo tanto de uma como de outra. Uma das qualidades vale Cr\$ 8,00 o metro. Quanto vale o metro da outra?
R =
7. Exprimir em metros quadrados a área do retângulo cujas dimensões são, respectivamente, 0,6 dm e 0,5 cm.
R =
8. Um reservatório com a forma de paralelepípedo retângulo tem 1,5 m de comprimento, 0,9 m de largura e 0,5m de profundidade. Quantos litros d'água são precisos para encher êste reservatório?
R =
9. a) 5% de Cr\$ 4.200,00 =
- b) 3% de 0,001 =
- c) % de 720 = 108
- d) 0,5% de = 0,1275
10. Em determinado concurso 300 candidatos deixaram de comparecer às provas. Determinar o número de inscrições neste concurso, sabendo-se que os ausentes constituem 24% do total de inscrições.
R =
11. Um datilógrafo ganha Cr\$ 3.000,00 por 20 dias de trabalho. Quanto ganhará trabalhando 27 dias?
R =
12. Duas rodas dentadas engrenam uma na outra, a menor tem 51 dentes e a maior 136. Quantas voltas faz a maior enquanto a outra faz 36?
R =
13. Uma vara de 8 m, colocada em posição vertical, projeta no terreno uma sombra de 4,8 m. Calcular a altura de uma torre que na mesma hora, no mesmo local, projeta uma sombra de 15,6 m.
R =
14. Em 20 dias 6 datilógrafos fazem um certo trabalho. Em quantos dias 15 datilógrafos farão o mesmo trabalho, em idênticas condições?
R =
15. Dividir o número 120 em partes proporcionais aos números 5, 7 e 8.
R = e
16. Decompor o número 403 em partes inversamente proporcionais aos números 2, 3 e 5.
R = e
17. Dividir o número 168 em partes que sejam, ao mesmo tempo, proporcionais aos números 2, 3 e 5 e aos números 4, 7 e 11.
R = e
18. Partilhou-se certa quantia entre quatro pessoas, em partes inversamente proporcionais a 3, 4, 5 e 7; tendo a primeira recebido Cr\$ 2.100,00, determinar as partes que devem corresponder às outras três.
R = e

Questões apresentadas na Prova de Habilitação para Escrevente-Datilógrafo - P. H. 2079

ESTA PROVA TEVE A DURAÇÃO DE 3 HORAS

PORTUGUÊS

Nas linhas abaixo, V. encontrará 10 frases, cada uma com um erro. Nas linhas em branco colocadas logo abaixo de cada frase, transcreva o texto com a necessária correção. Note que há somente um erro em cada frase. Não altere o que estiver certo, não inverta a ordem, pois que tal procedimento implica perda do ponto correspondente ao texto.

1. Um alto dignatário de país amigo chegou a esta Capital, para tratar de assuntos importantes.

2. Alto grau de eficiência deve ser o lema do Serviço Público.

3. Precisamos estar alertas contra os elementos desagregadores.

4. Projetam-se criar novos ministérios com a reforma administrativa.

5. Após longa estiagem começou a chover em certa facha do polígono das sêcas.

6. O Sistema do Mérito, além de outras vantagens, tem a de abolir o regime de privilégios.

7. Se tentares burlar a lei, ser-te-á infringida pesada pena.

8. Reuniu-se o Ministério para tratar de assuntos relativos à Segurança Nacional.

9. O abono provisório será extendido ao pessoal autárquico.

10. O hêsito de um empreendimento depende de quem o executa.

Coloque no plural as palavras abaixo:

11. Indústria têxtil _____
12. Caráter invejável _____
13. Pergunta sutil _____
14. Grande navio escola _____
15. Cidadão útil _____

Dê o superlativo sintético de:

16. Magnífico _____
17. Húmilde _____
(é obrigatória a indicação das 2 formas)
18. Úbere _____
19. Pobre _____
(é obrigatória a indicação de 2 formas)
20. Magro _____
(a mesma exigência do item anterior)

Substitua as palavras sublinhadas pelos pronomes oblíquos cabíveis em cada caso.

Ex.: Leio os livros — Leio-os

21. Nomearam vários candidatos. _____
22. Perdoai as faltas. _____
23. Fixastes os mínimos. _____
24. Assistiram às provas. _____
25. Refez o serviço. _____

Nas frases abaixo, há pronomes que não estão colocados corretamente. Na linha, em branco, colocada adiante da frase escreva a palavra certo ou errado, conforme o caso.

26. Deve se evitar tais ocorrências. _____
27. Os candidatos me pediram o resultado da prova. — _____
28. Não podemos impedi-los de recorrerem ao judiciário. _____
29. Que dever-se-á responder em caso de nova consulta? _____
30. Vinham aproximando-se, cada vez mais, da verdade. _____

Há, em cada expressão abaixo, dois aa grifados. Às vêzes estão craseados e outras não. Se em cada frase ambos estiverem corretamente grafados escreva na linha a seguir a palavra certo. Na hipótese contrária, isto é, se ambos estiverem errados, ou um dêles, escreva a palavra errado.

31. Ele sentou à mesa sem a devida licença. _____

32. Fui a Casa da Criança para tratar de assuntos referentes à infância. _____
33. Não assisti a esta festa mas àquela outra. _____
34. Perdoei à sua ofensa, embora fôsse a mais grave de todas. _____
35. Irei a 1 hora à cerimônia de posse. _____
36. Recebi a visita à que me havia referido antes. _____
37. Fêz-se uma festa a caráter, onde até os empregados se vestiam à Luiz XV. _____

Dê, na linha em branco colocada adiante de cada palavra, o sinônimo de:

38. motim _____
39. ornato _____
40. iterar _____
41. concussão _____
42. obviar _____

Em cada frase abaixo há um espaço em branco que tem escrito, entre parênteses, um verbo no infinitivo. Escreva sobre a linha em branco este verbo de modo que haja concordância de tempo e pessoa.

Ex.: Maria e José _____ noivos.
(estar)

Maria e José _____ noivos.
estão

43. Cinco de nós _____ ontem ao Museu.
(ir)
44. Cerca de mil soldados _____ nesta cidade de no mês passado.
(acampar)
45. Mais de uma mulher, mais de um homem e mais de uma criança já _____ em virtude da seca.
(morrer)
46. Quais dentre vós me _____ este favor caso eu necessite?
(prestar)
47. Mais de um conselheiro se _____ na reunião de ontem.
(descompor)
48. Um olhar, um gesto, um aceno _____ para sabermos o que ele queria.
(bastar)
- Escreva, na linha em branco colocada adiante de cada frase, a palavra certo quando houver concordância correta entre o adjetivo grifado e os substantivos.
49. Céu e água verdadeira. _____
Céu e água verdadeiro. _____
Céus e águas verdadeiros. _____
50. Céu e águas verdadeiras. _____

Use o verbo *haver* no lugar do que estiver sob a linha pontilhada, respeitando a correspondência de tempo e pessoa.

51. Não creio que tais fatos se _____ verificado impunemente.
tenham
52. Os raros vestígios de civilização que ainda _____ existiam não possibilitavam qualquer conclusão.
53. _____ de realizar novas provas.
Ter-se-ão
54. _____ de fazer muito tempo que aqui aportara.
Devia
55. Não realizaste o trabalho que _____ ajustado.
tinhas
- Conjuguem os verbos abaixo, de acordo com as instruções,

56. criar _____
(2.^a pessoa do plural do presente do subjuntivo)
57. prover _____
(1.^a pessoa do plural do imperfeito do subjuntivo)
58. providir _____
(1.^a pessoa do singular do pretérito perfeito do indicativo)
59. abster-se _____
(2.^a pessoa do singular do futuro do subjuntivo)
60. intervir _____
(3.^a pessoa do singular do pretérito perfeito do indicativo)

MATEMÁTICA

I — Efetue as operações que se seguem, colocando as respostas sobre as linhas pontuadas. Utilize, para cálculos, as folhas em branco anexas.

1. $361 \times 12 + 157 =$ _____
2. $315 : 9 - 91 + 12 =$ _____
3. $\frac{3}{5} \times \frac{18}{27} + \frac{2}{3} : \frac{3}{8} =$ _____
4. $\frac{5}{7} + \frac{3}{4} \times \frac{1}{6} - \frac{2}{7} =$ _____
5. $0,37 + 1,365 - 0,89 =$ _____
6. $0,3051 : 1,13 =$ _____
7. $2 \frac{1}{3} + 1 \frac{1}{2} : 1 \frac{3}{4} =$ _____
8. $0,1 + \frac{3}{5} - 0,25 =$ _____
9. $0,35 \times 9 + 2,18 : 2 =$ _____
10. $3 \frac{1}{5} \times 3,2 - 10 \frac{6}{25} =$ _____
11. $1850 \text{ km} =$ _____ dm
12. $8 \text{ dam} + 18 \text{ hm} =$ _____ cm
13. $3 \text{ dam}^2 =$ _____ km²
14. $8 \text{ m}^2 - 8 \text{ dm}^2 =$ _____ cm²
15. $10 \text{ dam}^3 + 150 \text{ m}^3 =$ _____ hm³
16. 15 m^3 equivalem a _____ l
17. $135 \text{ l} + 9 \text{ dl} =$ _____ dal
18. $120 \text{ kg} - 180 \text{ hg} =$ _____ dag
19. $618 \text{ kg} : 3 \text{ kg} =$ _____ g
20. $2 \text{ dg} + \text{cg} + 2 \text{ mg} =$ _____ g
21. 4% de 900 = _____
22. 18% de Cr\$ 850,00 = _____
23. $75 =$ _____ % de 1500
24. 33% de _____ = 313,5

II — Resolva as questões abaixo, colocando as respostas nos lugares indicados.

25. Dividir o número 184 em partes diretamente proporcionais a
- $\frac{2}{3}, \frac{3}{4}$ e $\frac{1}{2}$
- Resposta: _____
26. Dividir o número 1450 em partes inversamente proporcionais a 5, 4 e 30.
- Resposta: _____
27. Um trem percorre 531 km em 12 horas. Quantos quilômetros percorrerá em 28 minutos, supondo-se a velocidade constante?
- Resposta: _____
28. Compraram-se 65 m de fazenda por Cr\$ 975,00. Quanto deveriam custar 26 m da mesma fazenda?
- Resposta: _____

DOCUMENTÁRIO

Discurso proferido pelo General de Divisão Juarez do Nascimento Fernandes Távora na Solenidade de Encerramento do Curso Superior de Guerra e do Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas

1. INTRODUÇÃO

PELA primeira vez em minha já longa vida profissional, recebi, em fins do ano passado, de meus superiores hierárquicos, a missão de dirigir um instituto de ensino.

Essa missão, que constitui, em si mesma, uma tarefa delicada, aumenta de vulto e de responsabilidade, em se tratando da Escola Superior de Guerra — o mais alto instituto de estudos referentes ao problema da Segurança Nacional existente no País e a cujos cursos concorrem, em igualdade de condições, militares de terra, mar e ar, e civis oriundos de todos os segmentos de nossa elite social.

É, também, pela primeira vez que a Escola Superior de Guerra diploma oficiais do Exército, da Marinha e da Aeronáutica para o exercício de funções de Estado-Maior e Comando Combinados.

Sinto-me, por isso mesmo, profundamente emocionado ao vir exercer, nesta solenidade, a atribuição regulamentar de declarar diplomados os Estagiários da 4.^a Turma do Curso Superior de Guerra e os da 1.^a Turma do Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas.

A Sua Excelência o Senhor Presidente da República; às demais autoridades civis, eclesiásticas e militares e a todos que aqui abrilhantam com suas presenças o ambiente desta modesta festa de diplomação dos Estagiários de 1953, da Escola Superior de Guerra — quero manifestar, em nome deles, em nome da Escola e no meu próprio, os mais sinceros agradecimentos pela simpatia com que nos estimular.

Devo e quero reiterar, também, nesta oportunidade, os meus mais sinceros agradecimentos às autoridades públicas, federais, estaduais e municipais, civis e militares; às organizações para-estatais e privadas, e às numerosas pessoas que têm dado à Escola, aqui, em outros pontos do Brasil e, mesmo fora dele, o mais valioso concurso de sua cooperação e simpatia, para o bom andamento de nosso curso no corrente ano.

Meus prezados Diplomandos:

Nunca presumi com otimismo sobre a minha capacidade de transigir e conciliar — predicados indispensáveis para a direção de um Instituto de Altos Estudos, qual a Escola Superior de Guerra.

Confio, entretanto, que vos não haja decepcionado demasiadamente.

De qualquer forma, podeis ficar certos de que os sentimentos que inspiraram os meus atos, como Comandante da Escola, neste ano de estudos e trabalhos em comum, foram os da mais pura fraternidade e desejo de acertar.

E agora, neste ato de encerramento de nosso contato escolar — já pressentindo a saudade de vossò convívio, sempre amistoso e compreensivo — formulo cordialmente votos por que não hajam sido estéreis os vossos esforços neste ano de estudos, e, sobretudo, para que, regressando às vossas atividades profissionais, aí encontreis compreensão para o adequado aproveitamento das idéias que, aqui, pudestes consolidar sobre o atual conceito de Segurança Nacional e problemas dele decorrentes.

2. O QUE VISA O CURSO SUPERIOR DE GUERRA

Dissemos, ao abrir o nosso Curso, em março do corrente ano, que o fim último visado pela Escola Superior de Guerra é processar, por sedimentações sucessivas, uma Doutrina de Segurança Nacional, capaz de garantir, através da transitoriedade normal dos governos democráticos, a continuidade indispensável de pensamento e de ação, nesse setor fundamental de nossas responsabilidades públicas.

Foi dito, também, ao abrir-se o 2.^o ciclo de nosso currículo anual, que o Curso Superior de Guerra objetiva preparar civis e militares de nossa elite, para a formulação e aplicação objetivas de uma Política de Segurança Nacional, que se impõe para a salvaguarda perene dos ideais, aspirações e interesses do povo brasileiro.

A Escola Superior de Guerra não tem por missão inculcar uma nova cultura aos civis e militares que a freqüentam, mas, simplesmente, complementar e adequar a cultura de que já são portadores os seus Estagiários, visando, mediante um processo peculiar de nivelamento cultural, habilitá-los a trabalharem em equipes, discutindo e concluindo, objetivamente, sobre os problemas relacionados com a Segurança Nacional.

Esse esforço de complementação e nivelamento cultural tem de exercer-se em sentido tão amplo, para alcançar os fins objetivados, que cobre, praticamente, todos os aspectos de nossa vida nacional e de relações — os políticos (internos e externos), os econômicos, os psico-sociais e os militares.

Com efeito:

Considera-se hoje a segurança nacional como sendo “o grau relativo de garantia que, por meio de ações políticas, econômicas, psico-sociais e militares, um Estado proporciona ao Grupo humano que o integra, para a consecução e salvaguarda de seus objetivos nacionais”.

O instrumento dessa garantia é o Poder Nacional, ou seja — “a expressão integrada dos meios de toda ordem de que a nação efetivamente dispõe, no momento considerado, para promover, a despeito de quaisquer antagonismos internos ou externos, a consecução e preservação dos objetivos nacionais”.

Vimos, ainda, que a Política de Segurança Nacional é praticamente sinônimo de Estratégia Geral, e que seu campo de ação — pelo menos em épocas de desentendimento e incerteza internacionais, qual a que atravessa o mundo de nossos dias — compreende e cobre quase todo o campo da própria Política Nacional.

Didaticamente, nossos estudos têm sido orientados no sentido de habilitar os Estagiários do Curso Superior de Guerra à formulação de um Conceito Estratégico Nacional, isto é, à determinação dos Objetivos Nacionais cujo alcance e salvaguarda podemos e devemos assegurar imediatamente, e à definição das linhas políticas mais adequadas para alcançar e manter tais objetivos; e, em seguida, à dedução das Diretrizes para o planejamento da Segurança Nacional, e à prática de tal planejamento.

Relativamente ao Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas, os estudos foram orientados no sentido de habilitar os oficiais do Exército, da Marinha e da Aeronáutica para o exercício das funções de Comando, de Chefia e de Estado-Maior de organizações e de forças combinadas e bem assim cooperar na experimentação e desenvolvimento de uma doutrina brasileira de comando e estado-maior combinados.

3. OBSERVAÇÕES À MARGEM DA CONJUNTURA NACIONAL

Ao fazermos, durante este ano, a análise de nossa conjuntura, em busca de uma visão panorâmica da realidade nacional e de suas perspectivas próximas, sentimos as alternativas comuns àqueles que galgam uma encosta de montanha, ora cruzando proeminências, com vistas amplas sobre a rota percorrida e a percorrer, ora a afundar-se em socavões sombrios e sem horizonte, de onde nada se aprecia do esforço realizado, nem se pode ter idéia certa de como prosseguir, rumo ao alto, na escalada.

E, ao atingir a nossa meta, pudemos, como aquele viajante que acaba de galgar os últimos degraus do seu caminho de encosta, abarcar uma perspectiva de conjunto, capaz de dar-nos idéia do esforço útil de ascensão que está realizando a nação brasileira.

Essa impressão global do nosso esforço eficiente, como povo e, sobretudo, como elite, neste quase século e meio de existência independente, se nos deixa, por um lado, a impressão dominante de que está ainda aquém das possibilidades com que nos brindou a natureza, conforta-nos, por outro lado, pelo sentido de dinamismo, de ação determinada com que a nossa geração está lutando, sabe Deus como, para garantir ao Brasil uma base de progresso econômico-social, que o não desmereça no conceito da civilização contemporânea.

Seria fastidioso tentar resumir, aqui, todas as observações cabíveis à margem da análise que fizemos de nossa conjuntura. Mas vale a pena focalizar alguns de seus aspectos mais relevantes, nos diversos campos da atividade nacional.

Começamos pelo campo político. Dois problemas fundamentais mereceram, aí, a nossa atenção,

- o da organização nacional, no setor interno, e
- o da segurança nacional, no âmbito internacional.

a) O problema da organização nacional foi analisado apenas sob três de seus aspectos fundamentais,

— o da racionalização circunscricional das entidades federadas, aí compreendidas as questões referentes à centralização da capital federal e à disciplinação da secessão municipal,

— o da racionalização de competência funcional, privativa ou comum, da União, dos Estados e dos Municípios, e

— o da racionalização estrutural e funcional da administração pública, aplicável às três órbitas administrativas — nacional, regional e local.

No que respeita ao primeiro aspecto (e deixando de lado a questão muito complexa do reajustamento territorial dos Estados, apenas posta em suas equações técnicas e políticas, para possível solução racional no futuro) duas medidas nos parecem aconselháveis com maior urgência: a mudança da capital federal para o Planalto Central e a aceitação de um diploma legal ou conven-

cional, que discipline, razoavelmente, o processo de criação de novos Municípios.

A primeira dessas medidas, constante de preceito constitucional e ora em fase de estudos, além de justificar-se por ponderosos motivos de natureza política, ligados à coesão e à segurança nacionais, é aconselhável ainda, pela dupla conveniência:

— de pôr o governo federal em contato mais direto com as realidades do Brasil interior, muito mais necessário que o Brasil litorâneo de seu esforço orientador e estimulador, e

— de libertar a ação nacional desse governo da pressão constante e poderosa de problemas que são, muito mais locais que gerais.

A segunda medida parece aconselhável, de um lado, para a coibição direta de duas tendências igualmente deploráveis — o jogo das ambições políticas locais, visando a constituir feudos pessoais, em detrimento do bem coletivo, e a corrida ambiciosa à partilha de cotas-partes dos 10% do imposto de renda atribuídos aos Municípios do interior; e, de outro lado, indiretamente, para dar sentido à atual campanha de fortalecimento municipal (a nosso ver uma das melhores esperanças de rápido e harmônico soerguimento econômico-social da nação brasileira) e contra a qual conspira clamorosamente essa pulverização política, e, sobretudo, econômica dos Municípios.

No que concerne ao aspecto da racionalização funcional das entidades federativas, duas medidas parecem merecedoras de consideração mais imediata,

— uma transferência, através de convênios bi ou tri-laterais, de atribuições executivas da União e dos Estados para os Municípios (sobretudo no tocante à educação primária, fomento da produção e defesa das culturas e rebanhos, conservação e cultivo racional dos solos, proteção da fauna e das florestas etc.), mediante assistência técnica e controle de aplicação de recursos, por parte das entidades delegadoras (União e Estados), e

— uma melhor entrosagem das atividades administrativas comuns às três esferas do poder público — União, Estados, Municípios — de forma a permitir que os seus esforços se prolonguem e somem, ao invés de se omitirem e, às vezes, até se contraponem.

Finalmente, no que se refere à racionalização administrativa — já objeto de proposição do Executivo, ora em andamento no Congresso Nacional — três linhas gerais, pelos menos, parecem condicionar sua realização eficiente,

1.º) a criação de órgãos permanentes e especializados de planejamento, coordenação e controle administrativos, na Presidência da República e nos grandes órgãos a ela diretamente subordinados, para que possam os mais elevados agentes da administração delinear, coerentemente, num quadro de conjunto, os objetivos globais de sua ação, repartir equitativamente tarefas e recursos entre os escalões subordinados; orientar o desenvolvimento paralelo dessas tarefas, e, finalmente, controlar a ação de agentes executantes, dentro de um regime de responsabilidade funcional cada vez mais efetiva;

2.º) a redução, ao menor número possível, dos grandes órgãos ligados diretamente a esses altos escalões do governo, mediante aglutinação racional de funções complementares ou afins, em setores integrados da administração pública (por exemplo, relações internas, relações exteriores, coordenação econômica, política financeira,

bem-estar social, defesa nacional) e limitação razoável das tarefas burocráticas, a cargo dos respectivos titulares, de forma a que possam consagrar a maior parte de seu tempo ao desempenho das funções político-administrativas de planejamento, coordenação e controle, que devem ser apanágio de sua alta hierarquia;

3.º) finalmente, uma reestruturação racional dos quadros do funcionalismo público, delineada, sem quebra dos princípios democráticos e de hierarquia, em função estrita da eficiência do serviço, condicionando sua lotação, remuneração, admissão, acesso e movimentação, às exigências daquela eficiência.

b) O problema da segurança coletiva no campo internacional afigura-se básico para o desenvolvimento pacífico, no mundo de controvérsias e fricções em que vivemos, sobretudo de países potencialmente ricos, mas efetivamente ainda fracos, como o nosso.

Afortunadamente o Brasil subscreveu e homologou os pactos de adesão às Organizações das Nações Unidas e dos Estados Americanos, pelos quais se compromete a cooperar na repressão coletiva de qualquer ato de agressão internacional e, em especial, se esse ato for dirigido contra nação do Continente Americano, e fica, em contrapartida, com o direito de receber auxílio de todas as demais Nações signatárias de tais pactos, se for ele o agredido.

Sentimos que uma adequada preparação material e espiritual se impõe para bem cumprirmos os compromissos de solidariedade assumidos com as demais nações, em benefício da paz comum, e habilitar-nos moralmente a esperar e reclamar o apoio daquelas nações, em benefício de nossa própria segurança.

No campo econômico-financeiro há, pelo menos, três fatos que merecem cuidadosa atenção:

— o descompasso visível no ritmo de desenvolvimento de vários fatores integrantes da economia nacional — produção primária, produção industrial, disponibilidade de energia e eficiência dos sistemas de transportes;

— a agravação desse descompasso, de um lado, pela espiral inflacionária iniciada com a última Grande Guerra e ainda não contida, até hoje, em sua progressão, e, de outro lado, pelo desequilíbrio ameaçador entre o crescimento de nossas necessidades de importação e de nossa capacidade de ampliar, paralelamente, o valor de nossas exportações;

— finalmente, o quadro a meu ver mais sombrio de todo esse complexo panorama — o espírito de saque e de aventura com que, sem programa nem limitações de responsabilidade, temos devastado e continuamos devastando o nosso patrimônio natural — nomeadamente, o solo, a fauna e a floresta.

Delineemos, em ligeiras pinceladas, a situação:

a) O desequilíbrio verificado no desenvolvimento de fatores integrantes de nosso potencial econômico, quais os citados, é tributo que estamos pagando à falta de planificação, e, sobretudo, de coordenação efetiva das atividades públicas e, até onde possível democraticamente, das atividades privadas, que cooperam no campo da economia.

Somente a partir de 1947, tentamos um primeiro ensaio concreto nesse sentido, com o Plano

SALTE, abrangendo os setores Saúde, Alimentação, Transportes e Energia.

Ultimamente, através de planejamentos estudados por Comissão Mista Brasileiro-Norte-Americana, voltamos ao assunto, dando ênfase especial aos fatores Energia e Transportes.

A solução equilibrada do problema só pode ser deduzida, entretanto, de um sistema de equações simultâneas, dadas as interrelações e dependências recíprocas que condicionam a compatibilidade de seus fatores integrantes.

Frisemos, ainda, que há dois aspectos parciais de gravidade crescente nesse desequilíbrio de conjunto, não obstante os decididos esforços de nosso Governo, para debelá-los,

— a ameaça próxima da conjunção de uma crise de combustíveis líquidos com a atual crise de energia elétrica — se não conseguirmos aumentar substancialmente a produção nacional de petróleo, ou a disponibilidade de divisas para adquiri-lo no estrangeiro, e

— a falta de coordenação do desenvolvimento conjunto e, sobretudo, da exploração de nossos sistemas de transportes — terrestres, aquáticos e aéreos, de forma a melhor servir zonas de produção e de consumo interdependentes e a evitar concorrências antieconômicas e desastrosas.

b) A agravação do descompasso ora verificado no desenvolvimento de vários fatores integrantes de nossa economia pelos impactos simultâneos da inflação e do desequilíbrio em nossa balança comercial, resulta de fatos complexos, cuja caracterização e contenção dificilmente poderiam ser aqui delineados.

Parece, entretanto, evidente, sem maior exame do caso, que se não adotarmos uma enérgica política de discriminação dos financiamentos controláveis pelo poder público, dentro de um critério razoável de importância e urgência dos empreendimentos a expandir, e se não enveredarmos, paralelamente, pelo caminho reto de produzir melhor e mais barato — ao invés de atenuar, agravaremos irremediavelmente os efeitos maléficos daqueles dois impactos sobre o nosso atual desequilíbrio econômico.

c) Frisemos, finalmente, que já é tempo de pôr um paradeiro ao ominoso espírito de aventura e de saque com que temos investido contra a nossa natureza, devastando impunemente o solo, a fauna e as florestas, e comprometendo, indiretamente, o seu clima e regime de águas superficiais e subterrâneas.

O problema apresenta amplitude e gravidade excepcionais. Pelas últimas estatísticas do Serviço Nacional do Pinho, se prosseguirmos no ritmo atual de devastação, liquidaremos, em mais 2 ou 3 decênios, as últimas reservas florestais de toda a área compreendida nas Regiões NE, Leste e Sul do país.

Parece-nos que, se a União e os Estados não transferirem aos Municípios os encargos ligados à recuperação e conservação dos solos e florestas, subvencionando-os generosamente, orientando-os tecnicamente e controlando-lhes, ao mesmo tempo, a execução das tarefas delegadas e a serem

empreendidas, em todos os recantos povoados do país — caminharemos a passos largos para a consumação do maior crime por que poderiam responsabilizar-nos as gerações futuras — o de lhes haver transmitido cicatrizado de desertos, o inestimável patrimônio de terras férteis que nos legaram os nossos antepassados.

No campo psico-social, onde vários problemas mereceram observações, vamos focalizar três deles:

— o da educação pouco objetiva da elite e do povo,

— o do caráter fracionário e unilateral de nossa legislação social, e

— o da despreparação psicológica do povo brasileiro para sobreviver, democraticamente, no mundo conturbado de nossos dias.

a) O aspecto mais discutível do sistema educacional brasileiro é a sua pouca objetividade.

Num país com índice de analfabetismo ainda superior de 50% e onde apenas 6 em cada 10.000 habitantes conseguem ingressar na Universidade, o sistema educacional parece estar paradoxalmente orientado no sentido de conduzir todos os educandos aos bancos universitários.

Com efeito:

A escola primária — instrumento fundamental de educação do povo — não tem, nem mesmo nas zonas rurais, uma finalidade própria, qual a de preparar a população escolar que lhe é confiada para viver mais eficientemente no meio em que nasceu.

Ensinam-se, aí, apenas, os rudimentos de letras e ciências indispensáveis para habilitar os alunos à admissão no Curso Ginásial.

Parece fora de dúvida, entretanto, que essa escola primária seria muito mais útil ao povo brasileiro, muito mais apreciada e freqüentada pelas crianças do interior e, mesmo, das cidades, se, ao lado do esforço de alfabetização que vem desenvolvendo (e, até em substituição dele, para alunos refratários ao aprendizado das letras...), ministrasse a todos os seus freqüentadores alguns conhecimentos de utilidade imediata para a vida.

Isso nos ajudaria a dar, além do mais, um grande passo para a formação, em larga escala, de força de trabalho qualificada.

Analogamente, ao ensino do ciclo ginásial não parece haver-se dado outra finalidade, além daquela de habilitar candidatos, mediante o curso colegial, ao ingresso na Universidade.

É, entretanto, mínima a proporção de alunos que, havendo ingressado no ciclo ginásial, logram alcançar o ciclo universitário, ou mesmo habilitar-se ao colegial.

Que orientação prática para a vida adquire essa massa de matriculados no Ciclo Ginásial, ao concluir tal ciclo, sem possibilidade de prosseguir na Universidade, ou, como é freqüente, ao abandoná-lo antes de concluí-lo?

Não seria mais útil e adequado às condições gerais de nossa vida, se, pelo menos nos estabelecimentos oficiais, fôsse êle orientado dentro de uma finalidade profissional, qual a dos cursos destinados à formação de técnicos de grau médio, facultando-se aos seus diplomados, se o quisessem, o ingresso, posterior, na Universidade?

No próprio ensino Universitário, orientado especificamente para a formação de profissionais liberais — não se ministram excessivas noções teóricas, que poderiam ser suprimidas, ou substituídas por ensinamentos práticos sobre o exercício efetivo da respectiva profissão, ou o estudo objetivo de problemas nacionais, que os diplomados deverão enfrentar, mais tarde, na vida pública?

Frise-se, ademais, que a nossa educação tem cuidado apenas de dois aspectos da natureza humana — o físico e o intelectual — descurando do terceiro aspecto, não menos importante — o moral — que deve ser aprimorado pela elevação dos sentimentos e pela formação do caráter, aí incluída a disciplina da vontade.

Afortunadamente, já há um ponderável movimento renovador, dentro do Ministério da Educação, contra essa falta de objetividade, que tem caracterizado o nosso sistema educacional.

b) O caráter fracionário de nossa legislação social resulta do fato de haver sido planejada para o amparo do proletariado urbano, deixando à margem os assalariados rurais.

Esse fato constitui um dos estimulantes da migração que se está processando, em ritmo progressivo, do interior para as capitais.

Já se discute, entretanto, no Congresso Nacional, uma proposta do Executivo para amparar melhor os trabalhadores rurais, através de um amplo diploma de reforma agrária, que, talvez, conduza a uma solução satisfatória do problema.

O caráter unilateral da legislação social brasileira deriva do estabelecimento expresso de direitos, mercedamente assegurados aos trabalhadores, sem se enumerarem, entretanto, em contrapartida, as obrigações sociais correspondentes.

Temos a impressão de que tal omissão está criando em nosso proletariado uma lamentável deformação de mentalidade, tendente a eximi-lo de um mínimo desejável de solidariedade com a empresa em que trabalha e de eficiência no desempenho da tarefa econômica a que nela desempenha.

Uma escala de salários, aí incluído o salário mínimo, fixada em função dessa eficiência e uma participação nos lucros de empresa, proporcional aos salários assim fixados, talvez resolvesse os aspectos fundamentais da questão.

c) No tocante ao problema da preparação psicológica de nosso povo, para sua sobrevivência dentro dos padrões democráticos delineados em nossa Constituição — forçoso é reconhecer que temos dedicado pouca atenção à matéria, com

grave prejuízo para a própria estabilidade da estrutura político-social que adotamos.

E' fato sabido que campeia, em todos os recantos do mundo ainda não escravizados à tirania bolchevista, uma propaganda sub-reptícia e desleal, mas sistemática e tenaz, tendente a intrigar e desunir as nações democráticas do bloco ocidental, a incompatibilizar, em cada uma delas, a massa com a elite, e a entrar, através de engodos dialéticos, o processo de seu desenvolvimento econômico-social, a fim de manter em boas condições o caldo de cultura, de atraso e de miséria, de que necessita para o fermento de cizânia e de ódio, com que anda a envenenar o espírito das massas e da própria elite — especialmente no seu setor ainda em formação — o da juventude das escolas.

A reação contra essa propaganda tem oscilado inexplicavelmente entre o emprêgo esporádico da violência, contra adeptos e simpatizantes do comunismo, e uma complacência sem limites, que tem chegado, em alguns casos, à adesão, inconsiderada, por vêzes, de importantes setores de nossa elite aos "slogans" e campanhas, através dos quais ministram os comunistas o veneno de seus ódios e intrigas.

Os frutos dessa condescendência são já notórios, podendo capitular-se entre êles,

— o enfraquecimento de nossa posição como possíveis beneficiários da segurança coletiva dentro do bloco democrático ocidental, e

— o amesquinamento da cooperação que poderiam dar-nos a iniciativa, a técnica e o capital estrangeiros — para acelerarmos o nosso desenvolvimento econômico-social.

Parece, assim, urgente, que firmemos um rumo e atuemos, com decisão, no sentido de preparar a elite e o povo brasileiros para a desobriga de seus compromissos internacionais; de trabalhar com eficiência, dentro da liberdade democrática; e de acolher inteligentemente a colaboração alienígena que nos ajude no esforço de forjar, quanto antes, o verdadeiro e melhor escudo contra a infiltração comunista — a elevação razoável, em tempo útil, do padrão de vida do nosso povo.

No campo militar há três aspectos essenciais a considerar,

— a unidade de supervisão administrativa dos três ramos das Forças Armadas,

— o preparo sistemático dos quadros dessas forças para o planejamento e comando de operações combinadas,

— o reaparelhamento material equilibrado das forças de terra, mar e ar.

a) A supervisão de toda a administração militar por um órgão único — o Ministério da Defesa Nacional — tal como já sucede nos Estados Unidos da América e na República Argentina, é necessidade cada vez mais generalizada, reconhecida entre nós.

Realmente, numa época em que o planejamento combinado — operacional e logístico — constitui a base do emprêgo das Forças Armadas

impondo direção unificada; em que a limitação dos recursos financeiros disponíveis está a exigir uma dosagem criteriosa das dotações a serem distribuídas a cada ramo das Forças Armadas e um emprêgo cuidadoso dessas dotações, a fim de se evitarem, não só o seu desenvolvimento desproporcionado, como, também, o desperdício de recursos, com repetições desnecessárias de serviços — a criação de um tal órgão de supervisão parece indispensável.

b) O preparo sistemático dos quadros das Forças Armadas para o planejamento e Comando das Operações Combinadas impõe-se, obviamente, pela circunstância mesma de constituírem, hoje, tais operações a base de atuação normal daquelas Forças.

Julgamos que essa preparação é tão importante quanto a de nossa elite civil e militar para a formulação e aplicação de uma política de Segurança Nacional, ministrada em nosso Curso Superior de Guerra.

À boa compreensão de nossos chefes militares devemos o funcionamento, no corrente ano, sob a responsabilidade da Escola Superior de Guerra, do Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas, cuja 1.^a Turma de Estagiários vai ser hoje, aqui, diplomada.

c) O reaparelhamento material de nossas Forças Armadas está a impor-se por três imperativos:

— o da modernização de vários equipamentos já considerados obsoletos,

— o da padronização, sempre que possível, de tais equipamentos — sobretudo o armamento, a fim de aumentar sua eficiência e facilitar substituições e remuniamentos, e

— o do equilíbrio da eficiência operativa das três forças para o desempenho harmônico das tarefas que lhes cabem.

A solução oportuna desse problema reclama, entretanto, para não sobrecarregar excessivamente o orçamento de despesa do país, uma vigilância muito severa no sentido de coibir despesas desnecessárias com o pessoal.

4. PALAVRAS FINAIS

Meus senhores,

Numerosos e graves são os problemas cuja solução o exame da conjuntura nacional está a impor, com urgência, à nossa geração — essa mesma geração que iniciou sua vida pública atormentada de dúvidas, ao encerrar-se a 1.^a Grande Guerra, e que, após assistir o drama apocalíptico de uma 2.^a hecatombe mundial, caminha para o seu ocaso, enfrentando encruzilhadas ainda mais angustiosas do que as defrontadas, 30 anos antes, na sua mocidade.

E não há como ignorar tais problemas, ou tentar elidir, com subterfúgios, sua gravidade.

Impõe-se, ao contrário, que os ataquemos de frente, corajosamente, sob pena de desacreditar-

nos, como elite, perante o povo por cujos destinos somos responsáveis, e perante o mundo exterior, contra cujas ambições e concorrências, devemos defendê-lo.

Na verdade, não há por que encarar com pessimismo a realização dessa tarefa. Nos vários contatos diretos que estabelecemos com a realidade brasileira, através de Viagens de Estudos, pudemos certificar-nos dos progressos animadores de nossa técnica e de nossa capacidade de iniciativa, quer estatal, quer privada, em empreendimentos que cobrem numerosos setores da atividade moderna, nomeadamente os da produção de energia (carvão, petróleo e eletricidade), o da produção de aço; o da técnica de construções rôdo e ferroviárias; o da experimentação agrônômica; e o das indústrias em geral e, em particular, das mecânicas e de material elétrico.

Mesmo no setor de perspectivas mais sombrias — o da erosão e esgotamento dos solos agrícolas — vimos iniciativas vitoriosas, que merecem uma referência: os reflorestamentos, em larga escala praticados em São Paulo e no Paraná; o cultivo econômico do café em terras esgotadas por culturas anteriores e em terras fracas, modificadas pelo reflorestamento prévio com eucaliptos; a recuperação de cafézais velhos, de 40 anos; e a cultura do trigo, em plena região de campos, mediante simples calagem do solo.

O que se impõe, diante desses exemplos, é redobrar de esforços a fim de multiplicar indefinidamente, em todos os recantos do Brasil, onde fôr cabível, o ensaio vitorioso desses pioneiros.

A tarefa dessa multiplicação será árdua e, para alcançar os seus fins, é mister ser ordenada. Nem a lograremos realizar sem esforços, nem adiantará muito empreendê-la sem rumos certos, desligados do tempo, sem um plano conjunto de ação, à mercê de simples improvisações pessoais.

Devemos, ao contrário, pôr mãos à obra munidos de instrumentos adequados para realizá-la em tempo útil e dentro das proporções reclamadas. Em outros termos, é preciso que nos organizemos para empreendê-la.

A necessidade de um planejamento coordenado e de uma estrutura administrativa apta para executá-lo se evidencia e avulta diante da complexidade e transcendência que assume o problema da Segurança Nacional num país como o Brasil, amplo e rico de potencialidades, mas ainda despreparado para contrapor-se às ambições e ameaças do mundo conturbado em que vivemos.

Meus caros diplomandos,

Penso que a Escola Superior de Guerra tem feito quanto pode para bem cumprir a delicada tarefa de preparar elementos selecionados de nossa elite civil e militar para o bom equacionamento desse problema, essencial para a nossa própria sobrevivência como nação soberana.

Mais não lhe é possível fazer, dado o âmbito restrito de suas atribuições regulamentares.

Cabe, porém, à sua filha diletta — Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra — associação civil onde se têm congregado e continuarão a congregar-se todos os Estagiários que têm passado e hão de passar, pelos anos afora, por seus bancos escolares, o papel eminente de projetar, ampla e decididamente, no seio de nossa elite, as idéias e métodos de trabalho com que vos familiarizastes, neste ano de estudos e tarefas em comum.

Confio, meus prezados diplomandos, que deixando, agora, a Escola, não vos separareis, entretanto, dela — pois que, integrando-vos na ADESG, “ides constituir o seu verdadeiro corpo, sempre em crescimento, e o próprio espírito indestrutível que a anima”.

E espero que, insuflados por êsse espírito, poreis mãos à obra para que vos preparastes nesta Escola, com a mesma decisão, fé e hombridade daqueles, lídimos varões patrícios, de ontem e de hoje, que, afirmando as virtudes morais de nossa gente, realizaram, mais pela razão que pela força,

a Proclamação da Independência Pátria; a obra ciclópica da Integração Nacional; a Abolição da Escravatura; a transformação do Império em República; a fixação definitiva de 16.000 quilômetros de fronteiras terrestres; e a epopéia do Correio Aéreo Militar; e souberam legar-nos, também, ao preço de sangue generoso, o feito legendário das Bandeiras; a façanha duas vezes heróica dos Guararapes; o quase milagre da preservação da unidade pátria; a arrancada épica dos 18 de Copacabana; e, na última guerra, o roteiro inquebrantável de nossa segurança, traçado e retrçado, no Atlântico Sul, pelos comboios da Esquadra e prolongado gloriosamente, em terra e nos céus da Itália, pelo Exército e pela Aeronáutica do Brasil.

E que o espírito heróico dêsses fastos nos comande definitivamente os rumos perenes de seu sucesso: — o amor devotado à nossa gente e a disposição viril de trabalhar por ela, com os olhos postos na preservação e no engrandecimento do Brasil!



A Reforma da Lei Processual

(Continuação)

OLIVEIRA E SILVA

X

O PROCESSO de usucapião está disciplinado pelos arts. 454 a 456 da lei adjetiva e, exceto o aspecto formal, há pouca matéria, aí, para ser alterada.

Antes de tudo, entendemos que, em tais processos, deveria ser fixado o valor acima de vinte mil cruzeiros para o direito da parte vencida ao recurso de apelação. Parece-nos injusto que, tendo feito o possuidor, na causa, prova de sua posse, trintenária e ininterrupta, fique, ainda, à mercê do contratempo de um recurso, quase sempre meramente protelatório, para a Instância Superior, sendo a demanda de valor reduzido.

Aludimos ao aspecto formal com que foram vazados aquêles preceitos, aliás, dois simples artigos de lei. Verificamos que o de n.º 454 preceitua: "... o título hábil para a transcrição, no registro, será a sentença". E o seu § 1.º reza: "A ação será extensiva ao possuidor da servidão etc.". Ainda o § 2.º: "A sentença, que julgar procedente a ação, será transcrita etc.". Finalmente, o artigo 455, § 2.º, adianta: "Será citado pessoalmente aquêles em cujo nome esteja transcrito o imóvel".

Não se afirme que essas questões de forma constituem miudezas, acadêmicas, quando se trata de texto de lei e o que se deve exigir, na sua redação, é, antes de tudo, o binômio: clareza e sobriedade. Lembremos, contudo, que, no debate do projeto do vigente Código Civil, o gênio de Rui Barbosa, com a sua fôrça, marcante e convincente, defendera o princípio de que os códigos são verdadeiros monumentos de uma geração e urge dar-lhes uma roupagem esbelta, dentro dos melhores padrões do idioma nacional.

É, sem dúvida, fácil o desbastamento desses repetidos "serás".

Quanto ao preceito da obrigatoriedade da citação pessoal daquele em cujo nome estiver transcrito o imóvel, objeto da lide, não raro, deparemos com escrituras de compra e venda, anteriores à vigência do nosso Código Civil, quando a lei não impunha aquela transcrição.

Em tal hipótese, parece-nos que a providência da citação dos interessados, certos ou incer-

tos, e dos confinantes do imóvel, faculta a defesa e, portanto, o debate de todos os que se julgaram com direito ao domínio do imóvel.

No seu art. 454, difime o legislador a controvérsia antiga referente às terras do domínio da União Federal, quando objeto do processo de usucapião, embora aquelas terras sejam imprescritíveis. Aí se fala no possuidor que satisfaça os requisitos legais para aquisição de imóvel "do domínio particular".

No capítulo dos processos de inventário de bens, o art. 517 da lei adjetiva estabelece o arrolamento, quando o valor total da herança não exceder de dez mil cruzeiros, o que, com a desvalorização crescente de nossa moeda, já não constitui um critério aceitável.

Impõe-se uma alteração no sentido de que o arrolamento de bens do "de cujus" comporte os de valor até cinqüenta mil cruzeiros, o que deixaria de onerar os herdeiros com as despesas iminentes ao inventário, além da vantagem da sua rapidez.

Em regra, nos grandes fóros como o do Distrito Federal e o de São Paulo, os processos de inventário ocupam, quando não ultrapassam, pelos seus incidentes fiscais ou com a partilha e, ainda, a displicência dos herdeiros ou a sua luta, o espaço de uma geração... Por mais que se esforcem os juizes e os cartórios, não caminha o processo, que inexiste uma sanção rigorosa contra o inventariante relapso, ou os que tumultuam, inutilmente, o processo.

O art. 467 do Código de Processo Civil ordena que "o inventário e a partilha deverão ser iniciados dentro em um mês que se contará da abertura da sucessão e concluídos nos três (3) meses subsequentes". E, no parágrafo único: "Esse prazo poderá ser prorrogado a requerimento do inventariante, se ocorrer motivo justo".

Seria mais honesto que o legislador prescrevesse o prazo máximo de um ano para aquela conclusão e exigisse, do inventariante, a prorrogação do prazo somente em casos excepcionais, devidamente comprovados, sob pena de remoção imediata e pagamento de multa de 5% sobre o valor do seu quinhão hereditário ou meação. Entre os casos excepcionais, poderia figurar, por exemplo,

a existência de ação, em curso, que tornasse, impossível ou extremamente difícil, a partilha de bens.

Sobre a curatela de incapazes, a que alude o art. 606 da lei processual, há necessidade de serem definidas quais as pessoas que dispõem da faculdade de requerê-la.

Num litígio de natureza cível, não é raro uma das partes pleitear, maliciosamente ou não, a interdição da parte contrária, alegando a sua incapacidade absoluta ou o procedimento temerário ou abusivo na demanda.

Matéria muito delicada, conviria, ao futuro legislador da reforma processual, assentar a obrigatoriedade da intervenção do órgão do Ministério Público, em todos os casos, diante do pedido.

O capítulo da outorga judicial de consentimento, no que se refere ao art. 625 da atual lei adjetiva, merece ampliação.

O aludido preceito só alude ao "caso de recusa ou impossibilidade do consentimento, por lei exigido, para a prática de qualquer ato, quando citado o recusante para, num tríduo, deduzir as razões da recusa, sob pena de fazer-se o suprimento, judicialmente, à sua revelia".

Silencia a lei sobre a hipótese da publicação de edital e do seu prazo, quando não encontrado o recusante e a intervenção, na espécie, do representante do Ministério Público, pela grande relevância que pode assumir o pedido.

Não se pode eximir o legislador, para ser justo e completo, às lições cotidianas da vida forense onde surgem as hipóteses mais raras e inverossímeis. Da cooperação entre todos (legisladores, juizes, advogados e fiscais da lei) é que poderemos ter uma lei sem omissões ou deficiências, que permitam nulidades, capaz de não ferir o direito de ninguém.

XI

O desquite por mútuo consentimento — o chamado desquite amigável — é regulado pelos arts. 642 a 646 da lei adjetiva. Precisar-se-á o futuro legislador alterá-los e ampliá-los, para sua maior clareza e afastamento de omissões.

Há um ponto que deverá ser esclarecido, de imediato: o da distribuição do pedido, que a lei silencia. Fique expresso caber à parte o direito de apresentar a sua petição, assinada por ambos os cônjuges, a qualquer das Varas de Família, no Distrito Federal e, nos Estados, a uma das que forem competentes para o seu processamento.

A existência da petição inicial não induz a de causa, dada a ausência de litígio. Sem a ratificação do pedido, pelos cônjuges, no prazo da lei, é de se arquivar a inicial ou fazer-se a sua restituição ao interessado.

Quanto à declaração do valor da pensão alimentícia à mulher, segundo jurisprudência conhecida, deverá consignar-se que a espôsa poderá

renunciar a esse direito, não lhe sendo lícito, entretanto, fazê-lo quanto à pessoa dos filhos menores do casal.

O vigente art. 642, IV, da lei processual, estatui a obrigação da pensão alimentícia, em favor da mulher, quando esta "não dispuser de bens suficientes para manter-se". Como está redigido o preceito legal, evidencia-se a sua obscuridade. Porque a espôsa, em vez de bens, poderá ter vencimento que lhe baste à manutenção.

Outro ponto, a elucidar-se, parece-nos a respeito da pensão alimentícia à mulher. Há duas correntes jurisprudenciais, entre nós: a que permite, com a melhoria da situação econômica do ex-marido e a desvalorização na moeda corrente, o aumento da importância pactuada, e a que não a permite, por existir, na inicial de desquite, que pressupõe acôrdo, um contrato dos antigos cônjuges.

Compete à lei, afastando controvérsias, firmar, expressamente, a proibição, ou não, do critério revisional, na espécie, assim como estabelecer um máximo no valor da pensão à mulher e aos filhos. O limite de trinta por cento da renda ou remuneração da fonte produtora, nos termos da lei portuguesa, se nos afigura perfeitamente razoável.

Sem dúvida que o futuro legislador não ficará insensível ao aspecto moral, no desquite por mútuo consentimento, quanto à situação da ex-espôsa.

Decretada a medida, separados corpos e bens, não se justifica, perante a razão, que a antiga espôsa, já sem contribuir, com o seu esforço e energia, para o equilíbrio econômico do casal, quase sempre em condições de exercer um ofício, continue a usufruir a pensão alimentícia do ex-marido e, de quando em vez, pretenda a sua majoração.

Outro ponto relevante é o que se contém no art. 645 da lei adjetiva, ao considerar a homologação definitiva do desquite por mútuo consentimento, com a mesma autoridade e efeitos da sentença no desquite litigioso, "relativamente às cláusulas do acôrdo sobre a guarda dos filhos, cotas para a sua criação e educação e pensões alimentícias à mulher".

A jurisprudência dos nossos tribunais de justiça tem modificado, profundamente, aquele preceito, firmando que nada existe de definitivo, tanto no desquite de natureza amigável, como no judicial, no que se refere à guarda dos filhos menores e cotas para a sua criação e educação, assim como o regime de visitas dos pais e avós e férias.

Segundo as circunstâncias, em cada caso concreto, não poderão deixar de ser mutáveis tais condições. Se à mãe ou ao pai é deferida, pelo juiz, por sentença, a guarda dos filhos menores, o seu comportamento irregular ou nocivo à formação moral da criança, desde que suficientemente provado, levará o juiz a mudar a situação,

confiando até o menor à guarda de parentes ou de estranhos.

A parte final do preceito, relativa à pensão alimentícia à mulher, como definitiva, com aquela homologação, merece todo o cuidado ao futuro legislador, em face da jurisprudência vacilante, a que, acima, nos referimos.

Num país sem o instituto do divórcio, como o Brasil, enfrentamos, de quando em vez, quanto à situação dos filhos menores do ex-casal, problemas delicadíssimos.

Como os antigos cônjuges não podem constituir novo lar legítimo, graças a uma legislação obsoleta, em dissonância com a da maioria das nações civilizadas, a criança fica, em regra, com o pai, ou com a mãe amancebada, que não se pode exigir, a um ou outro, o dever da solidão.

Multiplicam-se, nas Varas de Família, as reclamações a respeito do tratamento e educação dos filhos menores e os pais eternizam o conflito, obrigando o juiz a decidir, de qualquer maneira, situações extremamente difíceis. Não raro, é o internamento, em colégio, até a maioridade, com o período de férias rigorosamente dividido entre os pais, quando não ocorre, por motivos graves, a reclusão da criança, no internato, durante as férias.

Enfim, deve o legislador ater-se ao ensinamento da jurisprudência, dando, aos arts. 642 a 646 da lei adjetiva, a necessária ampliação e flexibilidade, não deixando tudo ao arbítrio prudente do juiz. Sem esquecer, sobretudo, de solucionar a controvérsia sobre o valor exato da pensão alimentícia à mulher, constante de cláusula de desquite por mútuo consentimento.

A Retomada na Locação Parcial

ENÉAS DE MOURA

(Da Divisão Jurídica do I.A.P.B.)

.....
 "Se o locador pedir parte do prédio que ocupe ou em que resida para seu uso pessoal ou para residência de descendente, ascendente, ou pessoa que viva às suas expensas".
 (Art. 15, n.º IV, da Lei n.º 1.300).

PERMITE a vigente lei do inquilinato a retomada de parte de prédio alugado a terceiros, uma vez que se destine ao uso pessoal do ocupante, seus ascendentes, descendentes ou pessoa que viva às suas expensas.

Divergências na interpretação do que seja locação parcial tem havido, não somente entre estudiosos do direito, mas, entre juízes de primeira instância e até dos próprios tribunais de justiça.

Não padece dúvida de que o despejo, isento de fraude, é de ser concedido na locação parcial. O que se torna difícil, entretanto, é estabelecer-se a diferenciação entre locação parcial e locação total quando se tratar de dependências de certa forma isoladas.

A lei do inquilinato que precedeu a atual, ou seja, o Decreto n.º 6.739, de 26 de julho de 1944, usava, em seu Art. 8.º, letra "f", a expressão "cômodos" para estabelecer a diferenciação, o que não ocorre com a lei ora em vigor. A supressão da expressão em causa, teve, naturalmente, o fito de evitar pluralidade de interpretação, quase sempre objeto de abusos e fraudes.

Parece-nos acertada a opinião de alguns juízes sobre o que seja locação parcial e locação total. A autonomia de uma residência relativamente a outra é o que necessariamente caracteriza a locação total ou de todo o prédio; para alguns estudiosos ou julgadores, o fato de uma dependência achar-se situada, por exemplo, dentro de muros embora isolada, não exclui o seu enquadramento no Art. 15, n.º IV, da Lei n.º 1.300.

O certo é que a diferenciação entre a locação parcial e a locação total ocorre quando se trata de dependências integradas no imóvel e não de unidades independentes, autônomas, distintas ("Revista dos Tribunais", 212-487).

Para o eminente PONTES DE MIRANDA ("Tratado de Dir. Predial", 40/168), é de se adotar, para o estabelecimento da diferenciação, dentre outros, o critério da numeração do logradouro, do pagamento separado de impostos etc.

Excelente e judicioso critério. Não raro se encontram cômodos pertencentes ao mesmo imóvel, na mesma rua, com numerações diferentes, embora os impostos não sejam pagos em separado. Nesses casos, torna-se indispensável a produção de boas provas.

Provado que tais dependências não têm numerações próprias e que não pagam impostos em separado, não há como negar-se a condição de dependência, e, portanto, protegida pela expressão legal de locação parcial.

E' de se esclarecer que o legislador não condicionou o direito de retomada à propriedade do imóvel. Qualquer locador pode pleitear a retomada para uso próprio, e ainda para residência de seus ascendentes, descendentes ou dependentes, sem ser proprietário do imóvel.

Mas, não é somente para residência que a lei permite a retomada. Por isso, preferiu o legislador empregar a expressão *uso próprio*.

Pedida a dependência para uso próprio, do locador, tanto pode ele ocupar a parte locada para residência, como destiná-la a ampliação ou instalação de atividades comerciais ou industriais. A finalidade da retomada para uso pessoal independe da condição de residência ("Revista dos Tribunais", 200/544).

ESPÍNOLA FILHO ("Locação Residencial e Comercial", pág. 168), afirma:

"Igualmente, há de se considerar o caso de precisar o proprietário da casa, onde mora, para ocupá-la com negócio, indústria ou atividade profissional, e continuar a utilizá-la, transferindo residência para o prédio retomado."

E, prevenindo sobre fraudes:

"Não resta dúvida de que tal poderia dar motivos a fraudes. Não se compreende a perspectiva de instalar o proprietário uma oficina, ou armazém, em prédio destinado ao lar de uma família, luxuoso, fino, artístico" (*Ob. cit.*).

Afastada a hipótese de fraude pela produção de provas, pode o locador utilizar o imóvel retomado para todo e qualquer uso, inclusive o comercial e o industrial, se não se tratar, é claro, de imóvel luxuoso, artístico, fino, destinado tão-somente ao uso de famílias.

Outra é a hipótese quando a retomada se destina ao uso de descendentes, ascendentes ou dependentes. Então, não poderá o locador dar

a dependência desocupada outro fim que não seja o residencial, como ocorre quando o pedido de retomada é feito para uso próprio.

O proprietário do imóvel não está sujeito a fazer provas da necessidade que tem de retomar a dependência locada a terceiros. Embora a produção de provas faça parte da boa norma processual, para a retomada, na locação parcial, não há essa necessidade, excetuadas, entretanto, as ações propostas por sublocadores. Se não é o proprietário do prédio quem requer a desocupação da

dependência, para uso próprio, é indiscutível a necessidade da produção de provas. E' como opinam ESPÍNOLA FILHO, "Locação Residencial e Comercial", pág. 167; HÉLIO RODRIGUES, "Locação e Despejo", pág. 144; PONTES DE MIRANDA, "Locação Predial", pág. 167, e muitos outros juristas de renome.

A retomada, pois, para uso próprio, como se infere do texto da lei, faculta ao locador o uso da dependência para todo e qualquer fim, excetuada a nova locação.

PODER LEGISLATIVO

Resenha Parlamentar

Resumo das atividades do Congresso Nacional, na semana de 22 a 26 de fevereiro, elaborado pela Seção de Documentação do D.A.S.P.

CONGRESSO NACIONAL

Republicado, por ter saído com incorreções, trecho da ata da sessão conjunta de 18 de fevereiro (D.C. 24-2).

NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

ABONO DE EMERGÊNCIA

Projeto que torna extensivo o abono de emergência aos servidores da COFAP e abre crédito especial para ocorrer a essa despesa: parecer da Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 855); retirado da Ordem do Dia por incorreção (D.C. 25-2, p. 911); errata (D.C. 25-2, p. 919); texto aprovado em primeira discussão (D.C. 26-2, p. 947).

Projeto que concede abono de emergência aos aposentados e pensionistas dos IAP e CAP: aprovado o substitutivo da Comissão de Legislação Social, passa à segunda discussão (D.C. 24-2, p. 867); segunda discussão, votação, texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 913).

ACÓRDOS, CONVENÇÕES, PROTOCOLOS E TRATADOS

Projeto que aprova o Protocolo Anexo ao Código Sanitário Pan-Americano: redação final (D.C. 23-2, página 824); aprovada a redação final (D.C. 25-2, página 910).

Projeto que aprova a Emenda à Constituição da Organização Internacional do Trabalho, concluída pela XXXVI Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra, no ano de 1953: parecer da Comissão de Diplomacia (D.C. 26-2, p. 933).

Projeto que aprova o Acórdão Básico relativo à Assistência Técnica entre os Estados Unidos do Brasil e a Organização Internacional do Trabalho, firmado no Rio, a 15-1-53: parecer da Comissão de Legislação Social (D.C. 26-2, p. 934).

Projeto que autoriza o P.E. a celebrar, por intermédio do M.V.O.P., convênio com o Estado do R.G. Sul: redação final (D.C. 27-2, p. 973).

AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Projeto que autoriza a criação de postos agropecuários nos Municípios de Itaqui, São Luiz Gonzaga e Soledade, R.G. Sul: pareceres das Comissões técnicas (D.C. 23-2, p. 806); rejeitado, vai ser arquivado (D.C. 27-2, p. 987).

AQUISIÇÃO DE TERRAS

Projeto que autoriza o P.E. a adquirir, por intermédio do M.Agr., 15 mil alqueires de terras, que constituem reservas florestais, situadas nos municípios de Pôrto Epitácio, Presidente Venceslau, Caiuá e Santo Anastácio, em São Paulo: apresentado (D.C. 24-2, pág. 859).

ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA

Projeto que dispõe sobre as pensões militares e dá outras providências (do P.E.): publicado (D.C. 23-2, p. 820); às Comissões Técnicas (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que abre crédito especial para a construção de um Ambulatório de Pescadores em Bahia Formosa, no R.G. Norte (do Sr. Dioclécio Duarte): publicado (D.C.

23-2, p. 829); à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, página 871).

Projeto que concede aposentadoria ao funcionário público de autarquia federal ou de instituição paraestatal, que conte mais de trinta anos de serviço e sessenta cinco anos de idade (do Sr. Pontes Vieira): publicado (D.C. 23-2, p. 829); às Comissões técnicas (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que estende os benefícios do art. 184, incisos I e II, do Estatuto, aos aposentados antes da vigência desse diploma legal: às Comissões técnicas (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir o crédito especial para a construção de um sanatório para tuberculosos em São José dos Campos, S. Paulo: à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que fixa contribuição para o Montepio Militar e altera a tabela de meio soldo dos oficiais das Forças Armadas: redação final (D.C. 27-2, p. 973).

AUTONOMIA DE RECIFE

Projeto que exclui da classificação constante do artigo 1.º da Lei n.º 121-47 o Município de Recife, Pernambuco: redação final (D.C. 23-2, p. 824); aprovada a redação final (D.C. 25-2, p. 910).

AUXÍLIOS, CONTRIBUIÇÕES E SUBVENÇÕES

Projeto abrindo crédito especial para reconstrução dos edifícios do Ginásio São Jacó, em Nova Hamburgo, R.G.S. (do Sr. Willy Frohlich): apresentado (D.C. 23-2, página 828); à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que assegura subvenção e isenção fiscal ao C.B.P.F.: texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 23-2, p. 836); republicado trecho da votação em 2.ª discussão, por ter saído, no D.C. de 20 do corrente, com incorreções (D.C. 23-2, p. 843); redação final (D.C. 27-2, p. 973).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para subvencionar o VI Congresso Brasileiro de Veterinária: texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 23-2, p. 837).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender às despesas com a realização do II Congresso Interamericano de Reumatologia: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 838).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial destinado a auxiliar o Ballet da Juventude nas despesas com as homenagens que serão prestadas ao maestro Enrico Cechetti, por ocasião do 25.º aniversário de sua morte: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 838); texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 915).

Projeto que concede auxílio à U.N.E. e autoriza o Executivo a abrir o respectivo crédito especial: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 838); texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 915).

Projeto que abre crédito especial para a reconstrução do prédio do Colégio São Jacó, de Nova Hamburgo, R.G.S. (do Sr. Adroaldo Costa): à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar a Associação Paulista de Agricultura na realização da II Convenção Paulista de Avicultura: mandado arquivar (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar a Associação Rural de Concórdia na realização da 1.ª Exposição de Suinocultura: mandado arquivar (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que dá nova redação ao art. 1.º da Lei número 1.556-52, que autoriza o P.E. a abrir crédito especial destinado às despesas do Congresso de Anestesiologia: à Comissão de Saúde Pública (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que concede auxílio anual ao Instituto Oceanográfico, da Universidade de S. Paulo: à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial destinado à Campanha de Educação Rural, do M.E., para suas atividades no litoral paulista (do Sr. João Cabanas): apresentado (D.C. 24-2, p. 859).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar a construção de dependências da Sociedade de Amparo e Proteção à Maternidade e à Infância, de Ourinhos, S. Paulo (do Sr. João Cabanas): apresentado (D.C. 25-2, p. 904).

Projeto que abre crédito extraordinário para socorrer as vítimas e cobrir os prejuízos decorrentes da tromba d'água ocorrida em Uberlândia, M. Gerais (do Sr. Rondon Pacheco): apresentado (D.C. 25-2, p. 905).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar a reconstrução da usina elétrica do Cajueiro, em Itabuna, Bahia (do Sr. Nelson Carneiro): apresentado (D.C. 25-2, p. 905); discussão, votação, texto aprovado em primeira discussão (D.C. 27-2, págs. 932 a 986).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar as despesas com a realização do 1.º Congresso Nacional de Professores Primários: redação final (D.C. 27-2, p. 973).

CÂMBIO

Projeto que revoga disposições concessivas de câmbio oficial, pelo Tesouro, para pagamentos de qualquer natureza em moeda estrangeira: parecer da Comissão de Finanças (D.C. 26-2, p. 936).

CARGOS, CARREIRAS E QUADROS

Projeto que cria cargos nos Q.P. e Suplementar do Ministério da Agric. (do P.E.): publicado (D.C. 23-2, p. 823); às Comissões técnicas (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que altera o Quadro da Secretaria do Tribunal de Contas (da Comissão de Finanças): pareceres das Comissões Técnicas (D.C. 23-2, p. 825); texto aprovado em primeira discussão (D.C. 26-2, p. 956).

Projeto que altera as carreiras de Almojarife do S.P.F.: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 23-2, página 839).

Projeto que altera a Lei n.º 1.125-50, que se refere ao Corpo de Saúde do Exército na parte relativa ao Quadro de Oficiais Dentistas do Exército: pareceres das Comissões de Segurança Nacional e de Finanças (D.C. 25-2, p. 901).

Projeto que modifica dispositivos da Lei n.º 1.229-50, alterando as carreiras de Agente, Almojarife, Artífice, Ascensorista, Guarda-Fio, Marinheiro, Telefonista e Telegrafista do D.C.T.: requerimento do Sr. Lopo Coelho requerendo a designação de uma Comissão Especial para dar parecer ao projeto (D.C. 25-2, p. 903).

Projeto alterando o art. 1.º da Lei n.º 403-48, que reestruturou os cargos de Tesoureiro e Ajudante de Tesoureiro do S.P.F.: redação final (D.C. 27-2, p. 973).

Projeto que altera os valores dos símbolos referentes ao pagamento de vencimentos de cargos isolados e funções gratificadas do P.E. da União e dos Territórios: parecer da Comissão Especial sobre a emenda do Senado (D.C. 23-2, p. 825); texto aprovado que vai à sanção (D.C. 26-2, p. 953); errata (D.C. 27-2, p. 991).

CÓDIGO ELEITORAL

Projeto que altera o § 9.º do art. 87 acrescentando-lhe novos parágrafos e acrescenta parágrafo ao art. 98 do Código Eleitoral (do Sr. Afonso Matos): publicado (D.C. 26-2, p. 940).

COMISSÃO MISTA BRASIL-ALEMANHA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender às despesas de instalação e do pessoal brasileiro a serviço da C.M.B.A. de D.E.: redação final (D.C.

23-2, p. 824); aprovada a redação final (D.C. 25-2, página 910).

CONSIGNAÇÃO EM FOLHA

Projeto que estende às associações beneficentes de serviços públicos os benefícios da lei que permite às associações de classe cobrarem as mensalidades devidas por seus associados, mediante consignação em folhas de pagamento (do Sr. Osvaldo Trigueiro): apresentado (D.C. 24-2, p. 859).

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Projeto que altera dispositivos da C.L.T., na parte relativa à J.T.: texto aprovado que vai à Comissão de Redação (D.C. 23-2, p. 836); redação final (D.C. 26-2, p. 939).

Projeto que acrescenta novo item ao § único do artigo 285 da C.L.T., dispondo sobre o serviço dos trabalhadores na movimentação de mercadorias: parecer da Comissão de Legislação Social (D.C. 24-2, p. 857); texto aprovado que vai à sanção (D.C. 27-2, p. 987).

Projeto que altera a redação do art. 278 da C.L.T.: aprovado requerimento pedindo designação de Comissão Especial para dar parecer sobre o projeto (D.C. 24-2, p. 868).

Projeto que substitui o § único do art. 354 da C.L.T. mandando estender os dispositivos das Leis dos 2/3 aos salários individuais: discussão, texto aprovado em primeira discussão (D.C. 27-2, págs. 932 a 937).

CRIAÇÃO DE ÓRGÃOS

Projeto criando o I.A.P. dos Economistas (do Senhor Ulisses Guimarães): pareceres das Comissões técnicas (D.C. 23-2, p. 808); texto aprovado em primeira discussão (D.C. 27-2, p. 987).

DECISÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS

Projeto que mantém a decisão por que o T.C. recusou registro ao contrato celebrado entre o D.C.T. e o Sr. Wolney Frederico Dantas Hupsel, para desempenhar a função de Engenheiro Especializado em Pesquisas Tecnológicas: redação final (D.C. 23-2, p. 824); aprovada a redação final (D.C. 25-2, p. 910).

Projeto que mantém a decisão do T.C. denegatória do registro do termo de ajuste celebrado entre o M.Agr. e Manoel Nunes de Magalhães e sua mulher Durcelina Maria de Carvalho: aprovada a emenda do Senado, vai à redação final (D.C. 24-2, p. 869).

DESPESAS DIVERSAS

Projeto que autoriza o P.E. a abrir ao C.I.C. crédito especial para pagamento de salário-família: parecer da Comissão Especial (D.C. 23-2, p. 808); aprovada a emenda do Senado, vai à redação final (D.C. 26-2, página 953).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender ao pagamento de material fornecido, em 1953, pela firma Sidema Sociedade Comercial e Importadora aos Cursos do D.N.S. (do P.E.): publicado (D.C. 23-2, p. 822); à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para regularizar o pagamento da gratificação a que se refere a Lei n.º 1.234-50, efetuado no ano de 1953, a servidores do D.A. do M.V.O.P. (do P.E.): publicado (D.C. 23-2, p. 823).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para pagamento devido às firmas Pereira Júnior & Cia. Ltda. e Cereais Santos Martins Ltda. pelo fornecimento de alimentação preparada feita durante o exercício de 1952: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 837); texto aprovado em segunda discussão (D.C. 25-2, p. 915).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para pagamento de gratificação a professores do M.E.C.: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, página 838); texto aprovado em segunda discussão (D.C. 25-2, p. 914).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender a despesas com o arrendamento de uma área de terras na Fazenda Itapuca, no D.F. (do P.E.): publicado (D.C. 24-2, p. 857).

Projeto que abre ao Congresso Nacional — Câmara dos Deputados — crédito especial para pagamento de um mês de vencimentos aos funcionários da Secretaria da Câmara dos Deputados, na convocação do Congresso Nacional: pareceres da Mesa e da Comissão de Finanças (D.C. 26-2, p. 937).

Projeto que autoriza a abertura de crédito especial para pagamento da diferença de gratificação de magistério a que tem direito o Professor Catedrático Padrão "O", Luiz de Carvalho Araújo, da Escola Nacional de Agronomia da U.R.: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 26-2, p. 955).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender às despesas resultantes do cumprimento da segurança impetrada por Pedro Marianai Serra e outros: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 26-2, p. 955).

DIREITOS DE IMPORTAÇÃO, IMPOSTOS E TAXAS

Projeto que altera o art. 4.º e seu parágrafo da Lei n.º 305-48, que dispõe sobre a distribuição, às Municipalidades do país, de uma cota anual correspondente a 10 % de arrecadação geral do Imposto de Renda: Pareceres das Comissões técnicas (D.C. 23-2, p. 817); texto aprovado em primeira discussão (D.C. 26-2, p. 953).

Projeto que dispõe sobre isenção de direitos para importação de um aparelho de Raios X, para Odontologia, um equipo para gabinete dentário, usado, e dois mil quilos de medicamentos diversos, destinados à "Obra Social Redentorista" de Campo Grande, Mato Grosso (do Sr. Dolor de Andrade): apresentado (D.C. 23-2, p. 828); à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que isenta do imposto de renda os vencimentos e os proventos dos funcionários públicos federais, estaduais e municipais e das autarquias, bem como dos militares: aprovado o requerimento solicitando designação de uma Comissão Especial para dar parecer sobre o projeto (D.C. 23-2, p. 837).

Projeto que dispõe sobre o livre trânsito de produtos nacionais em todo o país: republicados os pareceres das Comissões técnicas por terem saído, anteriormente, com incorreções (D.C. 23-2, p. 841).

Projeto que concede à Cooperativa Americana de Remessas para a Europa (C.A.R.E.) isenção de direitos para a importação de publicações técnicas, científicas e profissionais, bem como de material e instrumentos destinados a fins científicos ou educativos (do P.E.): publicado (D.C. 24-2, p. 857).

Projeto que concede isenção de direitos para um carrilhão de quatro sinos importado da Alemanha e destinado à Igreja de São Pedro, de Porto Alegre: pareceres das Comissões técnicas (D.C. 25-2, p. 895).

Projeto que concede isenção de impostos e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para quatro caixas contendo objetos religiosos doados pelos Franciscanos de Milão ao Convento de São Francisco, em São Paulo: pareceres das Comissões técnicas (D.C. 25-2, p. 895).

Projeto que libera o trânsito de mercadorias, animais, ou veículos de produção nacional em todo o território do País: rejeitado, vai ser arquivado (D.C. 26-2, p. 955).

Projeto que concede isenção de direitos de importação que recaem sobre o navio "Imbaha" importado pela Navegação Riograndense Limitada (do Sr. Brochado da Rocha): apresentado (D.C. 27-2, p. 976).

DISCURSOS

Na sessão de 22 de fevereiro discursaram os seguintes Deputados: Dilermando Cruz, sobre o manifesto dos coronéis; Dioclécio Duarte, sobre a situação dos pescadores do R.G.N.; Roberto Morena, sobre a situação dos aposentados funcionários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; Magalhães Melo, sobre a concessão do título de "Protonotário" a Monsenhor Arruda Câmara; Saulo Ramos, sobre a situação dos funcionários da Viação Férrea Teresa Cristina; Celso Peçanha, apresentando projeto que estabelece normas gerais para o pessoal para obras; Menotti del Picchia, sobre política paulista; Benjamin Farah, tecendo crí-

ticas à Polícia do D.F.; Adroaldo Costa, sobre o progresso de Caxias do Sul, no R.G. do Sul; Novelli Júnior, sobre política paulista; Armando Corrêa, sobre a valorização da Amazônia; Frota Aguiar, sobre o contrato celebrado entre a P.D.F. e a Companhia Telefônica Brasileira; Dilermando Cruz, sobre a exportação do manganês metalúrgico de Minas Gerais; Medeiros Neto, sobre o projeto relativo a constituição especial para os Oficiais do Registro Civil.

Na sessão de 23 de fevereiro falaram os seguintes Deputados: Benjamin Farah, sobre o chamado "projeto dos médicos"; Dioclécio Duarte, sobre reivindicações dos servidores do Serviço Nacional de Malária lotados no Setor R.G. Norte; Lima Figueiredo, sobre política paulista; Abelardo Mata, sobre a inauguração do segundo alto forno de Volta Redonda; Roberto Morena, sobre reivindicações dos motoristas e rodoviários do D.F.; Vitorino Correia, sobre a situação dos produtores e exportadores de cêra de carnaúba do Piauí; Celso Peçanha, sobre o assassinato, em Niterói, do jornalista José Geraldo da Costa; Breno da Silveira, sobre violências da polícia pernambucana; Arruda Câmara, sobre o Conde Pereira Carneiro; Medeiros Neto, sobre política nacional; Teixeira Gueiros, sobre problemas do ensino no Brasil; Alcides Carneiro, recebendo o Presidente da Câmara dos Deputados do Chile, Sr. Balthasar Castro; Abelardo Mata, sobre política fluminense; Leopoldo Maciel, sobre o registro de aparelhos de rádio; Celso Peçanha, sobre Aviso do General Espírito Santo Cardoso, quando Ministro da Guerra, determinando que o Exército erigisse, numa das praças do Rio, um monumento à mãe preta; Dolor de Andrade, sobre a reestruturação do quadro de funcionários da E.F. Noroeste do Brasil; Nelson Carneiro, encaminhando à Mesa projeto que abre crédito especial para auxiliar a reconstrução da usina elétrica de Cajueiro, em Itabuna; Ostoj Roguski, sobre a alta do café.

O D.C. de 24 de fevereiro publicou a íntegra do discurso pronunciado na Câmara pelo Presidente da Câmara dos Deputados do Chile, Sr. Balthasar Castro (página 865). No referido D.C. foram publicados, ainda: O discurso pronunciado pelo Sr. Henrique Pagnoncelli, a 8-2-54, sobre a situação de diversos agricultores e pecuaristas; o discurso pronunciado pelo Sr. Arruda Câmara, a 27-1-54, sobre o tricentenário da Restauração Pernambucana, reproduzido por ter saído com incorreções; trecho da ata da sessão de 11-2-54, reproduzido por ter saído com incorreções e com discursos dos Srs. Campos Vergal, Nelson Carneiro, Lacerda Werneck, Castilho Cabral e Freitas Cavalcanti.

Na sessão de 24 de fevereiro discursaram os seguintes Deputados: Novelli Júnior, apresentando projeto que abre crédito destinado à Exposição "Vila e Obra de Carlos Chagas"; Aliomar Baleeiro, sobre a sua recente viagem a Porto Rico, em missão oficial; Lima Figueiredo, sobre política nacional e sobre o projeto que dispõe sobre a concessão de adicional por tempo de serviço ao pessoal das estradas de ferro em regime especial; Armando Corrêa, Fernando Ferrari, Lopo Coelho e Nelson Carneiro, sobre o projeto que concede estabilidade aos extranumerários; Pontes Vieira, Paulo Ramos e Lúcio Bittencourt, ainda sobre o projeto que concede adicionais ao pessoal das estradas de ferro em regime especial; Lúcio Bittencourt, Pontes Vieira, Lopo Coelho, Monteiro de Castro e Adahil Barreto, sobre o projeto que concede abono de emergência aos aposentados e pensionistas dos IAP e CAP; Armando Falcão, sobre falsificação de licenças de importação no Ceará; Nelson Carneiro, sobre o chamado memorial dos coronéis; Ostoj Roguski, encaminhando requerimento no sentido de que seja oficiado, ao M.R.E., ofício encarecendo a necessidade de que seja debatido, na Conferência de Caracas, o problema do café; Vieira Lins, apresentando nota oficial do P.T.B. sobre os acontecimentos que culminaram com a saída do M. João Goulart; Orlando Dantas, sobre a indústria açucareira; Afonso Matos, sobre o projeto que modifica o Código Eleitoral; Ary Pitombo, sobre política nacional.

No D.C. de 25 de fevereiro foi republicado, por ter saído com incorreções, trecho do discurso pronunciado pelo Sr. Arruda Câmara, a 27-1-54, sobre a Restauração Pernambucana.

Na sessão de 25 de fevereiro, discursaram os seguintes Deputados: Dioclécio Duarte, apresentando projeto que regulariza os vencimentos e diárias do pessoal dos

Serviços de Malária, Febre Amarela e Peste; Medeiros Neto, sobre o plantio de arroz no Vale do S. Francisco; Carvalho Sobrinho, sobre a reforma do ensino secundário; Jorge Lacerda, sobre empreendimentos portuários em realização em Santa Catarina; Benedito Vaz, sobre projeto que favorece os Oficiais do Registro Civil; Abelardo Matta, sobre o túnel Rio-Niterói; Roberto Morena, sobre violências cometidas pela polícia fluminense; Carlos Roberto, sobre estudos que o M.Aer. vem realizando, relativamente à regulamentação das águas do Rio Paraíba; Humberto Moura, sobre interferência do M.T.I.C. na União dos Servidores do Pôrto do Rio de Janeiro; Lima Figueiredo, sobre relatório do M.G., em reunião com o Alto Comando do Exército; Brochado da Rocha, e Fernando Ferrari, sobre o projeto n.º 4.044, que altera o Orçamento da União para 1954; Brochado da Rocha, sobre o projeto que altera os valores dos símbolos referentes aos pagamentos dos vencimentos dos cargos isolados e funções gratificadas; Nelson Carneiro, sobre o projeto que libera o trânsito de mercadorias, animais ou veículos de produção nacional em todo o território do País; Saulo Ramos, sobre o seu desligamento do P.T.B.; Ostojia Roguski, lendo telegrama que, com outros Deputados, endereçou ao M.R.E., encarecendo a necessidade de ser levada a debate, no plenário da Conferência de Caracas, a questão da campanha movida, nos Estados Unidos, contra o café brasileiro.

No D.C. de 26 de fevereiro foram publicados os discursos pronunciados: pelo Sr. Janduí Carneiro, a 22-2-1954, sobre o Conde Pereira Carneiro; pelo Sr. Novelli Júnior, a 19-2-54, sobre política nacional; pelo Senhor Armando Falcão, a 25-1-54, sobre o projeto que determina a reserva de 3 % do valor das contribuições de previdência arrecadadas pelos IAPS e CAPS para prestação de assistência alimentar aos seus associados. No D.C. foi republicado, por ter saído com incorreções, trecho do discurso pronunciado, a 19-2-54, pelo Deputado José Bonifácio, sobre o salário-mínimo.

Na sessão de 26 de fevereiro, falaram os seguintes Deputados: Benedito Vaz, sobre apelo dos funcionários do S.N.M., setor de Goiás, no sentido de que o IPASE lhes dê maior assistência; Ruy Araújo, sobre problemas dos agricultores do Amazonas; Roberto Morena, sobre a greve dos portuários; Benjamin Farah, apresentando emenda ao projeto que altera a lei orgânica do ensino secundário; Abelardo Matta, sobre as condições dos transportes entre Vila de Cava, Areia Branca, Miguel Couto, Adrianópolis e outras localidades e a Capital da República; Armando Corrêa, fazendo apelo no sentido de que seja instalada uma agência telegráfica na localidade de São Caetano de Odriela, Pará; Castilho Cabral, sobre o 3.º Centenário de Sorocaba; Medeiros Netto, fazendo apelo no sentido de que sejam liberadas verbas para construção de agências postais em Alagoas; Fernando Ferrari, transmitindo reclamação de contribuintes do IPASE de Pôrto Alegre, relativamente a diferenças de tratamento na concessão de créditos imobiliários; Leão Sampaio, transmitindo apelo de moradores de Aiuba, Município de Saboeiro, Ceará, no sentido de ser ali instalada agência telegráfica; Frota Aguiar, protestando contra violências cometidas pela polícia do D.F. contra estudantes; Sá Cavalcanti, sobre surto epidêmico no Ceará; João Agripino, sobre críticas que lhe foram feitas através dos "Diários Associados"; Ponciano dos Santos, sobre a questão trabalhista; Euzébio Rocha, sobre o chamado "manifesto dos coronéis"; Bilac Pinto, tecendo críticas ao Governo; Tenório Cavalcanti, tecendo críticas à P.D.F.; Abelardo Mata, sobre política fluminense.

O D.C. de 27-2, reproduziu, por ter saído com incorreções, o discurso pronunciado pelo Sr. Saulo Ramos, a 25-2-54, comunicando o seu desligamento do P.T.B. No mesmo D.C. foram publicados os discursos pronunciados: pelo Sr. Celso Peçanha, a 24-2-54, sobre o projeto que beneficia os aposentados e pensionistas; pelo Sr. Wolfman Metzler, a 24-2-54, sobre falta de adubos no R.G. Sul.

EDUCAÇÃO E CULTURA

Projeto que torna obrigatório o ensino da sociologia nas Faculdades de Direito do país: discussão (D.C. 24-2, p. 864); votação, rejeitado (D.C. 24-2, p. 868).

Projeto que altera a Lei Orgânica do Ensino Secundário (da Comissão de Educação e Cultura): publicado (D.C. 25-2, p. 903).

Projeto que abre crédito especial destinado à Exposição "Vida e Obra de Carlos Chagas", a ser realizada no Palácio da Descoberta, em Paris (do Sr. Novelli Júnior): apresentado (D.C. 25-2, p. 903).

Projeto que cria a U. do Ceará, com sede em Fortaleza: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 26-2, p. 955).

Projeto que estende aos concursos das Faculdades de Ciências Econômicas Contábeis e Atuariais, para o provimento nas cadeiras de qualquer um destes cursos, o disposto no art. 61 do Decreto-lei n.º 1.190-39, com a redação dada pelo Decreto-lei n.º 8.159-45 (do Sr. Hildebrando Bisaglia): apresentado (D.C. 27-2, p. 977).

ESTABILIDADE DOS EXTRANUMERÁRIOS

Projeto que regula a estabilidade do pessoal extranumerário da União; republicado trecho da segunda discussão, por ter saído, no D.C. de 16 do corrente, com incorreções (D.C. 23-2, p. 843); texto aprovado que vai à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 912).

EXTINÇÃO DE ÓRGÃOS

Projeto que extingue a Câmara de Reajustamento Econômico: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 838).

FINANCIAMENTOS

Projeto que autoriza o Executivo a, por intermédio da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil, financiar aos usineiros de açúcar a construção de destilarias de álcool anidro: às Comissões técnicas (D.C. 24-2, p. 871).

GRATIFICAÇÕES

Projeto que dispõe sobre a concessão de gratificação adicional por tempo de serviço ao pessoal das estradas de ferro em regime especial: parecer da Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 863); texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 24-2, p. 867); segunda discussão (D.C. 25-2, p. 909); texto aprovado que vai à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 913).

GRATUIDADE DE TRANSPORTE

Projeto que concede transportes gratuitos aos alunos das Escolas Politécnicas, nos meses de janeiro e fevereiro de cada ano, para visitas aos grandes estabelecimentos industriais, usinas elétricas, usinas siderúrgicas, etc., sediadas em território nacional (do Sr. João Cabanas): apresentado (D.C. 24-2, p. 859).

HOMENAGENS, MONUMENTOS

Projeto que estabelece normas para a construção do "Panteon da República" (do Sr. Muniz Falcão): apresentado (D.C. 27-2, p. 975).

IMPrensa, RÁDIO, CINEMA E TEATRO

Projeto concedendo o prazo de 20 anos para as empresas de radioemissoras em débito com estabelecimentos de crédito resgatarem, em prestações mensais, suas dívidas (do Sr. João Cabanas): apresentado (D.C. 20-2, página 769); às Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

INQUÉRITOS

Projeto de Resolução que remete o Relatório da Comissão Especial de Inquérito sobre o acervo da Southern Lumber and Colonization Company à Comissão de Tomada

de Contas como subsídio ao exame de vários processos: texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 839); texto aprovado em segunda discussão (D.C. 25-2, p. 916).

JUROS

Projeto que revoga o art. 3.º do Decreto n.º 22.785-1933, que dispõe sobre os juros de mora em que seja condenada expressamente a fazenda pública (do Sr. Adroal do Costa): apresentado (D.C. 24-2, p. 859).

LEI N.º 288

Projeto que inclui os tripulantes da Marinha Mercante Brasileira e os militares, em geral, que prestaram serviços no conflito mundial de 1914 a 1918, nos benefícios do art. 6.º da Lei n.º 288-44 (do Sr. Pontes Vieira): publicado (D.C. 23-2, p. 829); às Comissões técnicas (D.C. 24-2, p. 871).

ORÇAMENTO DA CÂMARA

Projeto de resolução que autoriza a Mesa a pagar pelo saldo da verba do subsídio as despesas realizadas pela Secretaria da Câmara no mês de outubro de 1953 (da Mesa): texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 837); texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 914); redação final (D.C. 27-2, p. 974).

Projeto de Resolução que autoriza a Mesa a pagar pelo saldo da verba do subsídio as despesas realizadas pela Secretaria da Câmara no mês de novembro de 1953 (da Mesa): texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 837); texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 914); redação final (D.C. 27-2, p. 974).

Projeto de Resolução que autoriza a Mesa a pagar pelo saldo da verba do subsídio as despesas realizadas pela Secretaria da Câmara no mês de dezembro de 1953 (da Mesa): texto aprovado em primeira discussão (D.C. 23-2, p. 837); texto aprovado e enviado à Comissão de Redação (D.C. 25-2, p. 914); redação final (D.C. 27-2, p. 974).

ORÇAMENTO DA UNIÃO

Projeto que retifica o Orçamento da União para o Exercício de 1954: parecer, com substitutivo, da Comissão de Finanças (D.C. 23-2, p. 818); volta, com emendas, às Comissões técnicas (D.C. 26-2, p. 947).

Projeto que retifica o Orçamento da União para o Exercício de 1953 (do Sr. Arnaldo Cerdeira): apresentado (D.C. 23-2, p. 828); à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto n. 3.761-A-53, que retifica o Orçamento da União para o Exercício de 1953: mandado arquivar (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto n. 4.124-54, que retifica o Orçamento da União para o Exercício de 1953: à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871); errata (D.C. 25-2, p. 922).

Projeto n. 4.140-54, que retifica, sem ônus, o Orçamento da União para o Exercício de 1954 (do Sr. Leoberto Leal): apresentado (D.C. 27-2, p. 977).

PESSOAL CIVIL

Estabelece normais gerais para o pessoal de obras (do Sr. Celso Peçanha): publicado (D.C. 23-2, p. 829); às Comissões técnicas (D.C. 24-2, p. 871); parecer da Comissão Especial (D.C. 25-2, p. 889).

Projeto que dispõe sobre a aplicação do art. 2.º da Lei n.º 705-49, que regula o provimento de cargos de carreira de Comissário de Polícia do Q.P. do M.J.N.I.: pareceres das Comissões técnicas (D.C. 25-2, p. 889).

Projeto que regulariza os vencimentos e diárias do pessoal dos serviços de Malária, Febre Amarela e Peste (do Sr. Dioclecio Duarte): apresentado (D.C. 27-2, página 975).

PESSOAL MILITAR

Projeto que promove o Coronel Olinto Mesquita Vasconcelos, oficial do Exército, reformado, ao posto de General de Brigada (do Sr. João Cabanas): apresentado (D.C. 25-2, p. 903).

REQUERIMENTOS E INFORMAÇÕES

Recebidas informações: do Ministério da Educação, prestando informações sobre a concessão do "Prêmio Joaquim Nabuco", em atenção a requerimento do Deputado Osvaldo Orico; do Ministério da Aeronáutica, prestando esclarecimentos sobre o contrato para construção de um aeroporto em Itajubá (D.C. 23-2; pág. 806).

Indeferido o requerimento em que o Deputado Fernando Ferrari solicitava, ao Executivo, informações sobre se foi elaborado um plano no sentido de corrigir os desníveis provocados pela Lei n.º 1.229-50 (D.C. 23-2; página 828).

Recebidas informações: do D.A.S.P., sobre o projeto de lei n.º 1.654-52; do IAPETC, sobre situação jurídica dos funcionários do mesmo IAPETC como promitentes compradores de prédio residencial daquela autarquia (informações pedidas pelo Sr. Tarso Dutra); do Ministério da Fazenda, sobre projeto de lei que doa ao Instituto Cônego Monte, de Santa Cruz, R.G. do Norte, prédio e respectivo terreno da rua Brandão Cavalcanti, sem número, naquela cidade (D.C. 24-2, págs. 854 e 855).

Recebidas informações do Ministério da Viação, atendendo a requerimento do Sr. Edson Passos, sobre a criação do Conselho Nacional de Viação e Transportes (D.C. 25-2, p. 888).

Recebidas informações: do Ministério da Viação, em atenção a requerimento do Sr. Fernando Ferrari, sobre o plano elaborado para atender às reivindicações de servidores do D.C.T. que não foram atingidos nas melhorias previstas na Lei n.º 1.229-50; do Ministério da Fazenda, sobre o projeto de Lei n.º 2.502, que dispõe sobre o aproveitamento de coletores e escrivães federais como agentes fiscais do imposto de consumo.

Requeridas informações: pelo Sr. Ostojá Roguski, ao Executivo, sobre o atraso do pagamento do abono de emergência, gratificação adicional e salário-família aos ferroviários da R.V.P.S.C.; pelo Sr. Frota Aguiar, ao Executivo, sobre a quantidade de borracha importada pelo Banco de Crédito da Amazônia desde 1951, pelo Sr. Tenório Cavalcanti, ao Executivo, sobre funcionários atualmente em serviço no Distrito Federal ou fora dele, percebendo dos cofres da COFAP; pelo Sr. Lameira Bittencourt, ao Executivo, sobre se o IPASE, na Delegacia do Pará, tem pago o aumento de salário-família concedido pelo § 4.º do art. 9.º da Lei n.º 1.765-52; pelo Sr. Ostojá Roguski, ao Executivo, sobre o pagamento do abono de emergência aos diaristas do 9.º Distrito Rodoviário Federal; pelo Sr. Tarso Dutra, ao Executivo, sobre o motivo por que não estão sendo pagos os abonos concedidos a famílias numerosas, relativos aos anos de 1949, 1950, 1951 e 1952; pelo Sr. João Cabanas, ao Executivo, sobre o provável excedente exportável de produtos nacionais; pelo Sr. João Cabanas, ao Executivo, sobre a denúncia formulada pelo Deputado Estadual pernambucano, M. de Mello, sobre a existência de emissoras e receptoras de rádio, dirigidas e completamente guarnecidas por militares norte-americanos no bairro de Jequiá-Recife e em Ibura e Pina.

Requeridas informações: ao Executivo, pelo Sr. Wolfran Metzler, sobre a importação de 8 mil toneladas de banana destinada ao abastecimento do mercado do R.G. do Sul e provenientes da Holanda; ao Executivo, pelo Senhor Benjamin Farah, sobre provimento de cargos a que têm direito os ex-servidores do Departamento Nacional do Café; ao Executivo, pelo Sr. Tarso Dutra, sobre a construção do trecho Passo Fundo-Iraí, na ferrovia Cai-Barra do Jacaré-Passo Fundo-Iraí, no R.G. do Sul; ao Executivo, pelo Senhor Armando Corrêa, sobre a existência de estudos procedidos por técnicos enviados por duas organizações industriais de borracha junto aos serviços técnicos da Comissão de Planejamento (Valorização Econômica da Amazônia); ao Executivo, pelo Sr. João Cabanas, sobre o motivo de não ter sido pago até a presente data o repouso remunerado ao pessoal ferroviário do Estado de São Paulo; ao Executivo, pelo Sr. Breno da Silveira, relativas à Contadoria-Geral dos Transportes.

SOCIEDADES DE SEGUROS

Projeto que revoga o art. 12 em suas letras D e E do Decreto-lei n.º 3.908-41 (do Sr. João Cabanas): apresentado (D.C. 24-2, pág. 859).

TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para a construção do prédio dos Correios e Telégrafos de Urupês, São Paulo (do Sr. Ferreira Martins): à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, pág. 871).

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para a construção de uma nova sede da Repartição dos Correios e Telégrafos em Caxias do Sul, R.G. do Sul (do Sr. Adroaldo Costa): à Comissão de Finanças (D.C. 24-2, p. 871).

Projeto que abre crédito destinado à pavimentação do trecho rodoviário Ourinhos-Maringá, BR-75; parecer da Comissão de Finanças (D.C. 25-2, pág. 893).

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para aquisição de terrenos necessários à construção dos prédios destinados à Delegacia Fiscal no Amazonas e em Minas Gerais (da Comissão de Finanças): publicado (D.C. 26-2; pág. 938).

Projeto que autoriza a União a realizar convênios com os Municípios para execução de obras públicas federais (do Sr. Ulysses Guimarães): publicado (D.C. 26-2, página 940).

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para construção de um elevado metálico de quatro linhas, em todo o percurso suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil, sobre o seu leito ferroviário (do Senhor João Cabanas): apresentado (D.C. 27-2, p. 976).

UTILIDADE PÚBLICA

Projeto que declara de utilidade pública a Sociedade Teosófica no Brasil, com sede à rua São Bento, 38, 1.º andar, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo (do Sr. Campos Vergal): apresentado (D.C. 27-2, pág. 975).

NO SENADO FEDERAL

ACÓRDOS, CONVENÇÕES, PROTOCOLOS E TRATADOS

Projeto de Decreto Legislativo que autoriza a adesão do Brasil à Convenção Internacional para a Marcação de Ovos no mercado internacional: texto aprovado que vai à promulgação (D.C. 23-2, pág. 283).

ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA

Projeto que concede pensão especial a Ezequiel Pompeu Ribeiro de Siqueira, neto do Tenente Antônio João Ribeiro, herói da guerra do Paraguai: texto aprovado que volta à Câmara (D.C. 23-2, pág. 282).

Projeto de lei da Câmara que concede pensão mensal às famílias dos falecidos na explosão dos depósitos de material bélico em Deodoro: texto aprovado que volta à Câmara (D.C. 23-2, pág. 282).

Projeto que concede aposentadoria integral aos contribuintes dos I.A.P. e C.A.P. aposentados por lepra, independente do número de contribuições (do Sr. Guilherme Malaquias): apresentado, enviado às Comissões técnicas (D.C. 26-2, p. 325).

AUXÍLIOS, CONTRIBUIÇÕES E SUBVENÇÕES

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar a realização do Tríduo Nacional de N.S. de Fátima, em Fortaleza, Ceará: chega ao Senado (D.C. 24-2, p. 287).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para subvencionar o VI Congresso Brasileiro de Tuberculose: chega ao Senado (D.C. 24-2, p. 287).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar o II Congresso Latino-Americano de Sociologia: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 26-2, p. 352).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para auxiliar o 2.º Congresso Sul-Americano de Angiologia: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 26-2, p. 352).

CÓDIGO ELEITORAL

Projeto que altera o Código Eleitoral: votação (D.C. 24-2, p. 291); votação (D.C. 25-2, p. 315); votação (D.C. 26-2, p. 327); texto aprovado, o projeto vai à Comissão de Constituição e Justiça para redação do vencido (D.C. 26-2, p. 334).

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Projeto que revoga os arts. 3.569 a 362 e seus respectivos parágrafos da C.L.T.: pareceres das Comissões técnicas (D.C. 26-2, p. 322).

CONTRATOS

Projeto de Decreto-Legislativo que aprova o contrato celebrado entre o D.C.T. de Pernambuco e J. Ferreira Marques, para construção de um prédio destinado à Usina da Estação Receptora de Pau Ferro, Município de São Lourenço da Mata, Pernambuco: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 24-2, p. 299).

CRIAÇÃO DE ÓRGÃOS

Projeto que cria o Laboratório Central de Controle de Drogas e Medicamentos: devolvido, com veto parcial, pelo Presidente da República (D.C. 23-2, p. 273).

Projeto que dispõe sobre a Rede Ferroviária do Nordeste: chega ao Senado (D.C. 24-2, p. 287).

DECISÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS

Projeto de Decreto-Legislativo que mantém a decisão do T.C. denegatória do registro ao termo de contrato celebrado entre o Serviço do Patrimônio da União e os Grandes Moinhos do Brasil S.A., para aforamento do terreno de marinha n.º 283, sito à Avenida Martins de Barros, antigo Cais Vinte e Dois de Novembro, freguesia de Santo Antônio, Recife, Pernambuco: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 24-2, p. 299).

Projeto de Decreto-Legislativo que aprova a decisão do T.C. denegatória do registro do termo aditivo do contrato celebrado entre o M.E. e a Irmandade do Santíssimo Sacramento da Candelária, para o funcionamento do Instituto de Leprologia do S.N.L. do D. Saúde, no Hospital Frei Antônio, da referida entidade: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 24-2, p. 299).

DESPESAS DIVERSAS

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender a despesas com o pagamento de gratificação aos professores civis do Magistério Militar: chega ao Senado (D.C. 27-2, p. 356).

DIREITOS DE IMPORTAÇÃO, IMPOSTOS E TAXAS

Projeto de lei da Câmara que completa dispositivo constitucional referente a isenção de impostos sobre templos, bens e serviços de partidos políticos, instituições de educação e de assistência social: texto aprovado que volta à Câmara (D.C. 23-2, p. 282).

Projeto de lei que isenta de direitos de importação e taxas aduaneiras os minérios de zinco e estanho: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 23-2, página 283).

DISCURSOS

Na sessão de 22 de fevereiro, discursaram os seguintes Senadores: Hamilton Nogueira, Apolônio Sales, Mozart Lago, Onofre Gomes, Gomes de Oliveira e Atílio Vivacqua, sobre o falecimento do Conde Ernesto Carneiro; Abelardo Jurema, sobre política nacional; Kerginaldo Cavalcanti, encaminhando a votação do veto do Prefeito do D.F. ao projeto de lei da Câmara municipal que institui abono para chefes de família numerosa; Landulfo Alves e Atílio Vivacqua, encaminhando a votação do projeto de lei que dispõe sobre a assistência financeira destinada ao combate à broca do café; Mozart Lago e Ismar de Goes, encaminhando a votação do projeto da-

que o Senador pedindo preferência para a votação do projeto de lei da Câmara n.º 321-53; Kerginaldo Cavalcanti e Domingos Velasco, encaminhando a votação do projeto de lei que dispõe sobre a execução dos serviços a cargo da Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União; Ezechias da Rocha, sobre o nonagésimo aniversário de nascimento do escritor Coelho Neto.

Na sessão de 23 de fevereiro falaram os seguintes Senadores: Gomes de Oliveira, sobre política nacional; Nestor Massena, Dario Cardoso, Gomes de Oliveira, Olavo Oliveira, Ismar de Goes, Aloysio de Carvalho e Novaes Filho, encaminhando a votação do projeto que altera o Código Eleitoral.

O D.C. de 24 de fevereiro publicou os discursos pronunciados pelos Senadores Othon Mader, a 12 do corrente, e Assis Chateaubriand, a 11 do corrente, ambos versando sobre a crise do café.

Na sessão de 24 de fevereiro discursaram os seguintes Senadores: Novais Filho, sobre a Convenção Nacional do Açúcar; Nestor Massena, apresentando projeto que restaura a antiga enfermaria militar de Registro Velho, Município de Barbacena, M. Gerais; Gomes de Oliveira, comentando nota oficial do P.T.B. sobre os acontecimentos que culminaram com a saída do Ministro João Goulart; Othon Mader, sobre política de radiodifusão e telecomunicação; Mozart Lago, Kerginaldo Cavalcanti, Aloysio de Carvalho e Ismar de Goes, encaminhando a votação do projeto que altera o Código Eleitoral.

Na sessão diurna de 26 de fevereiro falaram os seguintes Senadores: Nestor Massena, Vitorino Freire, Joaquim Pires, Attilio Vivacqua, Dario Cardoso, Onofre Gomes, Euclides Vieira, e Novais Filho, encaminhando a votação do requerimento de inserção em ata do voto de pesar pelo falecimento do Embaixador José Bonifácio de Andrade e Silva; Abelardo Jurema, sobre o ensino no Brasil; Guilherme Malaquias, sobre a lepra no D.F.; Dario Cardoso, Ismar de Goes, Aloysio de Carvalho, Mozart Lago, Domingos Velasco, Kerginaldo Cavalcanti, encaminhando a votação do projeto que altera o Código Eleitoral. Na sessão noturna do mesmo dia falaram os seguintes Senadores: Alfredo Neves, sobre críticas feitas ao D.C.T.; Mozart Lago, Nestor Massena, Dario Cardoso, Ismar de Goes, Kerginaldo Cavalcanti e Aloysio de Carvalho, encaminhando a votação do projeto que altera o Código Eleitoral.

Na sessão de 26 de fevereiro discursaram os seguintes Senadores: Abelardo Jurema, apresentando projeto que autoriza o Governo a incluir no Orçamento da República verba própria para a União Nacional dos Estudantes; Domingos Velasco, sobre violências policiais em Pernambuco; Flávio Guimarães, sobre a agricultura do Norte do Paraná; Hamilton Nogueira, sobre falecimento de funcionário do Senado.

O D.C. de 27 de fevereiro publicou o discurso pronunciado pelo Senador Dario Cardoso, a 23-2-54, encaminhando a votação do projeto que modifica o Código Eleitoral.

EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO NACIONAL

Projeto de lei da Câmara que dispõe sobre a execução dos serviços a cargo da Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional: texto aprovado que vai à sanção (D.C. 23-2, p. 281).

ESCOTISMO

Projeto que reconhece a Federação das Bandeirantes do Brasil como órgão máximo do escotismo feminino; encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 24-2, página 299).

FINANCIAMENTOS

Projeto que dispõe sobre assistência financeira destinada ao combate à broca do café; votação em primeira discussão; vai à Comissão de Redação para redigir o vencido para 2.ª discussão (D.C. 23-2, p. 278); redação para se-

gunda discussão (D.C. 25-2, p. 309); votação (D.C. 26-2, p. 352).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender às despesas de financiamento de uma rede de matadouros industriais nas zonas produtoras, de acordo com o estabelecido na Lei n.º 11.168-50: redação final da emenda do Senado; volta à Câmara (D.C. 23-2, p. 282).

HOMENAGENS, MONUMENTOS

Projeto que institui homenagem à memória do Governador Agamenon Magalhães (do Sr. Olavo de Oliveira): apresentado e enviado às Comissões técnicas (D.C. 26-2, p. 327).

IMPrensa, rádio, cinema e teatro

Ofício do 2.º Congresso Nacional do Cinema Brasileiro, encaminhando Moção de Apêlo aprovada por unanimidade pelos representantes de todas as categorias profissionais, técnicas e artísticas do cinema nacional: parecer da Comissão de Educação e Cultura (D.C. 26-2, p. 321).

INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

Projeto que modifica o Decreto-lei que consolida a legislação relativa ao I.R.B. (do Sr. Abelardo Jurema): apresentado, vai às Comissões técnicas (D.C. 23-2, página 276).

PESSOAL MILITAR

Projeto que transfere para a inatividade os oficiais da Polícia Militar do D.F. que atingirem o último posto do quadro: chega ao Senado (D.C. 27-2, p. 357).

REESTRUTURAÇÕES

Projeto que reestrutura a Enfermaria Militar do Exército em Barbacena (do Sr. Nestor Massena); apresentado, vai às Comissões técnicas (D.C. 25-2, p. 311).

REGIMENTO INTERNO DO SENADO

Projeto de Resolução que modifica os artigos do Regimento Interno do Senado (do Sr. Nestor Massena): apresentado (D.C. 24-2, p. 290).

Projeto de Resolução que modifica o art. 32 do Regimento Interno do Senado (do Sr. Alfredo Neves): apresentado (D.C. 26-2, p. 325).

REQUERIMENTOS E INFORMAÇÕES

Requeridas, ao D.A.S.P., pelo Senador Mozart Lago, informações se existem normas reguladoras do emprego de designações masculinas para as funções desempenhadas por servidoras públicas e sobre a possibilidade de promover a fixação dessas normas, se não tiverem sido, já, fixadas (D.C. 23-2, p. 277).

SINDICATO E ÓRGÃOS DE CLASSE

Projeto que assegura aos membros da diretoria de sindicato os direitos de estabilidade no emprego, durante o período de seus mandatos: pareceres das Comissões técnicas (D.C. 26-2, p. 323).

TÍTULOS ELEITORAIS

Projeto que provê sobre a expedição e utilização de títulos eleitorais: texto aprovado que vai à sanção (D.C. 26-2, p. 352).

VETOS

Veto do Prefeito do D.F. ao projeto municipal que concede abono mensal aos chefes de família numerosa: aprovado (D.C. 23-2, p. 277).

VITICULTURA

Projeto que cria uma estação de viticultura no Município de Garanhuns, Pernambuco: redação final (D.C. 26-2, p. 323).

Resumo das atividades do Congresso Nacional, na semana de 26 de abril a 30 de maio de 1954, elaborado pela Seção de Documentação do D.A.S.P.

CONGRESSO NACIONAL

Sessão conjunta para apreciação do veto presidencial ao projeto que isenta de direitos de importação e mais taxas aduaneiras os minérios de zinco e estanho: parecer da Comissão Mista; encerrada a discussão e adiada a votação para a sessão conjunta marcada para o dia 19 de maio (D.C. 30-4).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ACÓRDOS, CONVENÇÕES, PROTOCOLOS E TRATADOS

Projeto referente à Mensagem que submete à apreciação do Congresso o texto do Acôrdo sobre a revisão e renovação do Acôrdo Internacional do Trigo, assinado pelo Brasil, em Washington, a 24-4-53, por ocasião da segunda parte da VIII Sessão do Conselho Internacional do Trigo: discussão (D.C. 28-4, p. 2095); encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 1-5, p. 2161).

Mensagem Presidencial encaminhando ao Congresso o texto da Convenção Internacional de Telecomunicações, firmado pelo Brasil a 22-12-52, por ocasião da Conferência Plenipotenciária Internacional, realizada em Buenos Aires (D.C. 27-4, p. 2005).

AGRICULTURA E PECUÁRIA

Projeto que dispõe sobre a exigência de prova do plantio de feijão de soja pelos agricultores que desejam gozar os benefícios do registro no M. da Agr. e determina inclusão desse produto, anualmente, entre os que têm preços mínimos, assegurados pelo Governo (do Sr. José Pedroso): apresentado (D.C. 28-4; p. 2087); às seguintes Com.: C.E. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que autoriza abertura de crédito especial para os postos agropecuários e sementes subordinados à Seção de Fomento Agrícola da Divisão de F. da Produção Vegetal do M. Agr. no R.G.S.: pareceres das seguintes Com.: C.E. e C.F. (D.C. 1-5, p. 2149).

Projeto que cria a Colônia Agrícola Nacional da Fordlândia: pareceres contrários das seguintes Com.: C.C.J., C.E., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 27-4, página 2026).

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para a construção, nos municípios paraenses do Baixo-Amazonas, de campos de inverno: pareceres das seguintes Com.: C.V.E.A. (fav.) e C.F. (cont.) (D.C. 27-4, p. 2028).

ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA

Projeto que estende os benefícios do D.L. número 3.347-48 e institui o regime de benefícios de família aos segurados do IPASE e aos empregados a serviço da Ordem dos Advogados do Brasil: pareceres favoráveis das seguintes Com.: C.C.J., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 1-5, página 2142).

Projeto que institui o salário-família e determina a Caixa de Compensação para efetividade do mesmo (do Sr. Aliomar Baleeiro): apresentado (D.C. 1-5, página 2154).

Projeto que dispõe sobre gratificação mensal, aposentadoria e pensões aos oficiais do Registro Civil: apresen-

tado, pelo Sr. Muniz Falcão, pedido de designação de Comissão Especial (D.C. 27-4, p. 2031).

Projeto que regoa o disposto nos arts. 19 e 44 do D.L. n.º 7.036-44 e art. 22 e seus parágrafos da Lei n.º 599-A-48: às seguintes Com.: C.C.J. e C.L.S. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que dispõe sobre a contagem de tempo para efeito de aposentadoria dos associados dos IAP e CAP: pareceres cont. das seguintes comissões: C.L.S. e C.S.P.C. (D.C. 28-4, p. 2066).

Projeto que assegura reversão da pensão concedida às filhas de Clotilde do Vale Ferreira: redação para 2.ª discussão (D.C. 27-4, p. 2027).

AUXÍLIOS, CONTRIBUIÇÕES, SUBVENÇÕES

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para socorrer às vítimas das inundações do Rio São Francisco: parecer cont. da C.F. (D.C. 1-5, p. 2144).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir, à Prefeitura M. de Pirapora, M.G., crédito especial destinado a reparar os prejuízos causados pela enchente do Rio São Francisco: parecer cont. da C.F. (D.C. 1-5, p. 2144).

Projeto que abre crédito especial para reconstrução do edifício do Instituto Princesa Isabel, desta Capital (do Sr. Maurício Jopert): apresentado (D.C. 1-5, página 2157).

Projeto que dispõe sobre contribuição por parte da União como auxílio de emergência, para execução e manutenção dos serviços da Justiça de interesse federal, exercido pelo P.J. dos Estados com a subvenção correspondente a quarenta por cento sobre os vencimentos dos Magistrados e Membros do Min. Público em efetivo exercício (do Sr. Clemente Medrado): apresentado (D.C. 1-5, p. 2157).

Projeto que concede auxílio à Associação "Providência N.S. da Conceição", de Belo Horizonte, M.G. (do Sr. Vasconcelos Costa): apresentado (D.C. 1-5, página 2156).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para pagamento devido ao Institute of Interamerican Affairs, consoante as disposições do Termo de 23-6-52, aditivo do Acôrdo celebrado em 14-10-50 (do P.E.): publicado (D.C. 28-4, p. 2085); à C.F. (D.C. 29-4, página 2127).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para a realização do II Congresso Nacional do Algodão, de 27 a 29 de agosto do corrente ano, na região do Seridó, R.G.N. (do Sr. José Augusto): apresentado (D.C. 28-4, p. 2088); às seguintes Com. C.E. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que abre crédito especial para auxiliar o Congresso Mundial de Imprensa, promovido pela A. Paulista de Imprensa, a realizar-se em São Paulo, em 1954: parecer com emenda, da C.F. (D.C. 27-4, p. 2029).

Projeto que concede auxílio para realização do 7.º Congresso Médico do Triângulo Mineiro e do Brasil Central, a ter lugar em outubro do corrente ano, em Uberlândia, M.G.: às seguintes Com.: C.S.P. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que autoriza o P.E. a despende, anualmente, como auxílio aos Estados, a quantia correspondente a um milhão de cruzeiros para cada estância hidromineral localizada em seus territórios: aprovado pedido de concessão de 10 dias para opinar (D.C. 20-4, p. 1820).

Projeto que concede auxílio à A.B. de Municípios: aprovado pedido de urgência (D.C. 27-4, p. 2041); parecer, com emenda da C.F. (D.C. 28-4, p. 2100); discussão (D.C. 1-5, p. 2161).

Projeto que concede auxílio à Prefeitura de Belo Horizonte para reconstrução da barragem da Pampulha: às seguintes Com.: C.T.C.O.P. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2125).

CARGOS, CARREIRAS E QUADROS

Projeto que altera dispositivos das Leis ns. 160/47 e 740/49, relativas ao quadro de funcionários da Secretaria do Tribunal F. de Recursos: às seguintes Com.: C.C.J.C., S.P.C. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que transforma cargo isolado de provimento efetivo, do Q.S. do M. Agr., pareceres favoráveis das seguintes Com.: C.S.P.C. e C.F. (D.C. 27-4, página 2029).

Projeto que dá nova classificação às Tesourarias do Serviço Público da União: apresentado, pelo Sr. Muniz Falcão, pedido de designação de Comissão Especial (D.C. 27-4, p. 2031).

Projeto que altera o Quadro do Pessoal do T.S.T.: emendas do Senado: chega à Câmara e vai à Com. Esp. (D.C. 29-4, p. 2115).

Projeto que modifica dispositivos da Lei n.º 1.229-50, alterando as carreiras de Agente, Almoxarife, Artífice, Ascensorista, Guarda-Fio, Marinheiro, Telefonista e Telegrafista do D.C.T.: apresentado, pelo Sr. Muniz Falcão, pedido de designação de Com. Especial (D.C. 27-4, p. 2031).

Projeto que cria cargos no Quadro P. do M.E.C.: às seguintes Com.: C.C.J., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que dispõe sobre os Q. Especiais previstos no art. 257 do Estatuto dos Funcionários Públicos: às seguintes Com.: C.C.J., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

CÓDIGOS E CONSOLIDAÇÕES

Projeto que modifica a redação do art. 813 do Código de Processo Penal (do Sr. Paulo Lauro): apresentado (D.C. 27-4, p. 2035); à C.C.J. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que acrescenta art. ao Código de Processo Penal (do Sr. Paulo Lauro): apresentado (D.C. 27-4, p. 2035); à C.C.J. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que estende o regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho e sua legislação complementar aos trabalhadores rurais, e manda-lhes aplicar, nos casos em que dispõe, a legislação de previdência social: às seguintes Com.: C.C.J. e C.L.S. (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que altera dispositivos do C.V. e Vantagens dos Militares: pareceres, com substitutivos, das seguintes com.: C.S.N. e C. Esp.; sobre emendas e subemendas das seguintes Com.: C.S.N. e C. Esp. (D.C. 29-4, p. 2117).

CONTRATOS

Projeto que aprova o contrato celebrado entre o D.C.T. e a firma Carnot P. Hermeto para construção do prédio destinado à agência postal-telegráfica de Caratinga, M.G.: parecer da Com. de T.C. (D.C. 28-4, p. 2075).

Projeto que aprova o contrato de cooperação celebrado entre o Governo Federal e o Senhor José Delfino da Silva e sua mulher, regulando a execução e pagamento das obras necessárias à irrigação das terras de sua propriedade situadas no lugar denominado Ouro Velho, Município de Caxias, Maranhão: parecer da Com. de T.C. (D.C. 28-4, p. 2077).

Projeto que aprova o contrato celebrado entre o D.C.T. e a firma Imobiliária José Gentil S.A., para construção do prédio destinado à Agência de Baixo, Ceará: parecer da Com. de T.C. (D.C. 28-4, p. 2031).

Projeto que aprova o contrato celebrado entre o Governo Federal e Mário da Silva Leal e sua mulher D. Maria Nair da Silva Leal para execução de obras de irrigação de terras de sua propriedade na fazenda "Macauin", Mun. de Tauá, M.G.: parecer da Com. de T.C. (D.C. 28-4, p. 2080).

Projeto que aprova o contrato de cooperação celebrado entre o Governo Federal e Francisco Borges dos Santos e sua mulher, dona Zulmira Brito dos Santos, regulando a execução do pagamento das obras necessárias à irrigação das terras de sua propriedade situadas na fazenda "Recreio", Mun. de Parnaíba, Piauí: parecer da Com. de T.C. (D.C. 28-4, p. 2078).

Projeto que aprova o contrato celebrado entre o D.C.T. e a Empresa América de Construções S.A. para

obras de ampliação do edifício-sede da Diretoria R. dos D. Tel. em Belo Horizonte, M.G.; parecer da Com. de T.C. (D.C. 28-4, p. 2083).

DESAPROPRIAÇÕES

Projeto que define os casos de desapropriação por desapropriação por interesse social e dispõe sobre a sua efetivação: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 1-5, p. 2163).

DESPESAS DIVERSAS

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para completar o pagamento devido aos municípios, de acordo com o art. 15, § 4.º, da Constituição: à C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que estende até 1958 o prazo de validade do crédito especial aberto pelo Dec. n.º 31.481-52 para atender às despesas com o contrato assinado entre o D.N.E.F. e a Société Générale de Constructions Électrique et Machines Alsthon e a Emp. Const. Ernesto Woebke S.A. (do P.E.): publicado (D.C. 28-4, p. 2084); à C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para o pagamento de gratificação de magistério a que têm direito professores do M.E.C. (do P.E.): publicado (D.C. 28-4, p. 2085); à C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que autoriza a abertura de crédito especial para regularização, no exercício de 1953, da despesa decorrente do pagamento do aumento de salários aos servidores do S.N.A.A.P.P. e do S.N.B.P.: parecer fav. da C.F. (D.C. 27-4, p. 2030).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para indenização dos prejuízos causados aos proprietários ribeirinhos do Rio Pajeú e seus afluentes, pelas últimas enchentes verificadas em Pernambuco (do Sr. Arruda Câmara): apresentado (D.C. 1-5, p. 2156).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial destinado ao pagamento das despesas provenientes de substituições do pessoal do T.C., verificadas no exercício de 1953 (da C.F.): publicado (D.C. 29-4, p. 2121).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para pagamento à Panair do Brasil S.A.: redação para 2.ª discussão (D.C. 29-4, p. 2121).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para ser transferido ao "Fundo Naval" e correspondente à diferença verificada no exercício de 1953, entre a parte a ser atribuída àquele Fundo decorrente da arrecadação efetiva da taxa de 8% cobrada sobre as remessas de fundos para o exterior e a dotação consignada no Orçamento Geral da União daquele ano, de acordo com o disposto na Lei n.º 1.383-51 (do P.E.): publicado (D.C. 29-4, página 2122).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender a despesas decorrentes da aquisição de leite em pó (do P.E.): à C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender ao pagamento no corrente exercício, da gratificação de representação aos Presidentes dos Tribunais Regionais do Trabalho, de que trata a Lei n.º 2.147-53: à C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

DIREITOS DE IMPORTAÇÃO, IMPOSTOS E TAXAS

Projeto que concede à Comp. de Eletricidade do Alto Rio Doce, com sede em Belo Horizonte, isenção de direitos e demais taxas aduaneiras, inclusive imposto de consumo sobre os materiais importados para exploração da Usina Hidrelétrica de Salto Grande: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav.) e C.F. (com emenda) (D.C. 28-4, p. 2068).

Projeto que concede isenção de direitos, exceto das taxas de previdência social, para a importação, pela Comp. de Viação e Tecelagem de Juta, maquinaria destinada à montagem, na cidade de Santarém, Pará, de uma fábrica de fiação e tecelagem: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav.), C.E. (com emendas) e C.F. (fav.) ao projeto e às emendas (D.C. 28-4, p. 2069).

Projeto que concede isenção de todos os tributos, exceto a taxa de previdência social, para a importação de material destinado à Igreja de N.S. do Brasil, em S.P.: pareceres fav. das seguintes Com.: C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2070).

Projeto que concede isenção de direitos de importação e demais taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para um conjunto "Struever-Deutz" de 500 kva., adquirido pela Prefeitura Municipal de Limoeiro, Pernambuco, para força e luz da referida cidade da Aggregatehau Niendorferweg 11 (Gross Borstel) Hamburg, Alemanha: pareceres favoráveis das seguintes Com.: C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2070).

Projeto que isenta de pagamento de impostos, exceto a taxa de previdência social, aos combustíveis destinados à lavoura e às entidades públicas estaduais e municipais: às seguintes Com.: C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que dispõe sobre isenção de direitos para importação de um aparelho de Raios X, usado para Odontologia, 1 equipe para gabinete dentário usado e 2 mil quilos de medicamentos diversos destinados à "Obra Social Redentorista, com sede na cidade de Campo Grande, Mato Grosso: parecer fav. da C.F. (D.C. 27-4, p. 2031).

Projeto que concede isenção de direitos de importação e demais taxas aduaneiras exclusive a de previdência social, para materiais importados pela Pref. M. de Aimoré, M.G.: pareceres fav. das seguintes Com.: C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2071).

Projeto que concede isenção de imposto de consumo, direitos de importação e taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, para máquinas e acessórios a serem importados pela Pref. M. de Santa Cruz do Sul, R.G.S.: pareceres fav. das seguintes Com. C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2071).

Projeto que concede isenção de impostos e taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, para materiais elétricos e máquinas hidráulicas importadas pela Prefeitura de Rio Casca, M.G.: pareceres fav. das seguintes Com.: C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2072).

Projeto que concede isenção de direitos de importação, exceto a taxa de previdência social, para um automóvel, tipo "jeep", destinado à Assoc. Bras. dos Cistercienses, de Itaporanga, S. Paulo (do Sr. Noveli Júnior): apresentado (D.C. 29-4, p. 2122).

Projeto que dispõe sobre isenção do imposto de renda aos funcionários públicos da União, dos Estados e dos Municípios, que percebam vencimentos aquém de Cr\$ 20.000,00 mensais: às seguintes Com.: C.C.J. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que concede isenção de todos os tributos, que incidam sobre material importado pela Secretaria da Fazenda do E. de Goiás, destinado ao abastecimento de energia elétrica à cidade de Goiânia: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (favorável), C.E. (com subst.) e C.F. (favorável ao subst.) (D.C. 27-4, p. 2027).

Projeto que concede isenção de direitos de importação ao equipamento transmissor de televisão da Rádio Record S.A.: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav.), C.E. (com subst.) e da C.F. (fav. ao subst.) (D.C. 27-4, p. 2027).

DISCURSOS

O D.C. de 27 de abril publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, pelos Deputados: Epilogo de Campos e Augusto Meira, sobre violências contra estudantes no Pará; Dioclécio Duarte, sobre a riqueza do Alto e do Baixo Vale do Açu; José Augusto, Clodomir Millet e Cunha Machado, sobre o falecimento do Sr. Artur Quadro Colares Moreira; Adahil Barreto, encaminhando pedido de informações endereçado ao M.T.I.C., sobre providências adotadas para pagamento de débitos que o SAPS contraiu com pequenos comerciantes em alguns Estados;

Alberto Bottino, sobre o P.T.B. e a política paulista; Nelson Omegna, sobre o ensino secundário no Brasil; Ostoj Roguski, encaminhando a votação de pedido de urgência para o projeto n.º 3.708 de 1953; Fernando Ferrari, Guilherme de Oliveira, Arruda Câmara, Bilac Pinto e Lúcio Bittencourt, sobre o projeto que reforma a resolução do T.C. que recusou registro de escritura pública de compra e venda de bens outorgados à Sociedade Indústrias Brasileiras de Papel Ltda. pela S.E.I.P.U.; Gurgel do Amaral sobre protesto de trabalhadores contra decreto estabelecendo normas para locação de imóveis das autarquias previdenciárias e financiamentos para construções imobiliárias a serem conseguidas, pelos mesmos; Cardoso de Miranda, sobre projeto que visa criar uma Comunidade em que se integrem os Estados e Territórios do Brasil e as províncias Continentais e Ultramarinas de Portugal; Roberto Morena, lendo artigo do Sr. Luiz Carlos Prestes sobre o 1.º de Maio; Rondon Pacheco lendo memoriais sobre a reforma do ensino secundário; Paulo Couto, sobre a atuação do Sr. Walter Jobim na política do R.G. do Sul; o mesmo D.C. publicou o discurso proferido pelo Sr. Clemente Medrado, a 19-4-54, apresentando projeto sobre a situação econômico-financeira dos juizes de Direito membros do Ministério Público e serventuários da Justiça, que vivem no interior do País.

O D.C. de 28 de abril publicou os discursos, anunciados na sessão do dia anterior pelos Deputados: Waldemar Rupp, sobre plano do Ministério da Fazenda de financiamento à lavoura; Dioclécio Duarte, sobre o projeto n.º 1.182; Abelardo Mata, sobre o salário-mínimo; José Augusto, apresentando projeto de auxílio ao II Congresso Nacional do Algodão; Muniz Falcão, sobre violências em Alagoas; Epilogo de Campos e Arnaldo Cerdeira, sobre violências contra estudantes no Pará; Paulo Neri, apresentando projeto que concede estabilidade aos Agentes de Estatística; Benedito Mergulhão, sobre o seu rompimento com o Prefeito do D.F.; Nelson Omegna, sobre o ensino secundário no Brasil; Arthur Audrá, sobre o P.T.B. e a política paulista; Celso Pecanha, sobre o plantio de cana e a fabricação de açúcar no Brasil; Dolor de Andrade, sobre restabelecimento do trânsito de veículos e gado bovino na zona do Noroeste de Mato Grosso e S. Paulo; Arthur Audrá, sobre política paulista; Cardoso de Miranda, sobre a nomeação do novo presidente do IAPETC; Freitas Cavalcanti, transmitindo apelos das populações de Palmeira dos Índios e União dos Palmares no sentido de que sejam postos em funcionamento hospitais daquelas cidades.

O D.C. de 29 de abril publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, sobre o falecimento do deputado Carvalho Neto, pelos seguintes deputados: Amando Fontes, Rui Santos, Flores da Cunha, Rui Ramos, Arnaldo Cerdeira, Lima Figueiredo, José Augusto, Daniel de Carvalho e Raul Pilla.

O D.C. de 1.º de maio publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, pelos deputados: Cunha Machado, sobre o centenário do nascimento do Almirante Manoel Ignácio Belfort Vieira; Roberto Morena, sobre greve dos trabalhadores da indústria mobiliária, serrarias e carpintarias do Rio de Janeiro; Breno da Silveira, sobre abolição dos "tacômetros" nos lotações e ônibus do D.F.; Paulo Neri, sobre o aumento do preço da borracha, reivindicado pelos seringalistas da Amazônia; Plínio Coelho, sobre atividades do Procurador do T.C.; Benjamin Farah, sobre o aniversário da Associação Paulista de Imprensa; Fernando Ferrari, sobre comentários da imprensa à atitude de líderes sindicais do R.G.S., ao se reunirem em Porto Alegre para discutirem problemas de interesse dos trabalhadores gaúchos; Aliomar Baleeiro, sobre o falecimento do Prof. Martagão Gesteira; Galdino do Vale, sobre o centenário do nascimento de Lúcio de Mendonça; Campos Vergal, sobre o projeto que concede auxílio à Associação Brasileira de Municípios; Ostoj Roguski, sobre o parecer n.º 31-51 da Com. de Tomada de Contas; Teixeira Gueiros e Wolfram Metzler, sobre o projeto que define os casos de desapropriação por interesse social e dispõe sobre a sua efetivação; Augusto Amaral Peixoto, sobre o projeto da Câmara Municipal do D.F. que cria a Superintendência do Metropolitano; Lima Fi-

gueiredo e Joaquim Viegas, sobre o centenário da inauguração do primeiro trecho da E.F.C.B.; Roberto Morena, sobre atitude do M.T. no caso da greve na Cruzeiro do Sul; Wolfran Metzler, sobre importação de banha na Holanda; Celso Peçanha, sobre dificuldade para admissão de carteiros pelo D.C.T. no Est. do Rio; Augusto Meira, sobre violências contra estudantes no Pará; Freitas Cavalcanti, sobre concessão de empréstimos pelo IPASE a servidores alagoanos; Campos Vergal, pedindo à Mesa providências para o andamento do projeto n.º 3.435-53; Cardoso de Miranda, sobre atitude de Cônsul honorário do Brasil relativamente à soberania dos territórios portugueses de Goa, Damão e Diu; Alberto Botino, sobre o 1.º de maio.

DOAÇÕES

Projeto que doa terrenos à rua Marechal Deodoro, bairro de Aldeia, do Município de Santarém, Pará (do Sr. Epílogo de Campos): apresentado (D.C. 29-4, página 2123).

Projeto que autoriza o P.E. a doar imóvel do Domínio da União ao Município de Piraí, E. do Rio: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav.) e C.F. (c/emenda) (D.C. 1-5, d. 2145).

EMANCIPAÇÃO

Projeto que faz independêr de homologação, para que produza os seus efeitos, a emancipação por outorga de pai e mãe: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 1-5, p. 2163).

EMENDAS À CONSTITUIÇÃO

Projeto que acrescenta dispositivos ao A.D.C.T. (autonomia do D.F.) encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 1-5, p. 2163).

ENERGIA ELÉTRICA

Projeto que aprova o Plano Nacional de Eletrificação: às seguintes Com.: C.C.J., C.E., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que autoriza a União a constituir a empresa Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobrás): às seguintes Com.: C.C.J., C.T.C.O.P., C.E., C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

ESCRITURAS DE PROPRIEDADE

Projeto que concede escritura de propriedade aos posseiros das terras denominadas "Fazenda dos Munizes", no mun. de Rio Bonito, Est. do Rio de Janeiro: pareceres da C.C.J. (fav.) e da C.F. (com emendas) (D.C. 1-5, p. 2143).

EXPLORAÇÃO DE OURO

Projeto que prorroga, pelo prazo de vinte anos, o art. 1.º, letra "A", do Decreto n.º 24.195-34, que concede favores às empresas, companhias ou firmas constituídas ou que se constituírem no País, dentro de cinco anos, para explorar minas de ouro e seus subprodutos: às seguintes com.: C.C.J., C.E. e C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

FINANCIAMENTOS

Projeto que dispõe sobre empréstimos a agricultores que tenham sofrido prejuízos decorrentes de temporais de granizo: pareceres da C.E. e da C.F., reproduzidos por terem saído com incorreções (D.C. 29-4, p. 2129).

Projeto que autoriza o P.E. a financiar operações imobiliárias realizadas pelo Clube Naval: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav. mas pela rejeição do art. 8.º) e C.F. (c/emendas) (D.C. 1-5, p. 2145).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para atender às despesas de financiamento de uma rede nacional de matadouros industriais nas zonas produtoras:

emenda do Senado: parecer favorável da C. Esp. (D.C. 27-4, p. 2027).

Projeto que dispõe sobre financiamentos de operações imobiliárias que o Clube de Aeronáutica realizar por seus associados para aquisição de casa própria: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (pela constitucionalidade e pela rejeição do art. 9.º) e C.F. (c/emenda) (D.C. 27-4, p. 2024).

HOMENAGENS, MONUMENTOS

Projeto que considera feriado nacional o dia 30 de abril de 1954, em homenagem ao primeiro centenário das estradas de ferro brasileiras (do Sr. Joaquim Viegas): apresentado (D.C. 29-4, p. 2122).

IMÓVEIS

Projeto que permite melhoramentos em propriedade independente de licença (do Sr. Ponciano dos Santos): apresentado (D.C. 29-4, p. 2123).

Projeto que altera o art. 135 do D.L. n.º 9.760-46, que dispõe sobre a aquisição de imóveis da União pelos servidores públicos, civis e militares (do Sr. Benjamin Farah): apresentado (D.C. 29-4, p. 2123).

IMPrensa, RADIO, CINEMA, TEATRO

Projeto que modifica o art. 52 da Lei que regula a Liberdade de Imprensa: à C.C.J. (D.C. 29-4, página 2127).

LEI DO INQUILINATO

Projeto que modifica o parágrafo único do art. 3.º da Lei do Inquilinato (do Sr. Ulisses Guimarães): apresentado (D.C. 28-4, p. 2088); às seguintes Com.: C.C.J. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

ORÇAMENTO DA UNIÃO

Projeto que autoriza o P.E. a abrir, pelo M.T., crédito suplementar em reforço à verba 1 — Pessoal; Designação 2 — Pessoal Extranum.; 04 — Salário de Tarefeiros; 08 — Dep. de Administração; 05 — Divisão do Pessoal, do Anexo n.º 26, do Orçamento da República: à C.F. (D.C. 28-4, p. 2101).

PEDIDOS DE INFORMAÇÕES

Deferidos os seguintes requerimentos: do Sr. Carvalho Sobrinho, solicitando ao P.E. informações sobre as atividades do I.B.C., no setor de propaganda e divulgação; do Sr. Parsifal Barroso, solicitando, ao P.E., informações sobre a regulamentação de leis referentes à organização do plano de obras de emergência, do DNOCS; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre artigo publicado na Tribuna da Imprensa referente aos serviços telegráficos do DCT; do Sr. Dolor de Andrade, solicitando, ao P.E., informações sobre o plano de fomento da borracha, já aprovado pelo governo, referente ao cultivo de seringueiras na Amazônia; do Sr. Heitor Beltrão, solicitando, ao P.E., informações sobre o andamento do processo na Divisão do I. Renda, relativo ao inquérito a respeito das transações realizadas entre o Banco do Brasil e as empresas "Érica S.A.", Editora Última Hora e Rádio Clube do Brasil; do Sr. Fernando Ferrari, solicitando, ao P.E., informações sobre as localidades do R.G.S., incluídas no plano de construção de alojamento ou quartéis destinados às guarnições do M.M., em patrulhamento na fronteira; do Sr. Dolor de Andrade, solicitando, ao P.E., informações sobre se o Banco de Crédito da Amazônia necessita de ordem do M.F., para efetuar o pagamento da importância de Cr\$ 1.868.511,30, constante do plano de Mato Grosso e devido à Associação dos Seringalistas daquele Estado, para construções e reconstruções de rodovias; do Sr. Parsifal Barroso, solicitando, ao P.E., informações sobre qual a decisão final proferida no processo referente à entrega de recursos ao Banco do Nordeste do Brasil e se a mesma foi precedida de concordân-

cia do M.V.O.P.; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre as causas das freqüentes paralisações das bombas do Oleoduto, relativo à E.F. Santos a Jundiá; do Sr. Paulo Lauro, solicitando, ao P.E., informações sobre o fechamento da Agência dos Correios do Distrito da Saúde, na capital de São Paulo; do Sr. Hermes Pereira de Souza, solicitando, ao P.E., informações sobre a instalação de uma Agência do Banco do Brasil em Palmeira das Missões, R.G. do Sul; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre processo existente na E.F.C.B. autorizando o "empréstimo de carvão" pelo então diretor Sr. Renato de Azevedo Feio ao Sr. Emílio Grávin; do Sr. Vasco Filho, solicitando ao P.E., informações sobre o que consta em cópia autenticada do processo n.º 374-52, existente do DNER; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre o recebimento por parte do Sr. Chefe do Distrito de Santos, da E.F. Santos a Jundiá do Administrador daquela ferrovia, sem quaisquer recibos, importâncias parceladas de 20, 30 e 40 mil cruzeiros, para serem distribuídos aos "despachantes" daquela cidade; do Sr. Armando Falcão, solicitando, ao P.E., informações sobre a nomeação para o SESC do D.F. do Cel.-Aviador Guilherme Aluísio Telles Ribeiro; do Sr. Armando Falcão, solicitando, ao P.E., informações sobre aplicação dos fundos arrecadados pelo SESC; do Sr. Tarso Dutra, solicitando, ao P.E., informações sobre se o Delegado Florestal Henrique Luiz Roessler, com sede em São Leopoldo, R.G.S., não teve conhecimento de devastações florestais verificadas, ultimamente, na cidade de Iraí, naquele Estado; do Sr. Fernando Ferrari, solicitando, ao P.E., informações sobre a construção de hospitais para o S.N. de Tuberculose nos Mun. de Vacaria, e Santa Maria, no R.G.S.; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre o arquivamento de um processo em que estavam implicadas altas autoridades da antiga Comissão de Oleoduto, relativa à E.F. Santos a Jundiá; do Sr. Cardoso de Miranda, solicitando, ao P.E., informações sobre o pagamento de indenizações do pessoal da "A Manhã"; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre a E.F. Santos a Jundiá e se é verdade que a referida Estrada adquiriu de uma firma do Norte 100.000 dormentes; do Sr. Aliomar Baleeiro, solicitando, ao P.E., informações sobre o contrato celebrado com a firma "Cia. Industrial de Engenharia Ltda." para a pintura de Tanques do Oleoduto, relativo à Est. Ferro Santos a Jundiá (D.C. 27-4, págs. 2031 a 2034).

Recebidas informações do M.V. sobre os cataventos abandonados na Cidade de Solânea e na Vila de Borborema, Paraíba, em atenção a requerimento do Sr. Fernando Nóbrega (D.C. 27-4, p. 2005).

Recebidas informações: do M.V.O.P., sobre atividades do Dep. de Portos, Rios e Canais (em atenção a requerimento do Sr. Tarso Dutra); do M. Aeronáutica sobre oficiais transferidos para a reserva remunerada com ou sem promoção (em atenção a requerimento do Sr. Tenório Cavalcanti) (D.C. 28-4, p. 2066).

PESSOAL CIVIL

Projeto que concede estabilidade aos Agentes de Estatística, com mais de 5 anos de serviço, que tenham executado a operação censitária de 1950 (do Sr. Paulo Neri): apresentado (D.C. 28-4, p. 2088); às seguintes Com.: C.C.J., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

Projeto que equipara aos empregados efetivos os extranumerários das autarquias que contem ou venham a contar mais de cinco anos de serviço: às seguintes Com.: C.C.J., C.S.P.C. C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

PESSOAL MILITAR

Projeto que considera, para todos os efeitos, como de efetivo serviço, o tempo de serviço militar prestado como aluno dos Centros de Preparação de Oficiais da Reserva do Exército: parecer cont. da C.F. (D.C. 29-4, página 2121).

Projeto que dispõe sobre a contagem de tempo de militares do Exército atingidos pelo Dec. n.º 10.451-42: às seguintes Com.: C.C.J., C.S.N. e C.F. (D.C. 28-4, pág. 2101).

REGISTROS NO TRIBUNAL DE CONTAS

Projeto que mantém a decisão do T.C. que recusou registro ao Acórdão celebrado entre o M.E.C. e o Governo do Paraná, para intensificação da assistência psiquiátrica naquele Estado: encerrada a discussão e adiada a votação (D.C. 1-5, p. 2163).

Projeto que reforma a resolução do T.C. que negou registro à escritura pública de compra e venda de bens, outorgada à S. Indústrias Brasileiras de Papel Ltda. pela Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União: votação (D.C. 27-4, p. 2043); votação (D.C. 28-4, p. 2095).

Térmo de recusa de registro de escritura de doação em pagamento celebrado entre a S.E.I.P.U. e a Soc. Clevelândia Industrial e Territorial Ltda.: aprovado pedido de urgência para discussão e votação do parecer da Com. de T.C. (D.C. 27-4, p. 2041); parecer da C.C.J. (D.C. 1-5, p. 2150).

SAÚDE PÚBLICA

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para ocorrer às despesas com os trabalhos de pesquisa a que se refere o art. 3.º, §§ 1.º e 2.º, da Lei n.º 1.944-53 (do P.E.): publicado (D.C. 28-4, p. 2086); à C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

S.A.M.D.U.

Projeto que transfere para o M. da Saúde a direção e administração do Serviço de Assistência Médica Doméstica de Urgência (S.A.M.D.U.) (do Sr. Herbert Levi): apresentado (D.C. 29-4, p. 2122).

TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES, OBRAS PÚBLICAS

Projeto que autoriza o P.E. a abrir, pelo M.V.O.P. crédito especial para construção e distribuição da rede de esgotos da cidade de Serra Negra, São Paulo: mandado arquivar (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para a construção das redes de água e esgotos nas estâncias hidrominerais de Poços de Caldas e Araxá: mandado arquivar (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que cria agência radiotelegráfica na cidade de Baurerena, Pará: pareceres fav. das seguintes Com.: C.C.J., C.T.O.P. e C.S.P.C.; parecer cont. da C.F. (D.C. 1-5, p. 2148).

Projeto que cria agências postais telegráficas em Tupac, Mun. de Medina, e São Sebastião da Estrêla, Mun. de Sto. Antônio do Amparo, M.G. (do Sr. Vasconcelos Costa): apresentado (D.C. 1-5, p. 2157).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para construção das redes de águas e esgotos nas estâncias hidrominerais de Cambuquira e Lambari, M.G.: mandado arquivar (D.C. 28-4, p. 2101).

Projeto que cria o serviço telegráfico nas agências postais de Guaratã, Cafelândia e Getulina, municípios do Estado de São Paulo: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav.) C.T.C.O.P. (fav.) e C.F. (cont.) (D.C. 28-4, p. 2067).

Projeto que cria agência radiotelegráfica na cidade de Ponta de Pedras, Município do mesmo nome, Pará: pareceres das seguintes Com.: C.C.J. (fav.), C.T.C.O.P. (fav.) C.S.P.C. (fav.) e C.F. (cont.) (D.C. 28-4, p. 2068).

Projeto que abre crédito para construção de uma nova sede da repartição dos Correios e Telégrafos em Caxias do Sul, R.G.S.: parecer cont. da C.F. (D.C. 28-4, página 2075).

Projeto que autoriza o P.E. a abrir crédito especial para prosseguimento da construção da estrada Rio-Teresópolis-Pôrto Novo: à C.F. (D.C. 29-4, p. 2127).

DESPESAS DIVERSAS

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para atender ao pagamento das diferenças de gratificação de magistério ao professor catedrático, padrão O, Luiz Carvalho Araújo: chega ao Senado e vai à C.F. (D.C. 28-4, pág. 826).

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para atender às despesas resultantes do cumprimento da segurança impetrada em favor de Pedro Mariani Serra e outros: chega ao Senado e vai à C.F. (D.C. 29-4, pág. 838).

Projeto que autoriza o Executivo a abrir crédito especial para atender a despesas com o pagamento de gratificação aos professores civis do Ministério Militar: aprovado pedido de inclusão em Ordem do Dia (D.C. 1-5, página 854).

DIREITOS DE IMPORTAÇÃO, IMPOSTOS E TAXAS

Projeto que isenta de pagamento de impostos de importação e taxas aduaneiras 23 chatas e 2 rebocadores importados pela Cia. Moore Mac Cormack (Navegação) S.A.: redação final da emenda do Senado (D.C. 27-4, pág. 816).

DISCURSOS

O D.C. de 27 de abril publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, pelos Senadores: Victorino Freire, Mozart Lago e Joaquim Pires, sobre o falecimento do Dr. Artur Quadros Colares Moreira; Hamilton Nogueira, sobre a situação do mundo neste após-guerra; Guilherme Malaquias, sobre o Decreto n.º 34.928; Mozart Lago, sobre o lançamento do primeiro submarino movido à força atômica.

O D.C. de 28 de abril publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, pelos senadores: Joaquim Pires, sobre o Projeto de Resolução n.º 2/52; Durval Cruz, sobre o Projeto n.º 65/53.

O D.C. de 29 de abril publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, pelos Senadores: Válder Franco, Júlio Leite, Nestor Massena, Gomes de Oliveira, Attilio Vivacqua, Novaes Filho e Mozart Lago, sobre o falecimento do Dr. Antônio Manoel de Carvalho Neto.

O D.C. de 1 de maio publicou os discursos, pronunciados na sessão do dia anterior, pelos Senadores: Joaquim Pires, sobre o Embaixador Souza Santos; Mozart Lago, sobre o salário-mínimo; João Vilasboas, sobre o 1.º de maio; Mozart Lago, Alfredo Neves e João Vilasboas, sobre o Projeto de Resolução que altera a classificação de cargos isolados da Secretaria do Senado Federal.

EDUCAÇÃO E CULTURA

Projeto que dispõe sobre o Sistema Federal de Ensino Superior: aprovado pedido de inclusão em Ordem do Dia (D.C. 27-4, pág. 819).

Projeto que cria a Universidade do Ceará, com sede em Fortaleza: chega ao Senado e vai às seguintes Com.: C.E.C. e C.F. (D.C. 1-5, pág. 849).

PEDIDOS DE INFORMAÇÕES

Deferido o requerimento do Sr. Mozart Lago, solicitando, ao Executivo, informações sobre a linha "Rio d'Ouro" da E.F.C.B. (D.C. 27-4, pág. 816).

Deferido o requerimento do Sr. Aloísio de Carvalho, solicitando ao Executivo informações sobre o motivo por que continuam paralisados os trabalhos da construção do seu hospital na cidade do Salvador e quais as providências tomadas para o devido prosseguimento, bem como quanto custaram as obras já realizadas e quanto custarão as necessárias ainda para o funcionamento do nosocômio (D.C. 28-4, pág. 829).

Recebidas informações do D.A.S.P. sobre o projeto que altera os atuais cargos e funções do serviço público federal, para cujo provimento é exigido diploma de curso superior, ou defesa de tese (em atenção a requerimento do Sr. Carlos Lindenberg) (D.C. 29-4, pág. 837).

NO SENADO FEDERAL

ACÓRDOS, CONVENÇÕES, PROTOCOLOS, TRATADOS

Projeto de Decreto Legislativo que aprova o texto do Convênio Cultural, assinado em Madrid, entre o Brasil e a Espanha: pareceres das seguintes Com.: C.C.J., C.E.C. e C.R.E. (D.C. 28-4, pág. 831).

ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA

Projeto que concede pensão especial à cantora lírica Helena Nobre: chega ao Senado e vai às seguintes Com.: C.C.J. e C.F. (D.C. 28-4, pág. 827).

AUXÍLIOS, CONTRIBUIÇÕES, SUBVENÇÕES

Projeto que autoriza o Executivo a ceder, ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o terreno em que foi edificado o Silogeu e abrir ao Ministério da Educação crédito especial para auxiliar a construção da futura sede do mesmo Instituto: discussão (D.C. 27-4, pág. 822); discussão, parecer da C.C.J., volta, com emendas, às Comissões (D.C. 28-4, pág. 830).

Projeto que concede auxílios à Associação Serrana de Defesa dos Agropecuaristas, com sede em Ijuí, R.G. do Sul, e à Exposição Agropecuária e Feira de Amostras promovida pela Prefeitura Municipal de Crato, Ceará: pareceres das seguintes Com.: C.E. (c/subst.) e C.F. (fav. ao subst.) (D.C. 1-5, pág. 849).

Projeto que concede auxílio às Prefeituras de Santo André, Jaú, Teófilo Otoni e Leopoldina: reproduzida a redação final, por ter saído com incorreções (D.C. 28-4, pág. 834).

Projeto que concede auxílio à União Nacional dos Estudantes: chega ao Senado e vai às seguintes Com.: C.C.J. e C.F. (D.C. 28-4, p. 826).

CARGOS, CARREIRAS, QUADROS

Projeto que dispõe sobre a carreira de Diretor do Quadro do Pessoal da Secretaria do Senado Federal: republicado por ter saído com incorreções (D.C. 27-4, página 823).

Projeto de Resolução que altera a classificação de cargos isolados da Secretaria do Senado: votação (D.C. 27-4, pág. 918); votação (D.C. 28-4, pág. 829); votação (D.C. 1-5, pág. 854).

Projeto que cria, no Exército, o Quadro de Auxiliares de Administração: aprovado pedido de inclusão em Ordem do Dia (D.C. 1-5, pág. 854).

Projeto que dispõe sobre o preenchimento de vagas de coletores federais (do Sr. Nestor Massena): lido e enviado às seguintes Com.: C.C.J., C.S.P.C. e C.F. (D.C. 28-4, pág. 827).

Projeto que altera o Quadro do Tribunal de Contas aprovado pela Lei n.º 886-49: chega ao Senado e vai às seguintes Com.: C.S.P.C. e C.F. (D.C. 29-4, página 838).

COMÉRCIO E INDÚSTRIA

Ofício do SERDEF encaminhando esboço de projeto sobre o Comércio Exterior: parecer da C.E. (D.C. 1-5, pág. 850).

Projeto que revoga a autorização concedida ao Governo Federal para intervir no domínio econômico: aprovado pedido de inclusão em Ordem do Dia (D.C. 1-5, pág. 853).

CRIAÇÃO DE ÓRGÃOS

Projeto que cria o Instituto Químico Farmacêutico da Previdência Social (do Sr. Guilherme Malaquias): apresentado e enviado às seguintes Com.: C.C.J., C.E., C.S.P., C.L.S. e C.F. (D.C. 29-4, pág. 839).

Deferido o requerimento do Sr. Mozart Lago solicitando, ao Executivo, sobre arrendamento de automóveis no D.F. (D.C. 1-5, pág. 851).

PESSOAL MILITAR

Projeto que regula a inatividade dos militares: discussão da redação final (D.C. 27-4, pág. 819); discussão da redação final (D.C. 27-4, pág. 819); discussão (D.C. 28-4, pág. 830).

REGIMENTO INTERNO DO SENADO

Projeto de Resolução n.º 14/54, que regula as votações em partes e as destacadas (do Sr. Nestor Massena): lido (D.C. 29-4, pág. 838).

O Problema da Criança Desamparada em Nosso País

Reportagem de MÁRIO RODRIGUES

A nova orientação do Serviço de Assistência a Menores — irá o S.A.M. de encontro à criança transviada — criado um Serviço de Assistência Domiciliar Preventiva — mais de dez mil menores sob os cuidados daquele órgão do Ministério da Justiça — um prédio único para o funcionamento de todas as dependências.

RADICAL transformação vem de sofrer o Serviço de Assistência a Menores, com a nomeação de novo diretor, Dr. Guilherme Romano. O problema da criança abandonada ainda não teve uma solução adequada no Brasil e o S.A.M., órgão subordinado ao Ministério da Justiça, destinado à proteção dos menores desamparados, não vinha atendendo às suas finalidades. Agora, uma nova mentalidade impera naquele Serviço. Entende a atual direção que o menor transviado deve ser procurado e não procurar o S.A.M.. Desta maneira a assistência do S.A.M. toma um caráter preventivo e não repressivo, como vinha sendo feito até então. Foi pensando deste modo que o Dr. Guilherme Romano resolveu criar um órgão em condições de pôr em prática essa modalidade de proteção ao menor, que é a tendência dos educadores modernos à criança desamparada. Assim foi que surgiu a Superintendência de Assistência Domiciliar Preventiva (SADOP), conforme portaria datada de 11 de fevereiro deste ano, publicada no "Diário Oficial" do dia 15 do mesmo mês.

O QUE É O SADOP

O SADOP foi criado devido a uma série de fatores vantajosos com a assistência no próprio ambiente familiar dos menores desamparados. Além do mais essa assistência tem caráter preventivo, conforme já foi dito, e evita que uma grande parte de crianças nessas condições se enverede pelo caminho da delinquência. A sua ação será desenvolvida no sentido de promover o reajustamento da família necessitada e o socorro do menor, através de todos os atos, providências e práticas aconselháveis, inclusive da concessão direta de auxílios em natureza ou mesmo financeiros, em casos especiais. Será efetuado, também, um serviço de assistência social nos núcleos de população que carecem de recursos e que poderá ser realizado diretamente ou em colaboração com as instituições que porventura já se dediquem ao mesmo trabalho.

EDUCANDO OS PAIS

A efetivação dessa assistência social se estenderá até na educação dos pais em relação às suas responsabilidades e deveres para com os filhos, auxiliando o encaminhamento das crianças às escolas ou ao trabalho, conforme a necessidade. Serviços volantes serão organizados com o objetivo de prevenir ações ou práticas inconvenientes ou nocivas à saúde moral e física do menor desamparado. O SADOP promoverá ainda exposições ou práticas recreativas públicas, próprias para incentivar e ensinar aos menores a prática dos bons costumes. Antes da internação da criança em qualquer dependência do S.A.M., o SADOP examinará a possibilidade de manutenção do menor no próprio lar, em ambiente familiar, prestando a assistência domiciliar necessária. Em linhas gerais estas são as principais finalidades do SADOP.

MAIS DE DEZ MIL CRIANÇAS SOB A RESPONSABILIDADE DO S.A.M.

Mais de dez mil crianças em todo o Brasil, estão sob a responsabilidade direta do Serviço de Assistência a Menores. Precisamente dez mil, duzentas e cinquenta se encontram internadas em estabelecimentos oficiais, contratuais ou particulares de ensino. Cada menor mantido pelo S.A.M., dá uma despesa, em média, de seis mil cruzeiros por ano, sendo que os que se encontram nos estabelecimentos particulares, dão menos despesas. No último levantamento feito por aquele órgão, ficou esclarecido que nada menos de duas mil, setecentas e cinquenta crianças se encontram internadas nos estabelecimentos oficiais, outras mil e quinhentas nos que o S.A.M. mantém sob contrato e nos educandários particulares existem seis mil.

242 EDUCANDÁRIOS SERVINDO O S.A.M.

Existem em todo o Brasil 242 educandários que prestam seus serviços ao S.A.M., sendo que oito deles são oficiais, mantidos com verba do Serviço de Assistência a Menores. Cinco deles comportam crianças do sexo masculino e três são destinados às meninas desamparadas. Sob contrato, existem nove estabelecimentos de ensino.

Seis são destinados aos meninos, dois para as meninas e um é de frequência mista. Finalmente existem 225 educandários particulares divididos da seguinte maneira: 124 para os meninos; 83 para as meninas e 18 para os dois sexos. Cada estabelecimento em questão comporta, em média, 400 alunos e dos 8 educandários oficiais, 6 estão localizados no Rio de Janeiro; os outros dois estão em Minas Gerais. Uns ministram a iniciação agrícola e outros a iniciação pré-profissional.

DIFICULDADES DE FISCALIZAÇÃO

A administração do S.A.M. tem encontrado uma série de dificuldades para a perfeita fiscalização desses estabelecimentos de ensino. Uma delas reside no fato da contribuição por cada aluno. Isto porque a vida está encarecendo a olhos vistos e alguns educandários, mui justamente, reclamam contra a importância que é paga para a educação do menor sob sua guarda. De fato, quinhentos cruzeiros mensais é uma quantia irrisória, mas essa contribuição não pode ser aumentada, uma vez que para esse fim foi mantida a mesma verba do ano passado. Apesar da boa vontade da atual administração do S.A.M., nada pôde ser feito e essa situação tira um pouco da moral dos seus fiscais, que não podem exigir um tratamento cem por cento para os menores internados por conta do Serviço de Assistência a Menores.

O PROGRAMA DOS ALOJAMENTOS

O Dr. Guilherme Romano, tão logo assumiu a direção do S.A.M., procurou acabar com certos estabelecimentos que não apresentavam condições mínimas indispensáveis para abrigar menores. Foi assim que o "Abrigo Provisório" da rua Conde de Bonfim, bem como o que se encontrava situado no bairro de Lins Vasconcelos, foram fechados, pois estavam em deploráveis condições, funcionando em prédios praticamente desprovidos de instalações de água e esgoto, onde eram mantidas meninas e moças, desvalidas e transviadas, numa promiscuidade revoltante, tendo, inclusive, convivência com servidores do outro sexo, quando seria mais indicado a contratação de mulheres para disciplinar as menores que ali se encontravam. O mesmo destino teve o "Pavilhão Saul de Gusmão", situado nos terrenos da Escola Profissional Quinze de Novembro, em Quintino. Esta dependência do S.A.M. foi fechada por não apresentar condições de funcionamento e além do mais não vinha preenchendo as suas finalidades. Não era nada mais, nada menos do que um verdadeiro presídio-mirim de menores delinquentes. Ali, cerca de oito rapazes, autores de crimes de morte, assaltos a mão armada e outros delitos, viviam em contato com outros menores autores

de faltas menores, e os influenciava a prática de atos condenáveis. Essas crianças, que poderiam ser recuperadas facilmente, com a convivência perniciosa, tornavam-se rebeldes, praticavam desordens e eram completamente indisciplinados. Tais elementos, conforme determinava o bom senso, foram afastados do convívio dos demais internados, que foram encaminhados para a ilha do Carvalho. Ali, lhes foram proporcionadas condições de reabilitação em estabelecimento organizado com os requisitos exigidos para tal fim. Os maus elementos foram levados para um pavilhão especial localizado na Penitenciária Central, onde não conseguirão mais exercer a influência nefanda sobre os outros menores. Eles estão sob cuidado de inspetores do S.A.M. e de acordo com o comportamento que tiverem, serão encaminhados para outros lugares mais confortáveis, como o Instituto Governador Macedo Soares e a Escola João Luiz Alves, previamente preparados para recebê-los.

O DESTINO DAS MENINAS

As meninas retiradas dos alojamentos da rua Conde de Bonfim e de Lins Vasconcelos, foram levadas para educandários mantidos pelo S.A.M., com exceção de três delas, transviadas da pior espécie, de difícil recuperação, autoras de inúmeros tumultos. Estas foram encaminhadas à Penitenciária de Mulheres de Bangu e ali são assistidas por inspetoras especialmente designadas para esse fim. Todos esses problemas de alojamento deverão ser resolvidos brevemente, com a construção da "Cidade dos Menores". Este plano da atual administração já está sendo pôsto em ação. Todas as dependências do S.A.M. serão centralizadas e o local escolhido foi a área situada aos fundos da Escola Profissional XV de Novembro.

50 MILHÕES DE CRUZEIROS

Para a construção da "Cidade dos Menores" o S.A.M. recebeu este ano uma verba especial de 50 milhões de cruzeiros. Conforme o orçamento previamente aprovado, desse dinheiro, 30 milhões serão empregados nos trabalhos iniciais, na movimentação de terras e construção de alicerces. Os 20 milhões restantes serão destinados ao reaparelhamento das casas já existentes e que apresentem condições favoráveis de reforma. Os oito estabelecimentos mantidos pelo S.A.M. sofrerão reforma total, de tal maneira, que servirão de padrão para os educandários particulares. Se elas são boas, o objetivo é torná-las ótimas. Essa verba será repetida na "Lei Orçamentária" até o término de tão gigantesco empreendimento. Este é o panorama geral no S.A.M., reflexo da nova mentalidade de educação e amparo ao menor desamparado, de acordo com a orientação da atual administração.

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — BRASIL — 1954

REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO

VOLUMES EDITADOS

ANO I — 1937-1938

- Vol. I — novembro-37 (esg.), janeiro, fevereiro (esgotados), março.
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados);
Vol. III — julho e agosto (esgotados); setembro.
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro (esg.).

ANO II — 1939

- Vol. I — janeiro, fevereiro-março (esgotados).
Vol. II — abril-maio, junho (esgotados).
Vol. III — julho-agosto, setembro (esgotados).
Vol. IV — outubro-novembro, dezembro (esgotados).

ANO III — 1940

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esgotados).
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados).
Vol. III — julho, agosto (esgotados); setembro.
Vol. IV — outubro, novembro (esgotados); dezembro.

ANO IV — 1941

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esgotados).
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados).
Vol. III — julho, agosto, setembro (esgotados).
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro (esgotados).

ANO V — 1942

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esgotados).
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados).
Vol. III — (julho, esg.), agosto (setembro, esg.).
Vol. IV — outubro (esg.), novembro, dezembro.

ANO VI — 1943

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esgotados).
Vol. II — abril (maio e junho esgotados).
Vol. III — julho, agosto, setembro (esgotados).
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro (esgotados).

ANO VII — 1944

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esgotados).
Vol. II — abril, maio, junho.
Vol. III — (julho e agosto esgotados), setembro.
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro (esgotados).

ANO VIII — 1945

- Vol. I — (janeiro esg.), fevereiro, (março esg.).
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados).
Vol. III — julho, agosto, setembro (esgotados).
Vol. IV — (outubro esg.), novembro, (dezembro esgotado).

ANO IX — 1946

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esg.).
Vol. II — abril (maio e junho esgotados).
Vol. III — julho (agosto-setembro esg.).
Vol. IV — outubro-novembro, dezembro (esg.).

ANO X — 1947

- Vol. I — janeiro-fevereiro, março-abril.
Vol. II — maio-junho, julho-agosto (esgotados).
Vol. III — setembro-outubro, novembro-dezembro (esgotados).

ANO XI — 1948

- Vol. I — janeiro-fevereiro, março-abril (esg.).
Vol. II — maio-junho, (julho-agosto esgotado).
Vol. III — setembro-outubro, novembro-dezembro (esgotados).

ANO XII — 1949

- Vol. I — janeiro (fevereiro e março esgotados).
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados).
Vol. III — julho, agosto (setembro esgotado).
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro.

ANO XIII — 1950

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março.
Vol. II — abril (maio e junho esgotados).
Vol. III — julho, agosto, setembro.
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro.

ANO XIV — 1951

- Vol. I — janeiro (esg.), fevereiro, março.
Vol. II — abril, maio, junho.
Vol. III — julho, agosto, setembro.
Vol. IV — outubro, novembro (dezembro esg.).

ANO XV — 1952

- Vol. I — janeiro (esg.), fevereiro, março (esg.).
Vol. II — abril, maio, junho (esgotados).
Vol. III — julho, agosto, setembro (esgotados).
Vol. IV — outubro, novembro (dezembro esg.).

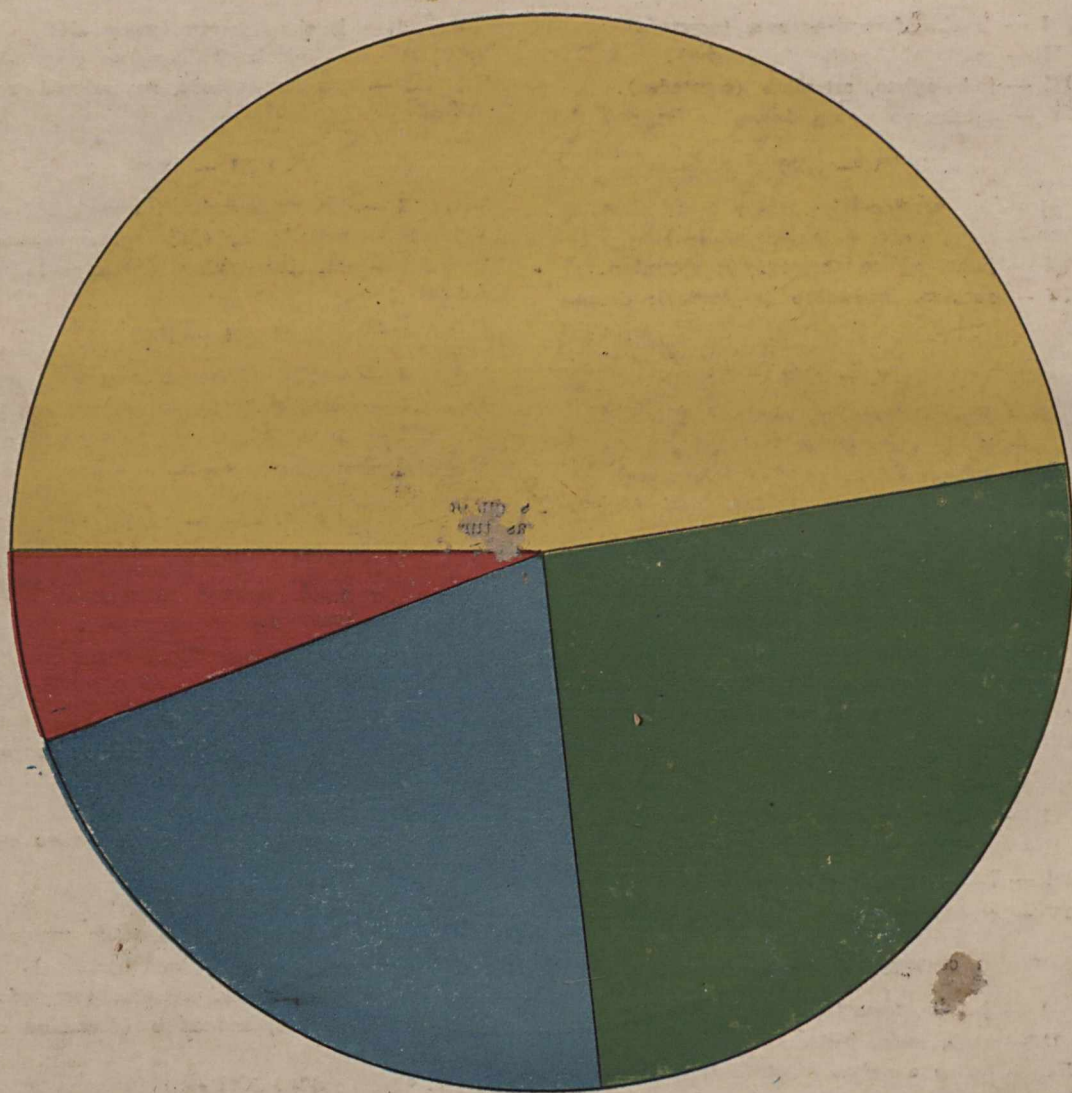
ANO XVI — 1953

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março (esgotados).
Vol. II — abril, maio, junho.
Vol. III — julho, agosto, setembro.
Vol. IV — outubro, novembro, dezembro.

ANO XVII — 1954

- Vol. I — janeiro, fevereiro, março.
Vol. II — abril, maio, junho.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO - SEÇÃO DE ESTATÍSTICA
TOTAL DE CANDIDATOS INSCRITOS EM
CONCURSOS E PROVAS DE HABILITAÇÃO
1937 A 1953
D.A.S.P. 1954



CONVENÇÕES

- TOTAL DE INSCRITOS
- INSCRITOS NOS ESTADOS
- INSCRITOS NO D. FEDERAL
- HABILITADOS.