



# SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19 .....

Ementa: .....

.....

.....

Autor: .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19 .....

Sancionado em ..... de ..... de 19 .....

Promulgado em ..... de ..... de 19 .....

Vetado em ..... de ..... de 19 .....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19 .....

Lote: 40  
PL N.º 3067/1961  
Caixa: 127  
1

7a



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 3 067/61

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e de mais taxas aduaneiras).

(Do Poder Executivo)

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

PRISIDÊNCIA DA REPUBLICA

C 40 (1)

PROJETO DE LEI

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o artigo 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica prorrogado por dois anos o prazo referido no art. 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958, que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais, sem similar nacional, destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, digues, oficinas e corretores.

Art. 2º - A isenção de que trata o art. 1º abrange também o imposto de consumo.

Art. 3º - Aos bens importados nos termos do artigo 1º se aplicará a regulamentação decorrente da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

nº 219

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional.

De acordo com o artigo 67, da Constituição, tenho a honra de submeter à deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, o incluso anteprojeto de lei, que prorroga por dois anos, o prazo da isenção, às empresas nacionais de construção ou reparos navais, dos direitos de importação e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, de que trata o artigo 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

Brasília, em 31 de maio de 1964

Brasília, em 31 de maio de 1961.

Excelentíssimo Senhor 1º Secretário

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa mensagem do Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, relativa a anteprojeto de lei que prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o artigo 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1958.

Aproveite a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e consideração.

QUINTANILHA RIBEIRO  
Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor Doutor JOSÉ BENEFÁCIO LAFAYETTE DE ANDRADA  
1º Secretário da Câmara dos Deputados.

/GMS.



Handwritten initials 'c81' in blue ink.

Handwritten number '11' in a circle in blue ink.

COMISSÃO DE FINANÇAS



Projeto nº 3.067/61

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei n. 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu as empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

PARECER DO RELATOR

I. RELATÓRIO

Pela Mensagem nº 219/61, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional, acompanhada de minuciosa exposição de motivos do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, um anteprojeto de lei propondo a prorrogação por 2 anos do prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei n. 3381, de 24 de abril de 1958.

A matéria foi estudada pelas comissões técnicas competentes, a de Justiça e a de Economia. A primeira concluiu pela sua constitucionalidade e a segunda pela conveniência da aprovação do projeto do governo, com um substitutivo.

A Comissão de Economia fez um substancioso e esclarecedor estudo dos diversos aspectos da proposição, por intermédio do seu Relator, o operoso e insuspeito Deputado Carneiro de Loyola.

II. PARECER

Lendo aquele parecer e como a citada Comissão opinamos pela aprovação do substitutivo da Comissão de Economia ao Projeto 3.067/61, de origem governamental, com a seguinte subemenda ao Parágrafo único do art. 1º:

SUBEMENDA

Redija-se o parágrafo único do art. 1º do seguinte modo:

Handwritten word 'Parágrafo' in blue ink.

o único e a isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a conferência da documentação da importação pela auto-



*e 84*

(12)



ridade aduaneira competente.

A razão da apresentação dessa Subemenda ao Substituto da Comissão de Economia, está na conveniência de não deixar o processo de isenção na dependência de uma Portaria do Ministro da Fazenda, que viria embarçar e retardar o despacho dos materiais, além de que poderá servir de arma ao funcionário desonesto para reter o processo e exigir propina para soltá-lo, como já tem acontecido.

Com esta subemenda o nosso parecer é favorável.

Sala da Comissão de Finanças, 14 de junho de 1962.

*Othon Mader*  
DEPUTADO OTHON MADER - Relator

C 83 / 120

13 #

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS



A Comissão de Finanças, em sua 9a. Reunião Ordinária, realizada em 14 de junho de 1962, sob a presidência do Senhor Pereira Lopes - Vice-Presidente, e presentes os senhores Ultimo de Carvalho, Badaró Júnior, Broca Filho, Othon Mader, Celso Brant, Vasco Filho, Laurentino Pereira, Dager Serra, Luiz Bronzeado, Petronilo Santa Cruz, Rubem Rangel, Uriel Alvim, Benjamin Farah e Valério Magalhães, opina, por unanimidade, de acôrdo com o parecer do relator - Deputado Othon Mader, pela aprovação do Projeto nº 3.067/61, nos termos do Substitutivo da Comissão de Economia, com a inclusão da subemenda do relator oferecida ao § único do art. 1º do referido substitutivo a qual passa a adotar.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, 14/6/1962.

*put*  
 PEREIRA LOPES - VICE PRESIDENTE no exercício da Presidência

*Othon Mader*  
 OTHON MADER - Relator

700  
IMPRIMIR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 3 067-A/61



Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e de mais taxas aduaneiras; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade; da Comissão de Economia, com substitutivo; e, da Comissão de Finanças, com subemenda ao parágrafo único do artigo 1º referido substitutivo.

PROJETO Nº 3 067/61, A QUE SE REFEREM OS PARECERES.

## SEÇÃO DE COMISSÕES

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica prorrogado por dois anos o prazo referido no art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais, sem similar nacional, destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras.

Art. 2º A isenção de que trata o art. 1º abrange também o imposto de consumo.

Art. 3º Aos bens importados nos termos do artigo 1º se aplicará a regulamentação decorrente da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM Nº 219, DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional.

De acôrdo com o art. 67, da Constituição, tenho a honra de submeter à deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, o incluso anteprojeto de lei, que prorroga por dois anos, o prazo de isenção, às empresas nacionais de construção ou reparos navais, dos direitos de importação e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, de que trata o artigo 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958. — Brasília, em 31 de maio de 1961. —

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

Em 19 de maio de 1961.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

A Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, destinada a proporcionar ao País os recursos necessários à im-

C 70  
71



177A

plantação da Indústria de Construção Naval, bem como ao seu desenvolvimento futuro em condições estáveis, dispôs, em seu Art. 17, que as empresas nacionais de construção ou reparos navais ficariam isentas dos direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegassem ao País dentro de 3 (três) anos a partir da data de vigência da citada Lei, ou seja até 24-5-61.

2. Tais favores tiveram significativa importância para a estruturação financeira dos estaleiros em fase de implantação no País, evitando sobrecarregar o investimento inicial, em conseqüências imediatas e permanentes no custeio de operação das empresas e, conseqüentemente, no custo final dos navios a serem produzidos.

3. Posteriormente, surgiram dúvidas quanto à extensão do disposto no referido artigo 17, sob o fundamento de que a Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957, que aprovava a nova tarifa das Alfândegas, tinha alterado a nomenclatura e a sistemática de cobranças do imposto de importação e demais taxas aduaneiras. Assim, e como medida de equidade com outras indústrias beneficiadas pelo plano governamental de desenvolvimento econômico, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeteu à apreciação do antecessor de Vossa Excelência um projeto de Lei que, encaminhado ao Congresso Nacional e ainda agora em tramitação, tomou o nº 547-59 na Câmara dos Deputados,

o qual estende a isenção prevista no art. 17 da citada Lei nº 3.381-58 também ao imposto de consumo.

4. Ocorre, entretanto, que, desde a entrada em vigor da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, já decorreram quase três anos, cumprindo ressaltar que os favores nela concedidos estarão prescritos no dia 24 do corrente, uma vez que a mesma entrou em vigor a 24-5-1958, isto é trinta dias depois de publicada no *Diário Oficial* da União. Contudo, é indispensável a manutenção daqueles favores, bem como do proposto no Projeto de Lei nº 547-59, uma vez que grande parte do tempo decorrido na implantação da indústria de construção naval foi utilizado em trabalho preparatório, e ainda há parcelas apreciáveis de materiais e equipamento, sem similar nacional, a serem importados para a atividade que a referida lei objetivou beneficiar.

5. Diante do exposto, tenho a honra de submeter à consideração de Vossa Excelência os anexos projetos de Mensagem e de Lei, para encaminhamento ao Congresso Nacional, visando à concretização da medida necessária. Concomitantemente com o encaminhamento legislativo do assunto, o Poder Executivo, por intermédio do Ministério da Fazenda, autorizaria a Diretoria de Rendas Aduaneiras a instruir as Alfândegas e despacharem materiais e equipamento destinados à indústria de construção naval, mediante Termo de Responsabilidade.

Valho-me do ensejo para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — *Lúcio Meira*, Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

Caixa: 127  
Lote: 40  
PL Nº 3067/1961  
8

República dos Estados Unidos do Brasil

SEÇÃO DE COMISSÕES



Câmara dos Deputados

PROJETO N.º 3067 - DE 1961

ASSUNTO: *Prorrogação por dois anos o prazo* PROTOCOLO N.º.....

*de duração de que trata o art. da Lei nº 321, de 24 de Abril de 1958 (que concede às empresas nacionais de construção ou reparos novos isenção de direitos de importação para consumo e de mais taxas aduaneiras).*

DESPACHO: *(Do Poder Executivo) (As Comissões de Constituição e Justiça, de Economia e de Finanças.*

..... em ..... de ..... de 19.....

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

Ao Sr. ...., em ..... 19.....

O Presidente da Comissão de .....

# SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa: .....

Autor: .....

Discussão única.....

Discussão inicial.....

Discussão final .....

Redação final.....

Remessa ao Senado.....

Emendas do Senado aprovadas em..... de ..... de 19.....

Sancionado em..... de ..... de 19.....

Promulgado em..... de ..... de 19.....

Vetado em ..... de ..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de..... de ..... de 19.....

Lote: 40  
Caixa: 127  
PL N.º 3067/1961  
9



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA



PROJETO Nº 3.067/61

"Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras)."

(Do Poder Executivo)

Relator: Dep. CARNEIRO DE LOYOLA

### HISTÓRICO

A Lei nº 3.381, de 24.4.58, criou o Fundo de Marinha Mercante (32% da arrecadação da Taxa de Despacho Aduaneiro, de 5% sobre o valor CIF das mercadorias importadas) e Taxa de Renovação da Marinha Mercante (15% do frete líquido, no comércio de cabotagem fluvial ou lacustre e de 5% dos fretes líquidos, no comércio com o exterior).

A Lei nº 3.381/58, foi regulamentada pelo Dec. nº 45270, de 22.1.59, preceituando que êsses fundos teriam aplicação na realização dos seguintes objetivos: proporcionar à frota mercante brasileira de cabotagem capacidade de transporte condizente com as necessidades da economia nacional; aumentar a frota brasileira de longo curso, de acordo com as necessidades da economia nacional; assegurar às embarcações brasileiras nível técnico compatível com uma exploração eficiente e econômica; dotar a indústria de construção e reparos navais da capacidade economicamente aconselhável para o atendimento das necessidades a longo prazo da economia e defesa nacionais; a utilização econômica da capacidade da indústria de construção naval pela programação da renovação e expansão da frota mercante nacional.

Ficou encarregado o Conselho de Desenvolvimento Econômico da organização do programa de metas, por intermédio do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON).

Em seu artigo 17, preceituou a Lei nº 3.381/58:

"As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão de isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à cons



CÂMARA DOS DEPUTADOS



trução, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegarem ao país dentro de 3 anos seguintes ao início da vigência desta lei.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias importadas pelas empresas de construção ou reparos navais, incluídos nos planos de reaparelhamento, desenvolvimento ou instalação aprovados pela Comissão de Marinha Mercante exceto os que tenham similares nacionais, de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspectores das Alfândegas."

Tem-nos chegado ao conhecimento diversas reclamações relativamente ao disposto no parágrafo único, principalmente por parte da Associação Brasileira de Equipamento Elétrico Industrial que alega já ter sofrido, "face à isenção concedida à indústria de construção naval, os ônus decorrentes de ver produtos elétricos fabricados no Brasil em qualidade e quantidade suficiente para atender ao mercado nacional serem preteridos por produtos estrangeiros importados com isenção de direitos".

Temo-nos batido contra a definição de produto similar, definição que redigida com felicidade ainda poderá suscitar dúvidas e inconveniente interpretação, e cuja aplicação, a rigor, poderia redundar prejudicial ou descabidamente favorecedora do similar nacional e, assim, como conclusão de nossos estudos, apresentaremos substitutivo extinguindo esse parágrafo único.

Verificamos que a redação do artigo 17, da Lei 3.381/58, face à situação existente à sua promulgação, não foi adequada, porque:

1 - Faz menção à exclusão, da isenção, da Taxa de Previdência Social, já extinta pela Lei nº 3.244/57;

2 - A lei mencionou a isenção para o imposto de importação para consumo, quando deveria ter mencionado, conforme era praxe na época, que a isenção era concedida para os impostos de importação e de consumo na importação (talvez por engano na redação final);

3 - Teria sido acertado mencionar-se a ereção da isenção quanto à Taxa de Despacho Aduaneiro e, em artigo ou parágrafo específico, preceituar-se que a isenção não abrangeria a Taxa de Previdência Social para os despachos efetuados à base da legislação anterior.

Da inadvertida omissão, originaram-se diversidades de interpretação da lei e dificuldades quanto à sua aplicação.

Não fomos relatores do projeto de lei, porém temos a convicção de que o lapso é oriundo do fato das duas proposições esta



CÂMARA DOS DEPUTADOS



rem em tramitação em 1957 e antes de uma delas, a referente à Lei nº 3.244/57, ter sido aprovada, extinguindo a Taxa de Previdência Social mencionada na outra, então, acertadamente.

O projeto de nº 547/59, proveniente de Mensagem do Poder Executivo, já aprovado nesta Comissão e atualmente na Comissão de Finanças, procurou solucionar a dúvida surgida, sem no entanto alterar o prazo da vigência da lei.

O referido projeto, além da isenção do imposto de consumo, concedia, para as importações, a isenção da Taxa de Despacho Aduaneiro.

O projeto tramitando nesta Comissão já em fins de 1960, não tinha possibilidade de ser convertido em lei antes de 1961, sendo de notar que a Lei nº 3.381/58 tinha vigência até 24.4.61.

Legalmente, a nosso modesto modo de ver, a Lei 3.381/58, fazendo menção da isenção "às demais taxas aduaneiras" extintas já anteriormente à sua promulgação e não indicando especificamente a exceção da Taxa de Despacho Aduaneiro, em pleno vigor, criou uma situação embaraçosa quanto à sua aplicação.

Em virtude desses dois últimos motivos e, em se tratando de matéria já tumultuada, resolvemos aceitar o projeto com o texto apresentado pelo Poder Executivo, porém, com o nosso parecer, demos ênfase: "SE HOVER PRORROGAÇÃO DA LEI Nº 3.381/58, VENCÍVEL EM 24/4/61, ENTÃO SERÁ O CASO DE EXCETUAR-SE DA ISENÇÃO A TAXA DE DESPACHO ADUANEIRO".

P A R E C E R

Em sua Mensagem de nº 219, de 31.5.61, e acompanhada da Exposição de Motivos do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, de acordo com o artigo 67 da Constituição Federal, submete o Poder Executivo ao Congresso Nacional, projeto de lei prorrogando, por 2 anos, o prazo de isenção concedido pela Lei nº 3.381/58 e ampliando essa isenção erroneamente à Taxa de Previdência Social (extinta pela Lei nº 3.244/57).

A remessa de tal Mensagem, em conformidade com o disposto na Lei nº 3.244/57, permite a concessão do despacho provisório das mercadorias importadas, pelo prazo de 1 ano, independentemente do recolhimento dos impostos devidos, mediante a assinatura de termo de responsabilidade.

Justificando sua iniciativa, por intermédio do Conselho de Economia, a Presidência do Grupo Executivo da Construção Naval alega que foi retardada a implantação da indústria e que o prazo da vigência da lei foi utilizado em trabalho preparatório, havendo



ainda por importar parcelas apreciáveis de materiais e equipamentos, e imprescindíveis para a atividade que a referida lei objetivou beneficiar.

O mérito econômico da proposição é evidente.

A proposição, como vimos, deve ter seu texto corrigido, para a evidência de que:

- 1 - o prazo de isenção é prorrogada até 24.4.63;
- 2 - a isenção não abrange a Taxa de Despacho Aduaneiro;
- 3 - faz-se a supressão do parágrafo único do artigo 17 da Lei nº 3.381/57.

Além dessas modificações, consideramos aconselhável, por medida de prudência, como o fizemos para outros projetos da mesma natureza, a preceituação de que a isenção só se tornará efetiva após a publicação no Diário Oficial da União, de Portaria do Ministro da Fazenda discriminando a qualidade, quantidade, valor e procedência dos bens isentos.

Consubstanciando nosso pensamento, como conclusão, apresentaremos substitutivo que contamos possa merecer também o acolhimento desta Comissão.

#### COMENTÁRIOS MARGINAIS

Somos daqueles que descreem no progresso da construção naval para atender o transporte de cabotagem, caso perdurem, a par da legislação vigente, as exigências relativas ao excessivo número de membros para as tripulações de nossos navios; a remuneração altamente onerosa dessas tripulações; as excessivas despesas de armazenamento, de carga e descarga nos portos; o excessivo número de documentos necessários aos despachos de carga e do vapor; o péssimo trato dispensado nos portos ao manuseio das cargas; as avarias, a quebra e o roubo, que comumente se verificam nos portos de destino e para cuja cobertura já não cooperam as Companhias Seguradoras, principalmente para certos portos do Norte e Nordeste; o tempo demasiadamente excessivo e sem justificativa que os nossos navios demoram nos portos, seja aguardando atracação, visita das autoridades, carregando ou descarregando, ou ainda aguardando marés para sua entrada ou saída; a péssima produtividade dos trabalhos de carregamento e descarga, manual ou não, e as demoras que se verificam nesses carregamentos; propositadamente, com o objetivo de consecução de maiores salários para as turmas encarregadas da estiva em terra ou à bordo; a burocracia existente nos despachos das cargas e do vapor, por parte das autoridades fazendárias e das capitânicas dos portos.

Inúmeras outras razões perduram para a nossa descrença,



e entre elas a situação de desordem, para não dizer de caos, de desperdício, de improbidade, de falta de planejamento nas escalas de vapores etc. que reinam nas duas principais empresas do Governo para as quais, principalmente, serão construídos os vapores nos estaleiros nacionais que a Lei 3.381/58 pretende assistir.

Revestidas com asfalto as rodovias que ligam Rio Grande, Santa Catarina, Paraná, S. Paulo e Rio, com a Bahia e Nordeste, desaparecerá o transporte marítimo de cabotagem, eis que o transporte rodoviário é feito de centro a centro, sem os inconvenientes da papelada e das exigências para o transporte marítimo, em menor tempo, mais rapidamente e sem aquelas outros ônus que representam a quebra, a desvalorização e o roubo da mercadoria transportada.

O setor de construção naval, como o da administração da Marinha Mercante, está merecendo a investigação do Congresso Nacional.

Constituída que está a Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara para investigar o que realmente se passa a respeito, cabe-nos pedir a atenção dessa Comissão para os subsídios que estão sendo pagos pela Marinha Mercante às frotas desatualizadas e de trabalho antieconômico e, bem assim, aos prêmios à construção naval do País, previstos pela alínea IV, do artigo 3º da Lei nº 3.381/58.

É o nosso parecer.

#### S U B S T I T U T I V O


Art. 1º. O artigo 17 da Lei 3.381, de 24 de abril de 1958, passará a ter a seguinte redação:

"As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão da isenção de direitos de importação e de consumo na importação, e demais taxas aduaneiras, exceto a de Despacho Aduaneiro, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegarem ao País até 24 de abril de 1963.

Parágrafo único. A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a publicação no Diário Oficial da União, de portaria do Ministro da Fazenda discriminando a qualidade, quantidade, valor e procedência dos bens isentos."

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

Sala das Sessões, em 10 de abril de 1962.

  
Carneiro de Loyola

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS



PARECER DA  
COMISSÃO DE ECONOMIA

A Comissão de Economia, em sua 10ª reunião ordinária, realizada em 24 de abril de 1962,

- pela sua Turma "B",

- presentes os srs. Alde Sampaio, no exercício da Presidência, Carneiro de Loyola, Vice-Presidente da Turma "B", Clóvis Pestana, Munhoz da Rocha, Costa Lima, Miguel Calmon, Alvaro Castello, Pacheco Chaves, Clidenor Freitas, Mendes de Moraes e Aniz Badra,

- apreciando o parecer favorável do Relator Deputado Carneiro de Loyola ao Projeto nº 3.067/61, que "Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e de mais taxas aduaneiras)",

- resolveu, por unanimidade, opinar favoravelmente ao Substitutivo anexo.

Comissão de Economia, em 25 de abril de 1962.

Alde Sampaio  
Alde Sampaio

No exercício da Presidência.  
(art. 56 do R.I.)

Carneiro de Loyola Relator  
Carneiro de Loyola



CÂMARA DOS DEPUTADOS



SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA  
COMISSÃO DE ECONOMIA AO PROJETO Nº 3.067/61, que  
"Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que  
trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril  
de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de  
construção ou reparos navais isenção de direitos  
de importação para consumo e demais taxas adua-  
neiras)".

Art. 1º. O artigo 17 da Lei 3.381, de 24 de abril de  
1958, passará a ter a seguinte redação:

"As empresas nacionais de construção ou reparos navais go-  
zarão da isenção de direitos de importação e de consumo na im-  
portação, e demais taxas aduaneiras, exceto a de Despacho Adua-  
neiro, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessó-  
rios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destina-  
dos à construção, instalação, melhoramento, funcionamento, ex-  
ploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques,  
oficinas e carreiras, que chegarem ao País até 24 de abril de  
1963.

Parágrafo único. A isenção não abrange o produto com si-  
milar nacional e só se tornará efetiva após a publicação no Diá-  
rio Oficial da União, de portaria do Ministro da Fazenda discrí-  
minando a qualidade, quantidade, valor e procedência dos bens  
isentos".

Art. 2º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publi-  
cação, revogadas tôdas as disposições em contrário.

Comissão de Economia, em 25 de abril de 1962.

*Aldé Sampaio*

Aldé Sampaio

No exercício da Presi-  
dência.  
(art. 56 do R.I.)

*Carneiro de Loyola*

Carneiro de Loyola

Relator

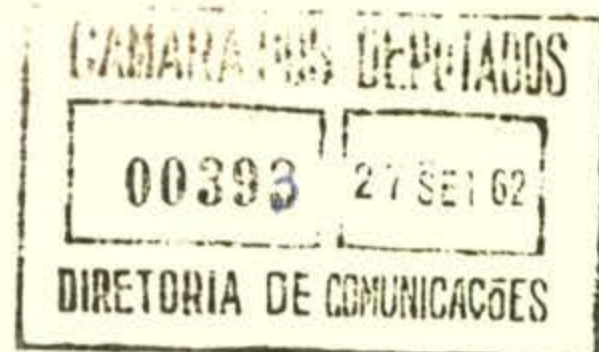
OBSERVAÇÕES

Lined area for observations, consisting of 25 horizontal dashed lines.

DOCUMENTOS ANEXADOS: .....

Lined area for listing attached documents, consisting of 4 horizontal dashed lines.

à Diretoria do  
Expediente.  
22/10/62.  
Luis Costa



651

27 de setembro de 1962

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para os devidos fins, o incluso autógrafa do projeto de lei, aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que prorroga até 24 de abril de 1963 o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais, isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e distinta consideração.

*Mathias Olympio*

Senador Mathias Olympio  
1º Secretário em exercício

A Sua Excelência o Senhor Deputado José Bonifácio  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

*[Handwritten signature and date: 21-9-62]*

Prorroga até 24 de abril de 1963 o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº ... 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu as empresas nacionais de construção ou reparos navais, isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O artigo 17 da Lei 3.381, de 24 de abril de 1958, passará a ter a seguinte redação:

"As emprêsas nacionais de construção ou reparos navais gozarão da isenção de direitos de importação e de consumo na importação, e demais taxas aduaneiras, exceto a de Despacho Aduaneiro, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, melhoramentos, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegarem ao País até 24 de abril de 1963."

Parágrafo único - A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a conferência da documentação da importação pela autoridade aduaneira competente.

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

SENADO FEDERAL, EM 17 DE SETEMBRO DE 1962

*[Handwritten signatures: Aurio Moura Andrade, Mattias Olypepe, and Euzido Lourenço]*

PLC Nº 3.067-B/61 na C.D.

" " 146/62 no S.F.

Lote: 40  
PL Nº 3067/1961 Caixa: 127  
19

A Diretoria do Expediente.

Em 18/9/62.

*Assessoria*  
*Secretário*



617

17 de setembro de 1962

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, aprovado sem alterações, pelo Senado Federal, em revisão, foi nesta data encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, para os fins constantes do art. 70, da Constituição Federal, o projeto de lei (ns. 3.067-B, de 1961, na Câmara dos Deputados, e 146, de 1962, no Senado) que prorroga até 24 de abril de 1963 o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais, isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.

*Mathias Olympio*

Senador Mathias Olympio  
1º Secretário em exercício

A Sua Excelência o Senhor Deputado José Bonifácio  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados  
AVB/

Brasília, 7 de agosto de 1962.

Nº 01386  
Encaminha Projeto de Lei  
nº 3.067-B, de 1961.

Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submeter à consideração do Senado Federal, Projeto de Lei nº 3.067-B, de 1961, que prorroga até 24 de abril de 1963 o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais, isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta e distinta consideração.

---

Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Argemiro de Figueiredo,  
Primeiro Secretário do Senado Federal.

= FICHA      DE      SINOPSE =

PROJETO DE LEI Nº 3.067 - 1961.

AUTOR:

- PODER EXECUTIVO - MENSAGEM Nº 219/61.

EMENTA:

Proorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, ( que concede às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

ANDAMENTO:

Em 15.6.61, é lido e vai a imprimir. Despachado as Comissões de Constituição e Justiça, de Economia e de Finanças. DCN de 16.6.61, pág. 4.079, 3ª coluna .

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA:

Em 15.6.61, é distribuído ao Sr. Joaquim Duval-DCN de 16.6.61, pág. 4070, 1ª coluna.

Em 6.7.61, é aprovado unânimemente, o parecer do relator, pela constitucionalidade e juridicidade. DCN de 21.7.61, pág. 4984, 4ª coluna.

COMISSÃO DE ECONOMIA:

Em 25.7.61, é distribuído aos Srs. Carneiro de Loyola, relator e Milton Reis, revisor. DCN de 29.7.61, pág. 5183, 3ª coluna.

1962:

Em 24.4.62, é aprovado parecer com substitutivo DCN de 2.5.62, pág. 2026, 3ª coluna.

COMISSÃO DE FINANÇAS :

Em 3.5.62, é distribuído ao Sr. Othon Mader. DCN de 11.5.62, pág. 2317, 2ª coluna.

Em 14.6.62, a Comissão, de acordo com o parecer favorável do relator; opina por unanimidade, pela aprovação do presente, projeto, nos termos do substitutivo da Comissão de Economia, com a inclusão da subemenda do relator, oferecido ao parágrafo único do artigo 1ª do referido substitutivo a qual passa a adotar. DCN de 21.6.62, pág. 3369, 3ª coluna.

Em 25.6.62, é lido e vai a imprimir; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade; da Comissão de Economia, com substitutivo e da Comissão de Finanças, com subemenda ao parágrafo único do artigo 1<sup>a</sup> do referido substitutivo - 3.867-A-61, DCN de 26.6.62, pág. 2542, 2<sup>a</sup> coluna.

Em 10.8.62, o Sr. Presidente anuncia a discussão única. Não havendo oradores inscritos é encerrada a discussão.

Em votação o substitutivo da Comissão de Economia APROVADO. O Sr. Aurélio Viana requer verificação de votação. Não havendo número fica adiada a verificação. DCN de 11.8. de 1962, pág. 4814, 4<sup>a</sup> coluna.

Em 14.8.62, na sessão matutina, o Sr. Presidente anuncia a votação, em discussão única.

Em votação o substitutivo da Comissão de Economia APROVADO:

Em votação a subemenda da Comissão de Finanças - APROVADA.

Vai à redação final, ficando prejudicadas as demais proposições - DCN de 15.8.62, pág. 25-1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> colunas-Suplemento.

VAI AO SENADO COM OFÍCIO Nº \_\_\_\_\_

PROJETO Nº 3.067-61 - Aprovada redação final, em 16.8.62, sessão vespertina.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*Apresentada ao Senado Federal.*  
*16.8.62*  
*[Assinatura]*

COMISSÃO DE REDAÇÃO

PROJETO Nº 3.067-B/61

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO Nº 3.067-A/61, que

**A IMPRIMIR**  
**Em 15/8/62**  
*[Assinatura]*

Prorroga até 24 de abril de 1963 o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais, isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O artigo 17 da Lei 3.381, de 24 de abril de 1958, passará a ter a seguinte redação:

"As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão da isenção de direitos de importação e de consumo na importação, e demais taxas aduaneiras, exceto a de Despacho Aduaneiro, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegarem ao País até 24 de abril de 1963.

Parágrafo único. A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a conferência da documentação da importação pela autoridade aduaneira competente.

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

COMISSÃO DE REDAÇÃO, em 15 de agosto de 1962.

*[Assinatura]*  
\_\_\_\_\_  
Presidente  
*[Assinatura]*  
\_\_\_\_\_  
Relator  
*[Assinatura]*  
\_\_\_\_\_

Projeto nº 3067-A/61.

- Parecer da Com. de Justiça -  
(pag-3)
- Parecer da Com. de Economia, com  
Substitutivo (pag-6)
- Parecer da Com. de Finanças, com  
subemenda ao Substitutivo -  
(pag 7).

VOTAÇÃO.

- 
- Subemenda de Finanças.
  - Substitutivo de Economia.
  - Prejudicando projeto.
  - 4ª Redação Final.

*Votado*  
*aprovado o substitutivo da Cam.*  
*de Economia e Subemenda da Cam.*  
*de Finanças, para a*  
*reduzir f. n.º 8.962*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO

Nº 3.067-A — 1961

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei n.º 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação, para consumo e demais taxas aduaneiras; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade; da Comissão de Economia, com substitutivo; e, da Comissão de Finanças, com subemenda ao parágrafo único do artigo 1.º do referido substitutivo.

PROJETO Nº 3.067-61. A QUE SE REFEREM OS PARECERES

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica prorrogado por dois anos o prazo referido no art. 17 da Lei nº 3.381 de 24 de abril de 1958, que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusiva a de previdência social em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais, sem similar nacional destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras.

Art. 2º A isenção de que trata o art. 1º abrange também o imposto de consumo.

Art. 3º Aos bens importados nos termos do artigo 1º se aplicará a regulamentação decorrente da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

MENSAGEM Nº 219. DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional.

De acôrdo com o art. 67 da Constituição, tenho a honra de submeter à deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, o incluso anteprojeto de lei, que prorroga por dois anos, o prazo de isenção, às empresas nacionais de construção ou reparos navais, dos direitos de importação e demais taxas aduaneiras exclusiva a de previdência social de que trata o artigo 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958. — Brasília, em 31 de maio de 1961. —

EXPOSICAO DE MOTIVOS DO CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

Em 19 de maio de 1961.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

A Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, destinada a proporcionar ao País os recursos necessários à im-

Lote: 40  
Caixa: 127  
PL N° 3067/1961  
26

plantação da Indústria de Construção Naval, bem como ao seu desenvolvimento futuro em condições estáveis, dispôs, em seu Art. 17, que as empresas nacionais de construção ou reparos navais ficaram isentas dos direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegassem ao País dentro de 3 (três) anos a partir da data de vigência da citada Lei, ou seja até 24-5-61.

2. Tais favores tiveram significativa importância para a estruturação financeira dos estaleiros em fase de implantação no País, evitando sobrecarregar o investimento inicial, em conseqüências imediatas e permanentes no custo de operação das empresas e, conseqüentemente, no custo final dos navios a serem produzidos.

3. Posteriormente, surgiram dúvidas quanto à extensão do disposto no referido artigo 17, sob o fundamento de que a Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957, que aprovava a nova Tabela das Alfândegas, tinha alterado a nomenclatura e a sistemática de cobranças do imposto de importação e demais taxas aduaneiras. Assim, e como medida de equidade com outras indústrias beneficiadas pelo plano governamental de desenvolvimento econômico, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeteu à apreciação do antecessor de Vossa Excelência um projeto de Lei que, encaminhado ao Congresso Nacional e ainda agora em tramitação, tomou o nº 547-59 na Câmara dos Deputados, o qual estende a isenção prevista no art. 17 da citada Lei nº 3.381-58 também ao imposto de consumo.

4. Ocorre, entretanto, que, desde a entrada em vigor da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, já decorreram quase três anos, cumprindo ressaltar que os favores nela concedidos estarão prescritos no dia 24 do corrente, uma vez que a mesma entrou em vigor a 24-5-1958, isto é, trinta dias depois de publicada no *Diário Oficial da União*. Contudo, e indispensável a manutenção daqueles favores, bem

como do proposto no Projeto de Lei nº 547-59, uma vez que grande parte do tempo decorrido na implantação da indústria de construção naval foi utilizado em trabalho preparatório, e ainda na parcela apreciável de materiais e equipamento, sem similar nacional, a serem importados para a atividade que a referida lei objetivou beneficiar.

5. Diante do exposto, tenho a honra de submeter à consideração de Vossa Excelência os anexos projetos de Mensagem e de Lei, para encaminhamento ao Congresso Nacional, visando a concretização da medida necessária. Concomitantemente com o encaminhamento legislativo do assunto, o Poder Executivo, por intermédio do Ministério da Fazenda, autoritaria a Diretoria de Rendas Aduaneiras a instruir as Alfândegas a despacharem materiais e equipamento destinados à indústria de construção naval, mediante Termo de Responsabilidade.

Vaiho-me do ensêio para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — *Lucio Meira*, Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

#### COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

##### PARECER DO RELATOR

O projeto tem por finalidade prorrogar por dois anos o prazo referido no artigo 17 da lei 3.381 de 24 de abril de 1958, (prazo de três anos) que concede favores fiscais às empresas nacionais de construção ou reparos navais para importação de maquinismos, ferramentas, etc. sem similar nacional, destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, financiamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações diques, oficinas e carreira.

O projeto foi elaborado em virtude da exposição do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

Salienta a exposição que grande parte do tempo decorrido — refere-se ao prazo de três anos da lei nº 3.381 — foi utilizado em trabalho preparatório na implantação da indústria de construção naval.

Opinamos pela aprovação do projeto por sua constitucionalidade e juridicidade.

E' o parecer, s.m.j.

Brasília, 6 de julho de 1961. —  
Joaquim Duval, Relator.

#### PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião plena, realizada em 6 de julho de 1961, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade e juridicidade do projeto nº 3.067-61, na forma do parecer do relator. Estiveram presentes os senhores Deputados: Oliveira Britto — Presidente, Joaquim Duval — Relator, San Tiago Dantas, Barbosa Lima Sobrinho, Ulysses Guimarães, Rubens Nogueira, Blas Fortes, Croacy de Oliveira, Nelson Carneiro, Adauto Cardoso. A ruda Câmara, Waldir Pires, Moacyr Azevedo, Geraldo Freire, Djalma Marinho, Tarso Dutra, Ivan Bichaca, Mário Guimarães, Abelardo Jurema, Ferri Costa e Humberto Lucena.

Brasília, 6 de julho de 1961. — Oliveira Brito, Presidente; Joaquim Duval, Relator.

#### COMISSÃO DE ECONOMIA

##### PARECER DO RELATOR

##### I — Histórico

A Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, criou o Fundo de Marinha Mercante (3% da arrecadação da Taxa de Despacho Aduaneiro, de 5% sobre o valor CIF das mercadorias importadas) e Taxa de Renovação da Marinha Mercante (15% do frete líquido, no comércio de cabotagem fluvial ou lacustre e de 5% dos fretes líquidos, no comércio com o exterior).

A Lei nº 3.381-58, foi regulamentada pelo Dec. nº 45.270, de 22 de janeiro de 1959, preceituando que esses fundos teriam aplicação na realização dos seguintes objetivos: proporcionar à frota mercante brasileira de cabotagem capacidade de transporte condizente com as necessidades da economia nacional; aumentar a frota brasileira de longo curso, de acordo com as necessidades da economia nacional; assegurar às embarcações brasileiras nível técnico compatível com uma exploração eficiente e econômica; dotar a indústria de construção e reparos navais da capa-

cidade economicamente aconselhável para o atendimento das necessidades a longo prazo da economia e defesa nacionais; a utilização econômica da capacidade da indústria de construção naval pela programação da renovação e expansão da frota mercante nacional.

Ficou encarregado o Conselho de Desenvolvimento Econômico da organização do programa de metas, por intermédio do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON).

Em seu artigo 17, preceituou a Lei nº 3.381-58:

*“As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão de isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras que cheguem ao país dentro de 3 anos seguintes ao início da vigência desta lei.*

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias importados pelas empresas de construção ou reparos navais, incluídos nos planos de reaparelhamento, desenvolvimento ou instalação aprovados pela Comissão de Marinha Mercante exceto os que tenham similares nacionais, de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas.”

Tem-nos chegado ao conhecimento diversas reclamações relativamente ao disposto no parágrafo único, principalmente por parte da Associação Brasileira de Equipamento Elétrico Industrial que alega já ter sofrido, “face à isenção concedida à indústria de construção naval, os ônus decorrentes de ver produtos elétricos fabricados no Brasil em qualidade e quantidade suficiente para atender ao mercado nacional serem preteridos por produtos estrangeiros importados com isenção de direitos”.

Tem-nos batido contra a definição de produto similar, definição que redigida com felicidade ainda poderá

suscitar dúvidas e inconveniente interpretação, e cuja aplicação, a rigor, poderia redundar prejudicial ou descaidamente favorecedora do similar nacional e, assim, como conclusão de nossos estudos, apresentaremos substitutivo extinguindo esse parágrafo único.

Verificamos que a redação do artigo 17 da Lei nº 3.381-58, face à situação existente à sua promulgação, não foi adequada, porque:

1 — Faz menção à exclusão, da isenção, da Taxa de Previdência Social, já extinta pela Lei nº 3.244-57;

2 — A lei mencionou a isenção para o imposto de importação para o consumo, quando deveria ter mencionado, conforme era praxe na época, que a isenção era concedida para os impostos de importação e de consumo na importação (talvez por engano na redação final);

3 — Te ia sido acertado mencionarse a exceção da isenção quanto à Taxa de Despacho Aduaneiro e, em artigo ou parágrafo específico, preceituar-se que a isenção não abrangia a Taxa de Previdência Social para os despachos efetuados à base da legislação anterior.

Da inadvertida omissão originaram-se diversidades de interpretação da lei e dificuldades quanto à sua aplicação.

Não fomos relatores do projeto de lei, porém temos a convicção de que o lapso é oriundo do fato das duas proposições estarem em tramitação em 1957 e antes de uma delas, a referente à Lei nº 3.244-57, ter sido aprovada, extinguindo a Taxa de Previdência Social mencionada na outra, então, acertadamente.

O projeto de nº 547-59, proveniente de Mensagem do Poder Executivo, já aprovado nesta Comissão e atualmente na Comissão de Finanças, procurou solucionar a dúvida surgida, sem, no entanto, alterar o prazo da vigência da Lei.

O referido projeto, além da isenção do imposto de consumo, concedia, para as importações, a isenção da Taxa de Despacho Aduaneiro.

O projeto tramitando nesta Comissão já em fins de 1960, não tinha possibilidade de ser convertido em lei antes de 1961, sendo de notar que a

Lei nº 3.381-58 tinha vigência até 24 de abril de 1961.

Legalmente, a nosso modesto modo de ver, a Lei 3.381-58, fazendo menção da isenção "às demais taxas aduaneiras" extintas já anteriormente à sua promulgação e não indicando especificamente a exceção da Taxa de Despacho Aduaneiro, em pleno vigor, criou uma situação embaraçosa quanto à sua aplicação.

Em virtude desses dois últimos motivos e, em se tratando de matéria já tumultuada, resolvemos aceitar o projeto com o texto apresentado pelo Poder Executivo, porém, com o nosso parecer, demos ênfase: "*Se houver prorrogação da Lei nº 3.381-58, venível em 24-4-61, então será o caso de excetar-se da isenção a taxa de Despacho Aduaneiro*".

## II — Parecer

Em sua Mensagem de nº 219, de 31 de maio de 1961, e acompanhada da Exposição de Motivos do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, de acordo com o artigo 67 da Constituição Federal, submete o Poder Executivo ao Congresso Nacional, projeto de lei prorrogando, por 2 anos, o prazo de isenção concedido pela Lei nº 3.381-58 e ampliando essa isenção erroneamente à Taxa de Previdência Social (extinta pela Lei nº 3.244-57).

A remessa de tal Mensagem, em conformidade com o disposto na Lei nº 3.244-57, permite a concessão do despacho provisório das mercadorias importadas, pelo prazo de 1 ano, independentemente do recolhimento dos impostos devidos mediante a assinatura de termo de responsabilidade.

Justificando sua iniciativa, por intermédio do Conselho de Economia, a Presidência do Grupo Executivo da Construção Naval alega que foi retardada a implantação da indústria e que o prazo da vigência da lei foi utilizado em trabalho preparatório, havendo ainda por importar parcelas apreciáveis de materiais e equipamentos, e imprescindíveis para a atividade que a referida lei objetivou beneficiar.

O mérito econômico da proposição é evidente.

Caixa: 127

Lote: 40  
PL N° 3067/1961

27

A proposição, como vimos, deve ter seu texto corrigido, para a evidência de que:

1 — o prazo de isenção é prorrogado até 24-4-63;

2 — a isenção não abrange a Taxa de Despacho Aduaneiro;

3 — faz-se a supressão do parágrafo único do artigo 17 da Lei nº 3.381-57.

Além dessas modificações, considere-se aconselhável, por medida de prudência como o fizemos para outros projetos da mesma natureza, a preceituação de que a isenção só se tornará efetiva após a publicação no *Diário Oficial* da União de Portaria do Ministro da Fazenda, discriminando a qualidade, quantidade, valor e procedência dos bens isentos.

Consubstanciando nosso pensamento, como conclusão, apresentaremos substitutivo que contamos possa receber também o acolhimento desta Comissão.

#### COMENTARIOS MARGINAIS

Somos daqueles que descrevem do progresso da construção naval para atender ao transporte de cabotagem, caso perdurem, a par da legislação vigente, as exigências relativas ao excessivo número de membros para as tripulações de nossos navios; a remuneração altamente onerosa dessas tripulações; as excessivas despesas de armazenamento, de carga e descarga nos portos; o excessivo número de documentos necessários aos despachos de carga e do vapor; o péssimo trato dispensado nos portos ao manuseio das cargas; as avarias, a quebra e o roubo, que comumente se verificam nos portos de destino e para cuja cobertura já não cooperam as companhias Seguradoras, principalmente para certos portos do Norte e Nordeste; o tempo demasiadamente excessivo e sem justificativa que os nossos navios demoram nos portos, seja aguardando atracação, visita das autoridades, carregando ou descarregando, ou ainda aguardando marés para sua entrada ou saída; a péssima produtividade dos trabalhos de carregamento e descarga, manual ou não, e as demoras que se verificam nesses carregamentos, propositadamente, com o objetivo de consecução de maiores salários para as turnas encarregadas da estiva em terra ou a bordo; a bu-

rocracia existente nos despachos das cargas e do vapor, por parte das autoridades fazendárias e das capitânias dos portos.

Inúmeras outras razões perduram para a nossa descrença e, entre e as, a situação de desordem, para não dizer de caos, de desperdício, de improbidades, de falta de planejamento nas escalas de vapores, etc., que reinam nas duas principais empresas do Governo para as quais, principalmente, serão construídos os vapores nos estaleiros nacionais que a Lei 3.381-58 pretende assistir.

Revestidas com asfalto as rodovias que ligam Rio Grande, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Rio com a Bahia e Nordeste, desaparecerá o transporte marítimo de cabotagem, visto que o transporte rodoviário é feito de centro a centro, sem os inconvenientes da papelada e das exigências para o transporte marítimo, em menor tempo mais rapidamente e sem aqueles outros ônus que representam a quebra, a desvalorização e o roubo da mercadoria transportada.

O setor de construção naval, como o da administração da Marinha Mercante, está merecendo a investigação do Congresso Nacional.

Constituída que está a Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara para investigar o que realmente se passa a respeito dos pedidos de atenção dessa Comissão para os subsídios que estão sendo pagos pela Marinha Mercante às frotas desatualizadas e de trabalho antieconômico e, bem assim, aos prêmios à construção naval do País, previsto pela alínea IV do artigo 3º da Lei nº 3.381-58.

É o nosso parecer.

#### SUBSTITUTIVO

“As empresas nacionais de construção de 24 de abril de 1958, passará a ter a seguinte redação:

“As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão da isenção de direitos de importação e de consumo na importação, e demais taxas aduaneiras, exceto a de Despacho Aduaneiro, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, refrações, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, melhoramento, funcionamento, exploração, conserva-

ção e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que cheguem ao País até 24 de abril de 1963.

Parágrafo único. A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a publicação no *Diário Oficial* da União, de portaria do Ministro da Fazenda discriminando a qualidade, quantidade, valor e procedência dos bens isentos."

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

Saia das Sessões, em 10 de abril de 1962. — *Carneiro de Loyola*, Relator.

#### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE ECONOMIA AO PROJETO Nº 3.067-61

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O artigo 17 da Lei 3 381, de 24 de abril de 1958, passará a ter a seguinte redação:

"As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão da isenção de direitos de importação e de consumo na importação, e demais taxas aduaneiras, exceto a de Despacho Aduaneiro, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que cheguem ao País até 24 de abril de 1963.

Parágrafo único. A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a publicação no *Diário Oficial* da União, de portaria do Ministro da Fazenda discriminando a qualidade, quantidade, valor e procedência dos bens isentos."

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

Comissão de Economia, em 25 de abril de 1962.

#### PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Economia, em sua 10ª reunião ordinária, realizada em 24 de abril de 1962,

— pela sua Turma "B",

— presentes os Srs. Alde Sampaio, no exercício da Presidência, Carneiro de Loyola, Vice-Presidente da Turma

"B", Clóvis Pestana, Munhoz da Rocha, Costa Lima, Miguel Calmon, Alvaro Castello, Pacheco Chaves, Clidenor Freitas, Mendes de Moraes e Aniz Badra,

— apreciando o parecer favorável do Relator Deputado Carneiro de Loyola ao Projeto nº 3.067-61, que "Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1958 (que concede às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras)",

— resolveu, por unanimidade, opinar favoravelmente ao Substitutivo anexo.

Comissão de Economia, em 25 de abril de 1962. — *Alde Sampaio*. No exercício da Presidência (art. 56 do R. I.) — *Carneiro de Loyola*, Relator.

#### COMISSÃO DE FINANÇAS

##### PARECER DO RELATOR

##### I — Relatório

Pela Mensagem nº 219-61, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional, acompanhada de minuciosa exposição de motivos do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, um anteprojeto de lei propondo a prorrogação por 2 anos do prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

A matéria foi estudada pelas comissões técnicas competentes — a de Justiça e a de Economia. A primeira concluiu pela sua constitucionalidade e a segunda pela conveniência da aprovação do projeto do governo, com um substitutivo.

A Comissão de Economia fez um substancial e esclarecedor estudo dos diversos aspectos da proposição, por intermédio do seu Relator, o oneroso e insuspeito Deputado Carneiro de Loyola.

##### II — Parecer

Lendo aquele parecer e como a citada Comissão opinamos pela aprovação do substitutivo da Comissão de Economia ao Projeto 3 067-61, de origem governamental, com a seguinte subemenda ao Parágrafo único do artigo 1º:

Caixa: 127

Lote: 40  
PL Nº 3067/1961

28

*Subemenda*

Redija-se o parágrafo único do art. 1º do seguinte modo:

Parágrafo único. A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a conferência da documentação da importação pela autoridade aduaneira competente.

A razão da apresentação dessa Subemenda ao Substitutivo da Comissão de Economia, está na conveniência de não deixar o processo de isenção na dependência de uma Portaria do Ministro da Fazenda, que viria embaraçar e retardar o despacho dos materiais, além de que poderá servir de arma ao funcionário desonesto para reter o processo e exigir propina para soltá-lo, como já tem acontecido.

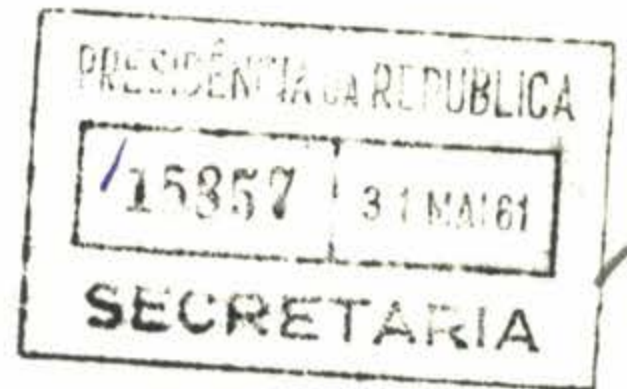
Com esta subemenda o nosso parecer é favorável.

Sala das Sessões da Comissão de junho de 1962. — Deputado *Othon Mader*, Relator.

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, em sua 9ª Reunião Ordinária, realizada em 14 de junho de 1962, sob a presidência do Senho. *Pereira Lopes* — Vice-Presidente, e presentes os Senhores *Ullmo de Carvalho*, *Brávaro Junior*, *Broca Filho*, *Othon Mader*, *Celso Brant*, *Vasco Filho*, *Laurentino Pereira*, *Dager Serra*, *Luiz Bronzeado*, *Petronilo Santa Cruz*, *Rubem Rangel*, *Uriel Aivim*, *Benjamin Farah* e *Valério Magalhães*, opina, por unanimidade, de acordo com o parecer do relator Deputado *Othon Mader*, pela aprovação do Projeto nº 3.067-61, nos termos do Substitutivo da Comissão de Economia, com a inclusão da subemenda do relator oferecida ao parágrafo único do art. 1º do referido substitutivo a qual passa a adotar.

Sala da Comissão de Finanças, 14 Finanças, 14-6-1962. — *Pereira Lopes*, Vice-Presidente no exercício da Presidência — *Othon Mader*, Relator.



Brasília, em 31 de maio de 1961.

*Mem. 219-61*

*A Comissão de Constituição e  
Justiça, de Economia e de  
Finanças*

*9.6.1961*  
*Ribeiro*

Excelentíssimo Senhor 1º Secretário

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa mensagem do Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, relativa a anteprojeto de lei que prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o artigo 17 da Lei nº 3 331, de 24 de abril de 1958.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e consideração.



QUINTANILHA RIBEIRO  
Chefe do Gabinete Civil



*em 13-6-1961*

A Sua Excelência o Senhor Doutor JOSÉ BONIFÁCIO LAFAYETTE DE ANDRADA  
1º Secretário da Câmara dos Deputados.

/GMS.

*Recebido em 9-6-1961*

2º 219

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional.

De acôrdo com o artigo 67, da Constituição, tenho a honra de submeter à deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, o incluso anteprojeto de lei, que prorroga por dois anos, o prazo da isenção, às emprêsas nacionais de construção ou reparos navais, dos direitos de importação e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, de que trata o artigo 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

Brasília, em 31 de maio de 1964





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO

N.º 547 — 1959

Estende a isenção de impostos prevista no art. 17 e seu parágrafo, da Lei n.º 3.381, de 24 de abril de 1958, e dá outras providências

(Do Poder Executivo)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A isenção de impostos prevista no art. 17 e seu parágrafo, da Lei 3.381, de 24 de abril de 1958, compreende, além do imposto para importação e da taxa de despacho aduaneiro, o imposto de consumo.

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, aplicando-se aos equipamentos e materiais importados, antes de sua vigência, nos termos da Lei 3.381, de 24 de abril de 1958.

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

MENSAGEM Nº 251-59, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional:

Na forma do art. 67 da Constituição tenho a honra de apresentar a Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Ministro da Viação e Obras Públicas, o anexo projeto de lei que autoriza o Poder Executivo a estender a isenção de impostos prevista no art. 17 e seu parágrafo, da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, e dá providências.

Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1959. — *Juscelino Kubitschek*.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 610-59, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.

Em 10 de junho de 1959

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Entre as medidas previstas para incentivo da implantação da indústria da construção naval no País, contidas no projeto de lei criando o Fundo da Marinha Mercante, incluiu-se a isenção do direito de importação e demais taxas aduaneiras para os equipamentos e materiais destinados à construção de estaleiros e navios, e necessários à execução dos projetos que fossem aprovados pela Comissão de Marinha Mercante. A lei 3.381, de 24 de abril de 1958, em que se transformou o projeto de lei submetido ao Congresso Nacional, prevê em seu artigo 17 e parágrafo único a citada isenção, tendo a mesma sido incluída no artigo 6º do Decreto nº 44.031, de 9 de julho de 1958, que estabeleceu as diretrizes básicas para a implantação e desenvolvimento da indústria de reconstrução e reparos navais, como um dos incentivos admitidos pelo Governo para os projetos que viessem a ser aprovados pelo Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

2. Devido à época em que foi encaminhada a Mensagem ao Congresso Nacional e a superveniente promulgação da lei 3.244, de 14 de agosto de 1957, que aprovou a nova tarifa das alfândegas, alterando a nomenclatura e a sistemática de cobrança dos impostos de importação e taxas adicionais, a atual redação do art. 17 e seu parágrafo único da lei 3.381, de 24 de abril de 1958, pode ensejar dúvidas sobre a extensão dos favores que concede, e que são consideradas importantes para a estruturação financeira dos estaleiros em curso de implantação no País.

3. A fim de esclarecer o citado artigo, submeto a V. Ex<sup>sa</sup> projeto de lei que, merecendo a aprovação de V. Ex<sup>sa</sup>, poderá ser remetido ao Congresso Nacional.

4. A isenção de impostos, na hipótese, não se constitui em prejuízo apreciável para o Tesouro Nacional, de vez que se aplicará sobre equipamentos e materiais em grande parte importados sem cobertura cambial, como novas adições à economia nacional, em indústrias de grande efeito promocional, cuja implantação propiciará aumentos de arrecadação tributária muitas vezes compensadoras do favor concedido, embora tenham significação na estruturação de capital das empresas, evitando sobrecarregar o investimento inicial, com conseqüências permanentes no custo de operação das empresas e, conseqüentemente, no custo final da produção de navios.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência os protestos de minha mais elevada estima e distinta consideração. —  
*Lúcio Meira.*

31 MAI 1961

EM/GEIN/

/61

Em 19 de maio de 1961

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

A Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, destinada a proporcionar ao País os recursos necessários à implantação da Indústria de Construção Naval, bem como ao seu desenvolvimento futuro em condições estáveis, dispôs, em seu Artigo 17, que as empresas nacionais de construção ou reparos navais ficariam isentas dos direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegassem ao País dentro de 3 (três) anos a partir da data de vigência da citada Lei, ou seja até 24.5.61.

2. Tais favores tiveram significativa importância para a estruturação financeira dos estaleiros em fase de implantação no País, evitando sobrecarregar o investimento inicial, com consequências imediatas e permanentes no custeio de operação das empresas e, conseqüentemente, no custo final dos navios a serem produzidos.

3. Posteriormente, surgiram dúvidas quanto à extensão do disposto no referido artigo 17, sob o fundamento de que a Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957, que aprovara a nova tarifa das Alfândegas, tinha alterado a nomenclatura e a sistemática de cobranças do imposto de importação e demais taxas aduaneiras. Assim, e como medida de equidade com outras indústrias beneficiadas pelo plano governamental de desenvolvimento econômico, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeteu à apreciação do antecessor de Vossa Excelência um projeto de Lei que, encaminhado ao Congresso Nacional e ainda agora em tramitação, tomou o nº 547/59 na Câmara dos Deputados, o qual estende a isenção prevista no art. 17 da citada Lei nº 3.381/58 também ao imposto de consumo.

/...

4. Ocorre, entretanto, que, desde a entrada em vigor da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, já decorreram quase três anos, cumprindo ressaltar que os favores nela concedidos estarão prescritos no dia 24 do corrente, uma vez que a mesma entrou em vigor a 24.5.1958, isto é trinta dias depois de publicada no Diário Oficial da União. Contudo, é indispensável a manutenção daqueles favores, bem como do proposto no Projeto de Lei nº 547/59, uma vez que grande parte do tempo decorrido na implantação da indústria de construção naval foi utilizado em trabalho preparatório, e ainda há parcelas apreciáveis de materiais e equipamento, sem similar nacional, a serem importados para a atividade que a referida lei objetivou beneficiar.

5. Diante do exposto, tenho a honra de submeter à consideração de Vossa Excelência os anexos projetos de Mensagem e de Lei, para encaminhamento ao Congresso Nacional, visando à concretização da medida necessária. Concomitantemente com o encaminhamento legislativo do assunto, o Poder Executivo, por intermédio do Ministério da Fazenda, autorizaria a Diretoria de Rendas Aduaneiras a instruir as Alfândegas e despacharem materiais e equipamento destinados à indústria de construção naval, mediante Termo de Responsabilidade.

Valho-me do ensejo para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito.



Lucio Meira  
Presidente do Grupo Executivo  
da Indústria de Construção Naval

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO

N.º 3 067-A/61

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e de mais taxas aduaneiras; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade; da Comissão de Economia, com substitutivo; e, da Comissão de Finanças, com subemenda ao parágrafo único do artigo 1º do referido substitutivo.

PROJETO Nº 3 067/61, A QUE SE REFEREM OS PARECERES.

## PROJETO DE LEI

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o artigo 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958.

Art. 1º - Fica prorrogado por dois anos o prazo referido no art. 17 da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958, que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais, sem similar nacional, destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras.

Art. 2º - A isenção de que trata o art. 1º abrange também o imposto de consumo.

Art. 3º - Aos bens importados nos termos do artigo 1º se aplicará a regulamentação decorrente da Lei nº 3 381, de 24 de abril de 1 958.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO Nº 3 067/61  
AUTOR: Poder Executivo  
RELATOR: Joaquim Duval

PARECER

O projeto tem por finalidade prorrogar por dois anos o prazo referido no artigo 17 da lei 3 381, de 24.4.1958, (prazo de três anos) que concede favores fiscais às empresas nacionais de construção ou reparos navais para importação de maquinários, ferramentas, etc, sem similar nacional, destinadas à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, financiamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreira.

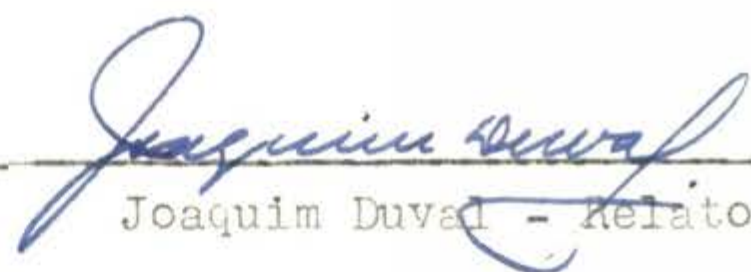
O projeto foi elaborado em virtude da exposição do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

Salienta a exposição que grande parte do tempo decorrido - refere-se no prazo de três anos da lei nº 3 381 - foi utilizado em trabalho preparatório na implantação da indústria de construção naval.

Opinamos pela aprovação do projeto por sua constitucionalidade e juridicidade.

É o parecer, s.m.j.

Brasília, 6 de julho de 1961.

  
\_\_\_\_\_  
Joaquim Duval - Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PARECER DA COMISSÃO



A Comissão de Constituição E Justiça, em reunião plena, realizada em 6.7.61, opinou, unânimemente, pela constitucionalidade e juridicidade do projeto nº 3 067/61, na forma do parecer do relator. Estiveram presentes os senhores deputados: Oliveira Brito - Presidente, Joaquim Duval - Relator, San Tiago Dantas, Barbosa Lima Sobrinho, Ulysses Guimarães, Rubens Bogueira, Bias Fortes, Croacy de Oliveira, Nelson Carneiro, Adauto Cardoso, Arruda Câmara, Waldir Pires, Moacyr Azevedo, Geraldo Freire, Djalma Marinho, Tarso Dutra, Ivan Bichara, Mário Guimarães, Abelardo Jurema, Ferro Costa e Humberto Lucena.

Brasília, 6 de julho de 1961.

  
\_\_\_\_\_  
Oliveira Brito - Presidente

  
\_\_\_\_\_  
Joaquim Duval - Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Projeto 3067/61

De ordem, à Comissão  
de Economia.

(Secretaria)

Em 13/9/61

*Florianus Ramos*

Chefe do Gabinete do Presidente.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EQUIPAMENTO ELÉTRICO INDUSTRIAL

A. B. E. E. I.

PRAÇA JOÃO MENDES, 62 — 6.º AND. — TELEFONE: 36-25-18 — SÃO PAULO

São Paulo, 8 de Setembro de 1961.

REF.: -ABEEI-131/61.

Exmo. Senhor Presidente  
da Câmara Federal dos Deputados  
Dr. Ranieri Mazzili  
BRASÍLIA

*Eu. e/ou. → 10/9/61*

Exmo. Senhor,

Passamos às mãos de V.Excia. o número de julho da revista "Homem de Negócios", que à página 25 na seção "Legislativo sob a mira do HN" apresenta os inconvenientes da aprovação da mensagem presidencial nº 219 consubstanciada no Projeto de Lei Federal nº 3.067/61.

Esta Associação Brasileira de Equipamento Elétrico Industrial inteiramente a favor da opinião manifestada por aquele especializado órgão de imprensa, tanto mais que já sofreu, face à isenção anterior concedida a indústria de construção naval, os ônus decorrentes de ver produtos elétricos fabricados no Brasil em quantidade e qualidade suficiente para atender ao mercado nacional serem preteridos por produtos estrangeiros importados com isenção de direitos.

Pede esta Associação, portanto, a V.Excia. leve ao conhecimento de seus ilustres pares os motivos de sua objeção, - assim como espera venha a Câmara Federal dirigida por V.Excia. não aprovar tão prejudicial projeto para a indústria nacional.

Sem mais, é com elevada estima e consideração que nos subscrevemos

atenciosamente,  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EQUIPAMENTO  
ELÉTRICO INDUSTRIAL,

*[Assinatura]*  
Ives Gandra da Silva Martins  
Secretário Executivo

IGSM/mk.-

Gabinete do Presidente  
data da entrega

13/9/61

Handwritten notes in blue ink at the top of the page, including the name "Ganga", a date "17/1/98", and a number "3381/98". There are also some illegible scribbles and other markings.

Lot: 40  
PL N° 3067/1961  
40  
Caixa: 127

Faint, mirrored text at the bottom of the page, likely bleed-through from the reverse side of the document.

Qual a função dos  
Sub-Gabinetes Cíveis da  
Presidência da República  
nos Estados?

Processos em «passo de  
tartaruga» - seria possível  
eliminar a burocracia  
da Justiça?

Revista mensal Ano I n.º 7 Julho 1961

## Homem de Negócios





*Porto Alegre: os homens de negócios desta cidade consultam HN.*

assine, informe-se, leia

## Homem de Negócios

Praça João Mendes, 62 — 6.º andar —  
Fone: 36-2692

Lote: 40  
PL N° 3067/1961 Caixa: 127  
41

Revista mensal Ano I

n.º 7 Julho 1961

# Homem de Negócios

## Administração Geral

João Pessoa de Albuquerque  
Ives Gandra da Silva Martins  
Murillo Alves Ferraz de Oliveira  
José Carlos Graça Wagner

## Redatores

Alena Bruml Garon  
Gilberto Menna Barreto  
Ives Gandra da Silva Martins  
João Pessoa de Albuquerque  
José Carlos Graça Wagner  
Murillo Alves Ferraz de Oliveira  
Nylton Gandra Ribeiro  
R. A. Serra de Castro

## Chefe de Redação

Aracy Amaral

## Colaboradores

Herbert Levy  
Saulo Ramos  
Custódio Sobral Martins de Almeida  
Werner Grau  
Lordello de Mello  
José Mindlin  
Francisco de Oliveira Ribeiro  
João Carvalhaes

## Representante no Rio Grande do Sul

Fabio Bento  
Palácio do Comércio  
2.º andar, 221  
Porto Alegre

Proíbe-se a reprodução total ou parcial do texto desta publicação, reservando-se seus editores todos os direitos autorais. Os pedidos de reprodução poderão ser atendidos sempre que solicitados por escrito aos editores. Todo o material contido nesta revista é de inteira responsabilidade de seus editores.

## Sumário

- 2 — Mala Postal
- 3 — Sucursal de Janio já funciona em São Paulo
- 4 — Feira de Idéias: Navio-Colégio
- 5 — Seria delito economico não cogitar na elevação do teor de riquezas do Nordeste
- 6 — Charges
- 7 — Meticuloso abastecimento promoverá maior consumo do pescado em São Paulo
- 8 — Impôsto de renda — Lei número 3.898
- 9 — Como dinamizar a ação da Justiça?
- 10 — A nova lei do Inquilinato
- 11 — Uma tese por mês: Fôrça maior e direito fiscal
- 12 — Auto-Tópicos
- 13 — Uma página da História para o Senhor Presidente
- 14 — Psicologia de venda: Tipos humanos
- 15 — Destaques
- 16 — Tributação indevida em processo fiscal
- 17 — Notas Econômicas
- 18 — ABDC em Guarda
- 19 — A crédito 90% das vendas de utilidades domésticas em São Paulo
- 20 — Negociações: princípios e impasses
- 21 — Os grandes colecionadores de São Paulo: Nelson Mendes Caldeira
- 23 — Associações Brasileiras
- 25 — Legislativo sob a mira do HN
- 26 — HN Jurídico
- 28 — Fim de página

Composta e Impressa nas Oficinas da  
CIPEL Av. Brig. Luiz Antonio, 1.035

## Paginador-Gráfico

Heitor Balena

## Impressor

Henrico Rinaldelli

## Acabamento

João Manuel Dias

## Redação e Administração

Praça João Mendes, 62 — 6.º andar  
Fones.: 36-2692 e 36-2518 — S. Paulo

Número avulso: €\$ 100,00

Assinatura anual: €\$ 1.000,00

## Mala Postal

2

Da seção de Propaganda e Expansão Comercial da Embaixada do Brasil em Buenos Aires.

*Diversas firmas argentinas estão interessadas em vários de nossos produtos. "HN" divulga alguns nomes na intenção de aumentar o intercâmbio comercial Brasil-Argentina.*

Abacaxi — Reinaldo Nestor Polero, Imp. e Exp. — Canhimayo 553 — Bs. Aires. Ficher y Cia. — Av. San Juan 3164 — 3.º B — Bs. As. — Pablo Traverso, Lavalle 1454, Bs. As. — Hijos de Manuel Gama y Cia.

Cacau — Carlos Mosquera y Cia. — Santiago del Estero 1235 — Bs. As. — Menendez Arias — Casilla Correo 2508 — Bs. As. — Mac Denver — Avenida Corrientes 1319 — 3.º — Bs. As. — Rosario Imexport — Urquiza 2429, Rosario, Santa Fé.

Café — Menendez Arias — Casilla Correo 2508 — Buenos Aires — Mac Denver S.R.L. — Av. Corrientes 1319 — Bs. Aires — Elizalde Gonzales — Casilla Correo 1916 — Buenos Aires.

Azeite de côco — Florentino Delbene — Av. Int. Grovara 48 — Mantanza — Bs. As.

Palmitos, pimenta, castanhas do Pará, côco ralado — Rosario Imexport — Urquiza, 2429 — Rosario, Santa Fé.

Bijuteria — Câmara de Artigos de Fantasia — Junin 257 — 1.º — Buenos Aires.

Botijões para gás — (5, 10 e 15 litros) — Aka S. A. — Lavalleja 1187 — Buenos Aires.

Botijões para gás — (2 litros) — Velmard Mazzo — Calle 3 n.º 185, La Plata, Bs. Aires. — Angot S. A. — Centenera 1851 — Bs. As.

Aços para construções e para ferramentas, aços para art. para barras e aços para barras — Miguel Angel Artola — Av. de Mayo 650 — 3.º — Bs. As. — Casa Marti S.R.L. — Moreno 2000 — Bs. As. — Establecimientos San Patricio — Maipu 330 — Bs. As.

Bauxita — Williams Quimica y Tecnica S. A. — Belgrano 1666/70 — Bs. Aires.

Cosméticos — Organización Corona — Bartolomé Mitre 811 — 3.º a. — Bs. Aires.

Taxímetros — Maura & Coll S. A. — Av. Pte. R. Saenz Peña 570 — Bs. Aires.

Sistema elétrico de ignição, lâmpadas para automóveis, ferramentas, estofamentos e matérias primas para a indústria do automóvel — H. Goldenberg Ltda. S. A. — Bmé. Mitre esq. Uruguay — Buenos Aires.

Aves frigorificadas, ovos frescos ou frigorificados — Carlos Pedro Ravina — Montes de Oca 2079, dto. 5 — Chivilcoy — Provincia de Bs. Aires.

Cera de carnaúba — Laboratorio Sudamericano SANPO SRL — Av. Ceballos 282 — Chivilcoy — Pcia. de Buenos Aires.

Veludo e tecidos de algodão — Adolfo S. Castañeda — San Martin 627 — Ushuaia — Tierra del Fuego.

Técnicos querem trabalhar no Brasil Eduardo Ratti, técnico em refrigeração — Libertad 2120 — Bs. As.

José Galdino, técnico mecânico em indústria metalúrgica — Pje. Perrault 1125 — Buenos Aires.

Rafael Riccombeni, desenhista naval e mecânico — Quesada 3695 — Bs. As.

Moisés Goldfarb, engenheiro químico — Bebedoro 4524 — Bs. As.

Sabro Doi, Engenheiro mecânico, para indústria de matrizes e dispositivos — Dean Funes, 1459 — Córdoba.

### Cosméticos

Desejam representar firmas brasileiras especializadas em cosméticos (cremes) — Organización Corona — Bmé. Mitre, 811, 3.º a. — Bs. As. Ao mesmo tempo, a firma Ismael Pecilee (Produtos Alimentícios em geral) deseja

entrar em contacto com o Brasil para serem representados por firmas brasileiras: Reconquista, 581 — Ciudadela — Pcia. de Buenos Aires.

### Novos Assinantes

Assinaram "HN" este mês: José Masara & Cia., Mobilia Contemporânea, Contitec — Cia. Continental Técnica S. A., Cimportex S. A., Sociedade Técnica de Materiais Sotema S. A., Sanbra — Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, Isaac G. Teperman, William João, Lara Campos S. A., Tapetex, Ind. de Móveis Estofados Ltda., Antonio de Oliveira Rezende.

### Cobrador para firmas

De Fioravanti Genioli — São Paulo

*...Gostaria de trabalhar como cobrador de firmas, pois tenho referências excelentes, 50 anos, e posso dar fiança de €\$ 400.000,00...*

Está aqui registrado seu pedido. Nossa redação poderá receber a correspondência de quaisquer firmas interessadas em seu trabalho.

## Talhas Tupy

Aprovadas nas maiores industrias



### Resistência e Durabilidade

Rigorosos testes, talha por talha, em que a sobrecarga supera até 1,5 vezes e capacidade normal, asseguram às talhas perfeitas condições de trabalho durante muitos e muitos anos!

## Fundição Tupy

Matriz: Joinville, Estado de Santa Catarina

Escritório de vendas em São Paulo  
Rua Senador Queiroz, 101 — 6.º andar  
Caixa Postal 5262 — Telefones 36-1048 — 37-5057

Sub-gabinete civil nos Estados:  
 a Presidência presente nas  
 Capitais encurta distâncias

## Sucursal de Jânio já funciona em São Paulo



*Herculano Pires: chefe do Sub-Gabinete Civil da Presidência da República no Estado de São Paulo — um balanço para "HN" sobre o primeiro mês de atividades.*

O Brasil é muito vasto. As distâncias enormes, a dificuldade de comunicações têm tido como consequência até hoje que os organismos federais nos diferentes Estados do Brasil fiquem isolados da Presidência da República, e muito embora dotados de verbas federais, tenham permanecido quase inativos e tolhidos em iniciativas da mais alta importância para o país por sua falta de comunicação com demais organismos governamentais. Em resumo: faltava uma cabeça coordenando os diferentes serviços governa-

mentais, dinamizando-os. O governo Jânio Quadros criou, na segunda quinzena de março, a fim de preencher essa lacuna, os sub-gabinetes civis da Presidência da República em tôdas as capitais do país, juntamente com os sub-gabinetes militares (que coordenam a ação dos diversos setores das Forças Armadas em cada Estado).

Funcionam já os sub-gabinetes dos Estados da Bahia, Santa Catarina, São Paulo e Pará. O sub-gabinete civil de São Paulo, pelo seu movimento, foi estruturado de modo a funcionar com um grupo de assessores de diversas especialidades, como um pequeno ministério para seu chefe: o jornalista Herculano Pires.

**Telex resolve viagens a Brasília**  
 Comunicando-se diretamente com a presidência, em Brasília, pelo "telex". Herculano Pires, no primeiro mês de funcionamento do sub-gabinete em São Paulo, poupou dezenas e dezenas de viagens a Brasília, em assuntos da mais alta urgência, municipais sobretudo. Pouco a pouco, à medida que se divulga o trabalho do sub-gabinete civil, êste amplia seu âmbito de ação, que não apenas serve de coordenador entre os organismos federais em São Paulo, como é também propulsor de iniciativas que dinamizam hoje esses organismos do governo.

**32 funcionários e 8 assessores**  
 Além desse número de funcionários, o sub-gabinete civil da Presidência em São Paulo conta com oito asses-

sorias: — De Assuntos Gerais, a cargo de Paulo Planet Buarque; — Repartições Federais, a cargo de Osvaldo Alves Beraldo; — Autarquias, a cargo de Antonio Capriglione; As-Leite de Almeida; Assuntos Municipais Estaduais, a cargo de José pais, a cargo de José Spezzoto; Saúde e Assistência, a cargo de José Domingos Lapa; Educação e Cultura, a cargo de Braz Gianini; Assuntos Sindicais, a cargo de Gabriel Greco.

Tratam-se todos de funcionários de repartições e autarquias que foram requisitados para trabalharem junto ao Sub-Gabinete da Casa Civil em São Paulo.

Além desses oito assessores, cada Instituto tem um elemento de ligação junto ao assessor a êle relacionado. Assim, qualquer queixa, pedido ou providência é tomada no momento, e suas soluções, imediatas.

**Possível greve evitada pela presença do sub-gabinete**

Há poucos dias, cerca de 1.300 funcionários da Estrada de Ferro Araraquarense dirigiram-se ao Sub-Gabinete em São Paulo para solicitar o pagamento de seus atrasados. Viagem da delegação para êsse fim a Brasília, e mesmo, talvez, uma possível greve foram evitadas em três dias, prazo em que foi resolvido o problema por meio da comunicação direta com o Presidente.

**Iniciativas do novo órgão**

Não apenas como "presença" da Presidência da República em São Paulo funciona o sub-gabinete, aproximando indivíduos e grupos do governo federal (cerca de 600 processos foram abertos somente em maio, e todos de pronta solução), mas também como cérebro dinamizador da ação dos institutos e organismos federais nos Estados. Sobretudo prefeitos do interior hoje acorrem ao sub-gabinete, e tanto problemas coletivos como pessoais são resolvidos sem burocracia, pelos canais competentes. Em geral, as investigações e as soluções são rápidas, sejam problemas relacionados a institutos, sejam problemas agrícolas, de viação ou sindicais.

**Grupo de trabalho**

Um Grupo de Trabalho, que se reúne regularmente, está encarregado de estudar as queixas e irregularidades dos órgãos federais, dando-lhes solução rápida, em poucos dias. Funcionalismo, despesas, irregularidades administrativas, tudo se apura com urgência.

Continua na pág. seguinte

<b>Balanço das atividades do 1.º mês do sub-gabinete Civil em São Paulo:</b>	
Ofícios expedidos .....	44
Telegramas expedidos .....	72
Memorandos expedidos .....	313
Memorandos-Serviço .....	1
Papéis e processos protocolados .....	471
Fichas informativas de processos .....	493
N.º de audiências concedidas pela Chefia e Assessorias em abril (últimos dias) e maio .....	765

# Feira de Idéias

## 4 Idéia do mês:

### Navio-Colégio

A idéia deste mês de férias escolares é nada menos que um "navio-colégio" para adolescentes. Embora pareça utópica, a idéia já tem sido realizada com êxito na Inglaterra, observando-se aproveitamento integral por parte dos estudantes. Em resumo: o colégio se transfere para um navio, durante 14 dias, e o cruzeiro custa £ 34 para cada colegial, com pensão completa. Muitas das aulas teóricas são dadas nos convés. O diretor de estudos dessa brilhante iniciativa britânica (que talvez mude muitos métodos de ensino) explicou o funcionamento do navio-colégio:

Trata-se de um antigo navio de passageiros, que durante dois meses sofreu reformas para ser adaptado para colégio. Hoje é provido de dormitórios, salas de aulas, sala de reuniões, completas instalações hospitalares e gabinete dentário. Há até uma pequena lavanderia, onde os estudantes podem lavar as peças de roupas menores.

#### O dia de estudos a bordo

Os meninos se levantam às 7 horas, quando o navio se acha em alto-mar, e o horário das aulas é de 9 às 12 e das 14 às 17 horas. Dessas seis horas de estudos, três são dedicadas aos programas normais de instrução, seguidos pelas escolas de onde provêm os estudantes. Nas três seguintes, o diretor de estudos do navio e sua equipe fazem conferências, exibem filmes educativos relacionados com os países e lugares onde o navio fará escalas, organizam visitas à ponte de comando, à sala das máquinas e demais dependências do navio.

#### Muita recreação

Natação, "deck tennis", hockey, cric-

ket, são os esportes preferidos pelos meninos ingleses a bordo.

Entre a hora do jantar e a hora de dormir (22 horas) projetam-se filmes recreativos, realizam-se bailes, concertos e cantorias. Há uma sala de leitura com biblioteca variada, uma sala de jogos e uma sala de recreio com vitrola. Na sala de recreio existe também uma loja escolar.

#### Portos para visitar

No cruzeiro realizado recentemente, esse navio-colégio inglês, "Dunera", tocou em portos escandinavos. Em viagens anteriores, visitou Gibraltar, Lisboa, Hamburgo e Amsterdã. Os estudantes mantêm um "diário de bordo", aprendem geografia "in-loco", estudam matemática aplicada à navegação e visitam lugares de interesse histórico.

#### Uma idéia a ser imitada

Considerada a natural curiosidade dos adolescentes pela aventura e lugares desconhecidos, compreende-se o êxito que tem coroado a iniciativa britânica. Além de ampliar a mente, estimula os estudos, pois realizados em ambiente agradável e a vida esportiva beneficia a saúde.

Não se trata realmente de uma idéia a ser imitada?



Cont. da pág. anterior

#### Sucursal de Janio...

O sub-gabinete apresenta mensalmente um relatório ao Presidente da República, e as viagens, declara à reportagem de "Homem de Negócios" o dr. Herculano Pires, chefe do sub-gabinete civil da Presidência em São Paulo, são raras a Brasília: o "telex" pode resolver tudo, em geral.

#### Serviço Social Rural se dinamiza

Um dos trabalhos de maior importância do sub-gabinete em suas primeiras semanas de funcionamento, foi, sem qualquer dúvida, a dinamização do Serviço Social Rural (esse Serviço dispôs, em 1960, de 83 milhões de cruzeiros de verba para São Paulo, e em 1961, de 140 milhões, além de ter 2 bilhões em verbas atrasadas). Todavia, muitas de suas atribuições se paralisavam até agora, pela falta de entrosamento entre esse Serviço e o demais do governo federal. Exemplo: age hoje em Garça, Franca, Ribeirão Preto, Rio Preto e Cataduba, por terem essas cidades associações rurais, com as quais age conjuntamente. São cidades ricas, por seu poderio agrícola. E a população rural que mais sofre não é a das cidades do interior mas das regiões entre essas cidades. E é a essas populações que o sub-gabinete pretende atender ao criar a "Comissão de Reerguimento das Populações Rurais e Urbanas".

#### O trabalho no Sertão do Embú-Guaçú: desenvolvimento de comunidades

Servirá de trabalho-padrão para as futuras atividades dessa Comissão o trabalho que vem sendo levado a efeito pelo sub-gabinete no sertão do Embú-Guaçú: trata-se de três pequenas vilas, situadas a menos de 50 kms. de São Paulo (Embú-Guaçú, Santa Rita e Cipó), cujas populações viviam até agora praticamente no mais completo abandono, em isolamento social e econômico. Depois de uma primeira visita, procedeu-se, com a colaboração do Serviço Social Rural e os vários serviços federais rurais, a um levantamento sócio-econômico da zona.

Um dos resultados imediatos dessa iniciativa foi a criação, por parte da população local, de uma Cooperativa Agrícola do Sertão do Embú-Guaçú, aspiração antiga de seus habitantes, nunca antes concretizada por falta de orientadores e meios. Portanto, operando com base na técnica do desen-

Conclui na pág. 18

## Seria delito econômico se não cogitássemos de contribuir para a elevação do teor de riquezas do Nordeste



Sr. Antonio Devisate.

A reportagem de HN procurou entrar em contacto com o sr. Antonio Deviste, presidente da Federação das Indústrias de São Paulo, a fim de com os governos nordestinos, promover a instalação, em nossa capital, de um Escritório Comercial do Nordeste, que, funcionando em coordenação com esse órgão ao Nordeste, declararia a aplicação de capitais paulistas no Nordeste, para estimular a elevação da riqueza daquela região do país.

Reiterando o ponto de vista da Federação das Indústrias de São Paulo, já expressa por ocasião da visita feita por esse órgão ao Nordeste, declarou o sr. Antonio Devisate:

— “O nosso intercâmbio com o Nordeste evidencia, entre outras coisas, que somos zonas economicamente complementares, e o bem-estar e o progresso de uma não podem deixar de refletir-se sobre o “status” da outra”.

### A responsabilidade de São Paulo

— “São Paulo, por isso que a unidade brasileira mais rica e densa de seiva

industrial, tem maior grau de responsabilidade na formação e na defesa do mercado de consumo interno do que qualquer outro Estado da Federação. Cometeríamos um delito econômico de seríssimas consequências, se não cogitássemos de contribuir para que o Nordeste eleve o seu teor de riqueza, o seu poder aquisitivo, e melhore a circulação de sua riqueza. Nação alguma levanta e constrói organismos manufatureiros, tendo em vista apenas atender às necessidades de um Estado ou então de uma de suas partes. O que ela objetiva é a conquista do mercado nacional. Há mesmo toda uma legião de economistas, declarando que a era dos mercados nacionais já está sendo substituída pela dos mercados continentais. É que a produção em série, quantitativa, peculiar à idade da máquina e à civilização de base mecânica de nossos dias, exige também consumo quantitativamente cada vez mais amplo. Por isso urge cogitarmos cada vez mais de um mercado interno brasileiro que, antes mesmo de finalizar este século, deverá apresentar u'a massa de consumidores de 100.000.000 de indivíduos. O problema cardinal consiste em fazer a riqueza produzida pelos brasileiros transitar mais livremente, dentro do perímetro aduaneiro da nação, e em soerguer-lhes os níveis de conforto, bem como a força de compra”.

### Possibilidades do Nordeste

— “O Nordeste, sem embargo de tantas pedras de tropeço em seu caminho, contribuindo para o marasmo de alguns setores de sua economia, é uma região que, economicamente emerge e se reergue. Toda ela necessita de crédito e de financiamento. Reclama uma rede bancária melhor do que a atual, a fim de satisfazer ao volume crescente de sua agricultura, comércio e indústria. Brada por melhores facilidades de comunicações, seja por estradas de ferro e de roda-

gem, seja pela via do Atlântico. Os seus portos precisam ser melhor aparelhados. O povo é proprietário de qualidades de iniciativa e de empreendimento exemplares. A sua fibra, indomável. Tem a índole construtora por excelência. E, pelo Brasil e ao Brasil, tudo dará, sem relutância, nem hesitação.

Percebemos e sentimos que um novo Nordeste está irrompendo, desejoso de libertar-se de uma vez para sempre de padrões de vida que não estão de acordo com as suas justas aspirações de engrandecimento. Há, em toda a parte, um clima de orgulho pelo que logramos realizar e o desejo manifesto de que São Paulo lhe estenda a mão amiga, inaugurando uma nova era, bem mais promissora, nas suas relações econômicas e humanas com os brasileiros desse rincão. O Nordeste espera de nós os produtos de nossa técnica, de nossa experiência e o concurso de nossos investimentos, nos quadrantes — são tão numerosos! — onde esses investimentos serão frutíferos e produtivos.

### Capital nacional ou... estrangeiro?

Para o combate ao pauperismo, depende — já o afirmamos, no início desta exposição, e voltamos ao mesmo argumento — de impulso econômico forte, constante, bem orientado. Esse impulso ou promanará de São Paulo, ou então os nordestinos terão de procurá-lo no estrangeiro. É o dilema em que se encontra o “Polígono”.

Trata-se de um desafio a nós, paulistanos.

Os nossos antepassados “vergam a vertical das Tordesilhas”, fizeram do Brasil a nação mais vasta do Novo Mundo e alargaram as nossas fronteiras físicas, em plenas entranhas da América do Sul.

Hoje, ou nos abalçamos à faina de alargar as fronteiras econômicas do Brasil contemporâneo, plasmando-lhe condições propícias à existência e à salvaguarda de um largo e auspicioso mercado interior, ou então nos despediremos prematuramente da nobre missão que, juntamente com brasileiros de outros recantos da pátria comum, temos de concretizar.”

Conclui o dr. Antonio Devisate a HN:

— “Tudo que puder contribuir, seja através da iniciativa privada, seja através de órgãos do governo para a concretização desse desiderato, só merecerá o nosso apoio”.

# Charges

6 de Mário Fanucchi



## Meticuloso plano de abastecimento promoverá maior consumo de pescado em São Paulo



Flagrante da reunião de CBS-Publicidade com os srs. Armando de Azevedo e Eduardo Estrêla, respectivamente, diretor do Departamento de Abastecimento e da Divisão de Caça e Pesca da Secretaria da Higiene da Prefeitura de S. Paulo.

O problema do consumo de peixe em São Paulo tem se constituído, durante anos a fio, numa espécie de espada de Damocles suspensa sobre as aflitas cabeças dos responsáveis pelo setor de abastecimento da Secretaria de Higiene da Prefeitura de São Paulo. Prensado, de um lado pelos armadores de pescado, pelas cooperativas de peixe e de outro lado pelas dificuldades de execução de um plano consciente de abastecimento — além da indiferença do público por esse excelente alimento — frequentemente o desânimo lhes bate às portas, fazendo com que descreiam de tudo e de todos, num estado de espírito muito próximo da exaustão absoluta.

Entretanto, para as pessoas de bom cerne, a esperança é como a Fenix lendária que renasce das suas próprias cinzas e volta a vibrar com o menor aceno de possibilidade. É o que está acontecendo novamente no Departamento de Abastecimento da Prefeitura, onde uma equipe de idealistas volta a sentir o renascimento de um velho entusiasmo ao receber do atual Secretário de Higiene o pedido de um novo plano regulador do abastecimento de pescado em São Paulo. A equipe é constituída por velhos conhecedores do problema e tem no dr. Eduardo Estrêla, chefe da Divisão de Carnes e Pescado e no timoneiro do Departamento, comandante Armando Andrade de Azevedo, dois autênticos campeões na luta pela intensificação do consumo de peixe em São Paulo.

### Novo plano

Em reunião com elementos da revista "Homem de Negócios", os responsáveis por esse importantíssimo setor da Secretaria de Higiene tiveram oportunidade de nos delinear, de modo geral, as bases do novo plano que,

de certo modo, tem como escopo principal, a solução de dois problemas vitais, quais sejam, assegurar um perfeito serviço de abastecimento e — fator muito mais importante — desenvolver um amplo programa de publicidade institucional visando a estimular no seio da opinião pública, a idéia do pescado como alimento de primeira grandeza, aumentando a procura, inclusive como um elemento de rebaixamento de preços.

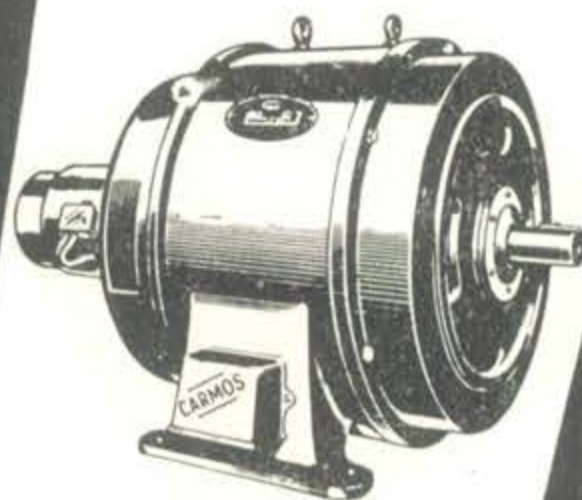
No setor de abastecimento, a idéia central é a da construção de um entreposto de peixe que possa oferecer condições mínimas para a alimentação de uma rede de distribuição, prevista no plano inclusive através da concessão aos açougues de licença para a venda de pescado, desde que promovam as instalações necessárias para assegurar as mais perfeitas condições de higiene e conservação. No setor de divulgação torna-se necessário, da maneira mais imperiosa, um amplo programa de esclarecimento da opinião pública, uma vez que o consumo de peixe, "per capita" no Brasil, é dos mais baixos do mundo. A incidência dessa circunstância vem pôr a perder uma das mais ricas faunas ictiológicas do mundo, com graves prejuízos para os armadores e para a própria população, que se vê

Concluí na pág. seguinte

7

# Carmos

O GERADOR PERFEITO!



**alto rendimento, robustez, economia:** Carmos é o único gerador que recebeu o registro de "similar aos estrangeiros" (Min. da Fazenda, D. O. da União de 12-2-55).

## Carmos S.A.

a 1.ª fábrica de geradores do Brasil  
R. Borges de Figueiredo, 455 - Fones: 9-9469 - 9-1117  
9-6017 - C. Postal 5300 - End. Tel. "CARMOS" - S. Paulo

## Lei N.º 3898

### 8 José Paulo Martins

Desde 20 de Maio de 1961, quando foram publicadas no Diário Oficial, estão em vigor novas tabelas para o Imposto de Renda, regulamentadas pela lei n.º 3.898, de 19 de maio de 1961.

Devemos, inicialmente, louvar o papel desempenhado pelo Legislativo e Executivo que, com a aprovação desta lei, reconheceram a desvalorização acelerada sofrida pela nossa moeda desde 28 de novembro de 1953 até esta data.

A principal e natural observação de todos dirige-se para a tabela progressiva. A tributação da mesma, drástica para quem recebe salários altos, apresenta sua compensação ao isentar os assalariados que recebem menos de €\$ 240.000,00 líquido, ou €\$ 480.000,00 bruto. Para estes houve um aumento do teto de €\$ 90.000,00 para o atual, correspondendo a quase 123%. O mesmo não acontece com os que recebem importâncias líquidas superiores a €\$ 4.500.000,00, pois estão sujeitos, da mesma forma que na lei anterior, à taxa de 50%; não houve pois alteração.

Sobre os €\$ 480.000,00 bruto, citados anteriormente, cumpre-nos uma ligeira observação. Se o contribuinte receber esta importância, dividida igualmente em €\$ 40.000,00 x 12, não terá obrigação de apresentar declaração ao Fisco. No caso porém, do exemplo supra não ocorrer, recebendo o contribuinte em um mês importância superior a €\$ 40.000,00, estará obrigado a prestar declaração de rendimentos no fim de cada exercício. Julgamos um pouco incoerente este item, pois era suficiente o limite pela renda bruta.

Outros itens sofreram também ligeiras alterações e merecem alguns esclarecimentos para que evitemos más interpretações da redação da lei epigrafada.

O artigo 62 da lei n.º 3.470 (98 da

lei n.º 40.702) limitava, com isenção do abatimento do imposto de renda na fonte, a €\$ 20.000,00, a importância paga ou creditada mensalmente às pessoas físicas não empregadas da fonte pagadora. O atual artigo 40 da lei n.º 3.898 dobra o valor mínimo mensal para €\$ 40.000,00. Muitos poderão, ao ler o citado artigo, julgar que o valor correto é €\$ 38.400,00 (4 vezes o maior salário mínimo mensal); necessário porém é não olvidar o texto do artigo 2.º que ajusta a €\$ 1.000,00 a fração do salário mínimo mensal mais elevado vigente no país.

As gratificações para empregados e retiradas de diretores porém não obedecem ao salário mínimo ajustado. A lei n.º 3.898 não modificou a anterior, de forma que elas serão calculadas sobre o salário mínimo.

Quanto ao desconto na fonte, relativo a assalariados, além da alteração da tabela, houve inovações, a saber:

1 — Além do desconto do rendimento bruto, dos valores relativos às contribuições aos órgãos de previdência e imposto sindical, permitiu o Fisco um desconto "ex-officio" de €\$ 2.000,00 (€\$ 24.000,00 anual).

2 — A fonte arrecadadora é obrigada, até abril do ano seguinte, a apresentar à Delegacia Regional as seguintes informações:

a) imposto descontado na fonte de cada empregado, colaborador ou diretor durante o exercício anterior. Cumpre-nos uma observação sobre este assunto. Como se não bastasse a fonte arrecadadora recolher mensalmente dos assalariados o imposto de renda devido, e pagá-lo ao Fisco, com o respectivo detalhe; apresentar guia com detalhe respectivo do imposto recolhido na fonte, de um colaborador que percebeu mais de €\$ 40.000,00 mensal, no ato do pagamento do imposto, obriga a mais um documento, mais um trabalho. Para que servem então as discriminações citadas, nós desconhecemos;

b) encargos de família dos empregados em modelos próprios fornecidos pela Divisão do Imposto de Renda.

Com isto passa o Governo um trabalho de verificação para as pessoas jurídicas e responsabilizando-as no caso de engano. Mais uma medida arbitrária do Fisco.

#### Concl. da pág. anterior Meticuloso plano...

privada, por falta de esclarecimento mais profundo, de um dos melhores

e mais completos alimentos que a natureza pôs à nossa disposição.

#### Problema complexo

O problema — afirmam esses diretores — é, de certo modo complexo, embora possa ser simplificado através de uma ação decisiva e enérgica. A ascensão do dr. Ariovaldo de Carvalho à Secretaria de Higiene da Prefeitura veio insuflar novas esperanças no espírito dos responsáveis por esse setor de abastecimento, uma vez que o dinamismo e a férrea vontade que caracterizam esse homem público faz prever que, desta vez, essa ação será desenvolvida na intensidade exata que o problema requer.

#### Campanha institucional

Na reunião entre os diretores do Consórcio Brasileiro de Serviços e os elementos do Departamento de Abastecimento, à qual estiveram presentes, além dos dois citados diretores, os veterinários Wesley de Paula Jorge Natale, assim como o sr. Francisco de Toledo Piza, Presidente da Cooperativa Central de Agricultores, ficou assentado que o Consórcio, através de sua subsidiária CBS-Publicidade e Certames, estudará um modo de cooperar com a administração municipal, desenvolvendo um planejamento de campanha institucional dirigida à opinião pública, no sentido de estimular o consumo de pescado entre a população de nosso Estado.

#### Conclusão pág. 25

#### Legislativo sob a mira de HN

mesmo, entretanto, em relação aos seus efeitos sociais, econômicos e jurídicos quanto à retroatibilidade, eis que provocaria o projeto várias dificuldades, pela forma em que está redigido, em relação à sua aplicação prática.

Levando-se em consideração, por outro lado, que o projeto retroagiria em relação a muitas questões tramitadas em julgado, seria inconstitucional quanto a este aspecto, isto é, aqueles dos casos dos grevistas, que foram levados aos tribunais. Finalmente, no concernente à indenização a que teriam direito os empregados reintegrados, seria o projeto inconstitucional também, eis que estaria prescrito o direito a pleiteá-la, nos termos da C.L.T., desde 2 anos do fato inquinado de ilegal, não podendo, portanto, mais, ser objeto de qualquer ação. Assim sendo, embora de acordo com a tese, somos contrários ao projeto pela forma e injuricidade com que está o mesmo redigido.



*Papéis e documentos forram paredes de salas sem fim: por quanto tempo?*

Advogados, juízes, desembargadores, corregedores, clientes, funcionários de cartórios, todos enfim, que trabalham em contacto direto com a Justiça são unânimes em afirmar e condenar a morosidade com que caminham os processos em nosso país. Em resumo: é um mal conhecido. Quais, porém, os meios de desburocratizar a nossa Justiça? A tão propalada reforma da Justiça seria realizada em que bases? São incógnitas ainda sem resposta.

#### No Forum de São Paulo

Apenas 20% dos 350 processos que dão entrada por mês na 4.<sup>a</sup> Vara Cível de São Paulo saem dos cartórios em que dão entrada. Esse Cartório, um dos de maior movimento do Forum paulista, atende a cerca de 200 a 300 pessoas por dia.

Já na 7.<sup>a</sup> Vara, dos 900 processos que dão entrada por mês, apenas 50 saem da circulação. Em geral, todos os cartórios se ressentem da falta de funcionários, como é o caso da 7.<sup>a</sup> Vara, onde há um ano faltam 5 funcionários, e sua substituição não se processa, inexplicavelmente, e para prejuízo de todos os que precisam dos serviços desse cartório.

#### Desequilíbrio

É sempre baixa a porcentagem dos processos que saem em relação com o número que entra em Cartório, em todas as Varas em geral. Na 16.<sup>a</sup> Vara (a mais nova de São Paulo, pôsto que aberta em 1931), de cerca de 5.255 processos que entram por ano apenas saem da circulação 3.600 aproximadamente. As cifras são eloquentes.

A situação é quase absurda, quase catastrófica, se acrescentar-se que o número dos processos aumenta cada ano mais, isto é, o movimento nos

cartórios é progressivamente mais intenso, em vertical impressionante.

Se não se processar dentro em breve a uma reforma na nossa Justiça, como será a situação de nossos cartórios atulhados?

#### Tribunal de Alçada: exceção

Deve-se reconhecer que o Tribunal de Alçada, de São Paulo constitui notável exceção, pois nêle os processos "andam" em escoamento rápido. Todavia, êle exige, hoje também, criação de novas Câmaras (talvez mais 7 solucionassem totalmente o problema, sendo 4 cíveis e 3 criminais). E no Tribunal de Alçada, cada seção tem um julgamento por semana, o que é pouco para o movimento atual.

#### 400 partes e advogados atendidos por dia

No Tribunal de Justiça, só uma sub-secretaria atende uma média de

400 partes ou advogados por dia, num total aproximado de 2.200 pessoas por dia. Esse movimento intenso é atendido por 20 funcionários (quando deveriam existir nessa seção pelo menos mais quatro), saindo da circulação mais ou menos um terço dos processos novos, intimações de acórdãos e decisões que entram nessa sub-secretaria.

#### Descentralização tem problemas

A descentralização da Justiça é uma das soluções mias comumente apontadas para resolver o problema atual. Todavia, nem todos aceitam essa solução sem reservas. E a crítica mais frequente é de que a tão anunciada descentralização traria problemas igualmente difíceis. Por exemplo: um juiz precisaria se locomover de um bairro para outro da cidade, dirigindo-se de uma audiência para outra, o que implicaria numa perda de tempo

Conclui na pág. seguinte



*Um acúmulo duplo de processos e de gente: drama da burocracia da Justiça.*

**Como dinamizar a ação da Justiça?**

e trabalho, atrasando os processos de outra forma.

**Juizes de paz poderiam resolver**

Nomeados segundo um critério mais rigoroso de seleção, os juizes de paz dos cartórios poderiam tirar 40% dos encargos do Forum se tivessem poderes para realizar despejos por falta de pagamento, processos simples que poderiam, sem qualquer problema, e com vantagens para a Justiça e as partes, serem resolvidos sem burocracia nos cartórios de paz.

**Varas especializadas em falências**

O número de processos de falências é tão grande que comportaria varas especializadas com pessoal competente.

Ao mesmo tempo porque não poderiam passar para as Varas de Família os inventários de maiores que atulham os cartórios cíveis?

**Mais juizes e desdobramento de varas**

De modo geral um juiz despacha uma média de 150-180 processos por dia. Média realmente impressionante de trabalho. A necessidade urgente de maior número de juizes se impõe. Já o número de funcionários — fora exceções — é suficiente, embora o espaço com que contam as dependências da Justiça sejam já exíguas para o volume de processos que abrigam os diversos setores do Tribunal, Forum e Tribunal de Alçada.

**Solução: desdobramento de varas**

Um cartório cível é auto-suficiente — do ponto de vista financeiro — para o govêrno, dando até uma margem de benefício. Portanto, fora o problema espaço, de fácil solução, não se compreende porque não se realiza um desdobramento considerável de varas, que facilitaria o caminho dos processos, sem ônus para o Estado. O movimento atual dos processos que tramitam na Justiça paulista exigiria, afirmam muitos, o dôbro do número dos cartórios já existentes. Outros, contudo, declaram que pelo menos mais dez varas já daria para fazer com que a Justiça caminhe desafogadamente em São Paulo. Atualmente, tal é o volume de processos, que com muita dificuldade a Justiça pode "falar".

*Esta é a primeira de uma série de reportagens de HN sobre os problemas da Justiça no Brasil e sugestões para sua reforma.*

10

## A nova lei do inquilinato

Pela alta importância de seus dispositivos, "HN" publica abaixo, na íntegra, a Lei do Inquilinato, recentemente aprovada pelo Congresso Nacional.

Art. 1.º — Fica prorrogada até 28 de fevereiro de 1962 a vigência da Lei 1.300, de 28 de dezembro de 1950, com as alterações posteriores e as constantes dêste diploma legal. Art. 2.º — São também prorrogados, pelo mesmo prazo estabelecido no artigo anterior, os contratos de arrendamento rural de qualquer modalidade. Art. 3.º — As inovações introduzidas no Art. 2.º da lei 3.844, de 15 de dezembro de 1960, não se aplicam às locações ajustadas por contrato escrito em vigor na data de sua publicação, com prazo determinado e que não contenha a cláusula de pagamento, pelo locatário, dos encargos ali referidos. Art. 4.º — As taxas dos serviços municipais e demais despesas que deverão ser pagas pelo locatário, nos termos do Art. 2.º da Lei 3.844, de 15 de dezembro de 1960, além do preço do aluguel, constarão discriminadamente do recibo que lhe fôr apresentado, sob pena do locador perder o direito ao ressarcimento dessas despesas, cujos comprovantes ficarão à disposição do locatário. Art. 5.º — Se o locador sugerir e o locatário o aceitar, por escrito, poderá ser, a qualquer tempo, mediante acôrdo, reajustado o valor do aluguel. Parágrafo único — O locatário recusando a proposta, o locador não poderá, durante um ano,

pleitear a restituição do imóvel, a não ser por falta de pagamento do aluguel e demais encargos da locação. Art. 6.º — Se o locatário na mesma cidade, possuir ou vier a adquirir prédio residencial com acomodações equivalentes àquele em que mora e alugá-lo a terceiro por preço superior, o prédio por êle ocupado terá o seu aluguel liberado. Arts. 7.º e 8.º — Vetados. Art. 9.º — Em caso de alienação do imóvel locado, o inquilino, em igualdade de condições, preço e garantias, terá sempre a preferência para a sua aquisição, a ser manifestada dentro de trinta (30) dias, a partir da data em que o locador lhe comunicar, por escrito, a intenção e a forma de vendê-lo. Parágrafo único — Havendo coproprietário interessado na compra do imóvel, desde que não possua outro prédio residencial, ser-lhe-á facultado exercer o seu direito de preferência anteriormente ao do locatário, também dentro de trinta (30) dias, contados nas mesmas condições acima estabelecidas, após o que começará a correr o prazo do inquilino. Art. 10.º — A mulher solteira, desquitada ou viúva que viva, em estado marital, com locatário solteiro, desquitado ou viúvo, fica assegurado, por morte do inquilino o direito de continuar a locação mediante as mesmas cláusulas então vigentes e sujeitas às disposições da presente lei. Art. 11.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**Crise da aviação comercial**

As companhias de aviação nacional estão atravessando momento de forte crise, sendo o seguinte seu retrato financeiro (milhões de €\$).

	Capital e reservas	Capital giro	Equipamento	Lucro deficit
Loide .....	933	2.266	1.082	+ 3
Panair .....	1.240	5.299	1.961	— 126
Cruzeiro .....	693	3.287	1.385	— 14
Vasp .....	611	2.328	1.140	+ 75

Enquanto isto, devido à crise universal das diversas companhias, na Europa pensa-se na feitura de um "pool" constituído das seguintes firmas: Lufthansa (Alemanha), Air France (França), Alitalia (Itália) e Ibéria (Espanha).

# Uma tese por mês

## Força maior e direito fiscal

*"O devedor não responde pelos prejuízos resultantes do caso fortuito, ou força maior, se, expressamente, não se houver por eles responsabilizado, exceto nos casos dos artigos 955, 956 e 957".*

Artigo 1.058 do Código Civil.

Com base neste dispositivo legal é possível uma real defesa em executivos fiscais impetrados pelas pessoas jurídicas de direito público, quando for o governo causador de males no mercado que justifiquem crise e falta de dinheiro para recolhimento dos impostos ou taxas devidas ou para cumprimento de outras obrigações.

Assim sendo, se a desorganização governamental provoca uma situação de tal instabilidade econômica, colocando um número razoável de firmas em situação de perigo financeiro, lada mais justificável, em face da nova lei, que fazer com que as obrigações do particular com o governo resolvam-se sem outro ônus para o particular que o já sofrido pela má administração pública.

Outra não é a interpretação que decorre da aplicação do artigo 1.058 do Código Civil.

Diz o mesmo que:

*"O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior..."*

Isto vale dizer que sempre que haja ocorrência de caso fortuito ou força maior está o devedor desobrigado do compromisso de saldar as suas dívidas, pois que sofre também os prejuízos decorrentes desta inevitável situação.

A nova lei equipara o caso fortuito à força maior. Em verdade, na doutrina há clara distinção entre um e outro.

Caso fortuito é, na definição de vuc., "o acidente produzido por força física ininteligente, em condições que não podiam ser previstas pela

parte". Assim sendo, um fenômeno natural, como tempestades ou algo semelhante que provoque grandes prejuízos a certo comerciante, torna-o desobrigado do cumprimento de seus deveres por impossibilidade independente de suas forças e de sua previsão.

Fôrça maior, por outro lado, no dizer de Clóvis Bevilacqua é "o fato de terceiro, que criou, para a inexecução da obrigação um obstáculo, que a boa vontade do devedor não pode vencer".

Assim a força maior caracteriza-se por ser fruto de interveniência de um terceiro, sendo assim a inevitabilidade o seu característico primeiro. Se por exemplo um navio não pode sair do porto por embargo ilegal de autoridade portuária causando impossibilidade do cumprimento de obrigações (o exemplo é do autor do projeto de nosso Código Civil, não é mais responsável pelo seu cumprimento o devedor.

A nova legislação, contudo, deixou o elemento diferenciador da imprevisibilidade de lado e importou-se apenas com a inevitabilidade, sendo esta a verdadeira essência da força maior e do caso fortuito.

Desta maneira, o caso fortuito e a força maior são considerados iguais pelos seus efeitos, justificando ambos o não cumprimento de obrigações pelo artigo 1.058.

É claro que a própria lei oferece exceções, isto quando o devedor:

*"Expressamente se houver por eles responsabilizado e nos casos dos artigos 955, 956 e 957".*

É óbvio que no primeiro caso, se houver no contrato obrigação de cumpri-lo, mesmo na possibilidade de ocorrer caso fortuito ou força maior, não poderá o devedor alegar em seu benefício algo que já previra e que considerou evitável.

Quanto às exceções dos artigos 955, 956 e 957 é o próprio comentador do Código, Clóvis Bevilacqua, na sua mais autêntica interpretação, que diz:

*"No caso de mora, porém, o caso fortuito ou de força maior não excusa, se aconteceu depois da mora que não teve culpa no atraso da prestação ou que o dano ocorreria, ainda quando a obrigação fôsse desempenhada oportunamente. É a exceção que o artigo 1.058 consigna com a remissão dos artigos 955, 956 e 957. Aliás, a remissão deverá limitar-se ao último dos artigos citados".*

Eis como a nova lei resolve as obrigações não cumpridas por caso fortuito ou de força maior pela lei definidos.

*"Verifica-se no fato necessário,*

*cujos efeitos não era possível evitar ou impedir".*

Na prática, a aplicação desta determinação legal é a única salvação do contribuinte contra o Fisco, quando em épocas de crise não consegue solucionar satisfatoriamente seus negócios.

A crise provocada normalmente por certa imprevidência do governo não pode beneficiar unicamente ao autor da mesma, que pelo novo processo estaria impedido de "usufruir a própria torpeza". Ora, desta forma, em todos os executivos fiscais, quando se torna possível determinar a razão da queda de negócios e da dificuldade financeira das firmas, nada mais justo que esta espécie de defesa seja apresentada e com reais possibilidades de êxito, se a Justiça buscar interpretar o direito na sua mais pura e mais correta hermenêutica jurídica-social.

## Siderurgia

### América Latina e Siderurgia

Os países da América Latina importaram durante o ano de 1959 um total de 1.768.000 toneladas de aço. Essas importações, apesar das anunciadas expansões e construções de novas usinas latino-americanas, deverão atingir 2.326.000 toneladas em 1965. Segundo estimativas oficiais, apenas três países — Brasil, Chile e México — estarão aptos a exportar ferro naquela época. De todas as nações, apenas o Brasil e México registraram mais visível progresso em suas respectivas produções de aço, dentre todos os países da América Latina. De 53 para 59, o Brasil aumentou em 83% sua produção, e o México, nesse período teve um aumento de 62%.

### Usina eletro-siderúrgica no Recife

O Banco do Nordeste do Brasil S. A., anunciou ter assumido compromisso, perante a Cia. Siderúrgica do Nordeste (COSINOR), de subscrever 200 mil ações preferenciais do aumento de capital que aquela sociedade deverá promover dentro de curto período, como parte do financiamento necessário à implantação de uma eletro-siderúrgica no Recife. No início de suas atividades o projeto terá capacidade para produzir 52 mil toneladas de aço por ano, sendo: 23 mil ton. de perfis redondos, 10.000 ton. de perfis leves, 15 mil ton. de arames, e 4 mil ton. de "billets". Numa segunda etapa, essa capacidade será elevada a 120 mil toneladas, com a produção associada de chapas médias, finas, e perfis leves.

## Auto-tópicos

### 12 Teste para o valor dos automóveis nacionais

R. A. Serra de Castro

Três e quatro de junho foram dias de grande repercussão para a qualidade da indústria automobilística nacional. De fato, com a realização da prova de Interlagos, foi possível bem avaliar-se o valor dos carros que a ela concorreram, dada a grande distância percorrida, o que, obviamente, exigiu das máquinas extraordinário esforço. Essa grande prova foi reservada a carros fabricados no Brasil e foi esta a segunda vez que teve lugar. É, sem dúvida uma prova dura e só o fato de um dos competidores conseguir terminá-la já deveria constituir motivo de júbilo geral e de orgulho para nossa indústria automobilística. Os 31 carros que competiram foram:

FNM 2000 — modelo JK (Alfa Romeo) — 5.

SIMCA — 9 (todos equipados com motor do Presidente; excluindo um que tinha mesmo o motor de Chambord).

DKW-Vemag — 12 (sòmente um estava equipado com motor de 900 cc; todos os outros com motor de 1000 cc).

Volkswagen — 3.

Renault-Dauphine — 2.

A saída foi dada às 4 horas da tarde de sábado, dia 3. Largam-se os 31 carros concorrentes. Vinte quatro horas depois na tarde de domingo, dia 4, chegaram à meta final, 27 dos 31 carros, o que constituiu um resultado mais que satisfatório, mesmo levando em consideração que muitos deles foram forçados a longas paradas nos boxes, em consequência de defeitos.

Dos 4 automóveis que pararam definitivamente durante a corrida, 3 tiveram êste mau êxito por capotagem e um por defeito mecânico.

Foram as seguintes as classificações obtidas nesta grande prova:

#### Classificação geral até a 5.ª colocação

- 1.º — Francisco Landi e Christian Heins, com o carro n.º 2, um "JK" — 308 voltas.
- 2.º — Alvaro Varanda e Eugênio Martins, com o carro n.º 1, um "JK" — 307 voltas.
- 3.º — Camilo Cristofaro e Jean Louis Lacerda, com o carro n.º 30, um "JK" — 307 voltas.
- 4.º — Aylton Varanda e Mario Olivetti, com o carro n.º 27, um "JK" — 307 voltas.
- 5.º — Zoroastro Avon e Waldemir Costa, com o carro n.º 5, um "Simca" — 296 voltas.

#### Classificação na categoria até 1.550 CC da 1.ª à 5.ª colocação

- 1.º — Karl e Henrique Iwers — carro n.º 4 — DKW-Vemag — 294 voltas.
- 2.º — Milton Nascimento e Juvenal Terra — carro n.º 10 — DKW-Vemag — 274 voltas.
- 3.º — Luiz Rodrigues e Iraê Aranha — carro n.º 12 — DKW-VEMAG — 267 voltas.
- 4.º — Antônio Versa e Arnaldo Pacini — carro n.º 13 — DKW-Vemag — 259 voltas.
- 5.º — José Otaviano Cury e Rubens Apovian — carro n.º 40 — Volkswagen — 256 voltas.

#### Classificação até a 5.ª colocação no "índice de performance"

- 1.º — Francisco Landi e Christian Heins — carro 2 "JK", com 0,968.
- 2.º — Alvaro Varando e Eugênio Martins — carro 1 "JK", com 0,965.
- 3.º — Camillo Cristofaro e Jean Louis Lacerda — carro 30 "JK", com 0,965.
- 4.º — Luiz Pereira Bueno e Danilo de

Lemos — carro 26 "Renault-Dauphine", com 0,953.

- 5.º — Karl Henrique Iwers — carro 4 DKW-Vemag", com 0,951.

#### Noticiário

Fazemos um apêlo à Fábrica Nacional de Motores para que regularize a entrega, aos candidatos em geral dos FNM-2000 "JK". Os interessados são muitos, e por isso, a prioridade para parlamentares e outras mais devem cessar.

A nossa indústria automobilística foi criada tendo como uma de suas finalidades facilitar a todos a aquisição de carros. No entanto, não é isso o que acontece. No Brasil continua comprando automóvel sòmente quem pode dispôr de vultosas quantias.

Financiamento é coisa que nunca existiu, de modo que da forma em que são efetuadas as vendas é impossível um chefe de família da classe média pensar em comprar automóvel.

Fala-se em uma completa remodelação da carroceria do Aero-Willys em meados de 1962. Isto, aliás, será uma boa medida, pois o atual modelo já está desatualizado, pois é a cópia do Aero-Willys americano de 1955.

Aqui vão, para os interessados, os preços atuais dos Rois-Kart:

*Modelo Junior*, com motor de 48 cc. (para crianças até 16 anos) €\$ ... 74.000,00.

*Modelo Senior*, com motor de 125 cc, 4,5 H.P. (para adultos) €\$ ..... 116.000,00.

*Modelo C* (competição), com motor de 125 cc, 5,5 H.P., com freio de disco e pneus tipo slick à 125.000,00. o motor B.X. 125 cc, 4,5 H.P. €\$ 36.000,00.

Fricção automática "Centro matic" €\$ 50.000,00.



Dois carros da British Motor Corporation: Austin 850 e Morris 850. São êles mecânicamente idênticos, com motor de quatro cilindros e velocidade de 74 milhas por hora. Vai de 0-60 m.p.h. em 26,5 segundos. Consumo de gasolina é de 40/50 m.p.g.

## Uma página da História para o Senhor Presidente

Ives Gandra da Silva Martins

No artigo do mês anterior, abordamos o problema da intervenção estatal no campo da iniciativa privada, fenômeno que consideramos perigoso para o Ocidente, quando não devidamente controlado, mormente levando-se em consideração que a opinião pública, nos últimos tempos, tem sido facilmente presa de agitadores profissionais perspicazes e bem conduzidos para auto-destruir aquilo que poderíamos chamar de Estrutura do Mundo Livre.

Alertamos, então, quão fácil era à qualquer governo em dificuldades para solucionar seus problemas de administração, culpar as classes produtoras, a fim de dar a seu povo justificativas de suas atitudes e malogros, assim como mudar o objeto do descontentamento nacional para os capitalistas ou detentores das riquezas.

Tal orientação demagógica e muito própria de repúblicas sub-desenvolvidas econômica e culturalmente, caracteriza-se, todavia, pelo forte perigo de estarem seus governos, insensivelmente, caminhando para o totalitarismo econômico e, portanto, aproximando-se do extermínio das condições fundamentais e mínimas para seu enquadramento nos regimes orientais.

Opinamos, portanto, em conclusão, que toda a intervenção estatal, se não fôsse bem preparada e fruto autêntico das necessidades da nacionalidade, corria o risco de ser apenas, na forma, demonstração de demagogia e, no conteúdo, eliminação das bases estruturais das próprias instituições do país.

Daquele artigo para cá, o governo federal no Brasil, em quem sempre depositamos acentuada confiança, parece, todavia, começar a perder as antenas do equilíbrio direcional, a ponto de, tocando a tecla do conducionismo estatal, estar esquecendo a

música democrática ocidental, com a invasão, às vezes arbitrária, pelo terreno dos direitos constitucionais do cidadão brasileiro.

Sabemos que há na atual administração federal forte tendência para solucionar a curto prazo e com métodos revolucionários, no sentido apenas da condução dos negócios públicos, os problemas inerentes à nossa economia do país sub-desenvolvido em crise de crescimento. Sabemos, outrossim, que tem o atual governo dispensado considerável atenção a todas as formas de fácil ou difícil enquadramento destes problemas à sua capacidade financeira e aos seus meios de realização. Sabemos mais que luta, realmente, este governo, com a melhor das intenções para acelerar o engrandecimento em todas as dimensões do nosso país. Mas apesar de sabermos tudo isto, continuamos a temer, e cada vez mais, que venha o atual governo ser vítima de sua própria intenção solucionista, pela demasiada intervenção na economia privada e pela ativação de ânimos entre as classes produtoras e o proletariado, que ao invés de unirem-se, estão, dia após dia, mais afastados.

Somos da opinião que todo o homem público deve ser um amante da história, pois que apenas ela ensina pelas lições do passado a conduzir o presente em busca de um melhor futuro. Somos mesmos daqueles que, outrora, aceitaram a idéia que a grande diferença entre o historiador e o político é a deque enxerga aquele os fatos humanos com a universalidade intemporal e fática que o político não consegue ver, por demasiado preso à sua época e sua terra, não podendo, portanto, aproveitar a experiência das civilizações que nasceram, cresceram e morreram, conduzidas também por homens que não examinaram devidamente o passado.

Eis a razão porque, admiradores que somos da história e sabedores

dos notáveis conhecimentos presidenciais da matéria sobre qual foi professor, resolvemos no artigo deste mês lembrar o governo trágico e idealista do mais visionário imperador chinês, Wang Mang, que governou a China de 9 a 22 A.C.

Wan Mang era primo irmão do último imperador dos Hans anteriores, mas nascido pobre, e conhecedor profundo dos problemas que assolaram as classes desprotegidas, principalmente camponesas, em sua época. Confucionista convicto e político de rara habilidade, conseguiu, graças à sua comunhão com o povo e sua descendência imperial, à morte de seu primo, ser elevado à direção do governo chinês, contra todos os herdeiros eventuais, numa verdadeira revolução branca na história do país.

Uma vez no governo, o popular imperador buscou executar de imediato o programa, que se impusera, isto é, de melhorar as condições da classe camponesa, tirando das classes poderosas o necessário para tanto.

Seu programa se resumia em 6 itens heróicos, a saber: Reforma monetária, modificação das formas de posse da terra, abolição da escravatura, criação de monopólios estatais, reforma tributária e controle de preços.

O primeiro dos itens, a reforma monetária, constituiu em entesourar todo o ouro em circulação para os cofres públicos, substituindo as moedas em vigor por moedas de bronze. Com exceção dos "reis", ninguém no Império tinha direito a possuir ouro, sob pena de morte. Desta forma, procurou para o Estado a suficiente renda necessária ao financiamento agrícola das classes camponesas.

Como, todavia, o Estado não conseguia, não obstante a boa intenção governamental, suprir equitativamente toda a agricultura chinesa e como, por outro lado, os senhores feudais ficaram arruinados com a medida, pelo menos  $\frac{3}{4}$  dos camponeses ficaram em situação pior que anteriormente, não encontrando mais as fontes normais de financiamento pela ruína dos senhores locais, não tendo o apoio governamental necessário, devido à extensão territorial chinesa e à pouca comunicação dos diversos problemas setoriais e sendo obrigados a empenharem-se a juros altíssimos com os poucos usurários, que fugiam ao controle central.

A crise das duas classes provocou, no Império, forte onda de descontentamento e miséria, sendo o governo obrigado sucessivamente a desvalorizar a moeda, em busca de uma

## Tipos humanos: introvertidos e extrovertidos

Prof. João Carvalhaes

Os estudiosos da tipologia humana estabeleceram vários padrões de comportamento e os classificam de diversos modos. Nenhum deles, até hoje, satisfaz plenamente. A dificuldade que este estudo apresenta é a de que o processo de classificação não apresenta um maior desdobramento de tipos, reunindo sempre em dois ou três uma soma infinita de traços ou características.

Adotaremos, entretanto, a classificação clássica dos tipos.

**Introvertidos e extrovertidos**

Em linhas gerais, o introvertido tem a sua atenção voltada para si mesmo. O seu "EU" é o único do mundo. Caracteriza-se por:

1 — ser auto-suficiente. Considera-se em condições de resolver sozinho os seus problemas e, raramente, pede colaboração de outros para a solução dos mesmos. Ele sabe sempre como conduzir a sua vida;

2 — ser facilmente afetado pelos elogios e pela censura. Se de um lado, o elogio o eleva e provoca nele euforia, de outro a censura constitui um estímulo que tanto pode fazê-lo reagir enérgicamente, como levá-lo a um estado de abatimento;

3 — por ter movimentos descontrolados ao enfrentar situações que, normalmente, evita. Basta vê-lo atravessar, sob os olhos de um grupo de espectadores (cerimônias religiosas, sociais, etc.), para observar o descontrole motor do andar e nas maneiras;

4 — reescrever as cartas e nelas introduzir entrelinhas e sublinhas. Conhecemos um introvertido que, de início, pede à secretária para copiar, à máquina, uma carta rascunhada. Relê-a, corrige-a. A carta é batida novamente. Tem outras idéias e as introduz de novo e um serviço datilográfico é definitivamente feito. Se a vemos, vamos encontrar palavras escritas entre aspas e reticências;

5 — ser discreto na escolha de sua indumentária. Dificilmente vêmo-lo com uma gravata vermelha ou desenhada. O feitio da sua roupa nunca está atualizado;

6 — ser impiedoso na franqueza. Diz o que pensa a respeito das pessoas, acreditando que esta forma de conduta é a mais honesta;

7 — ser sempre sincero na maneira de se conduzir. É exageradamente leal aos poucos amigos que tem. Diz que prefere ter um ou dois amigos do que muitos;

8 — viver mais isoladamente. É pouco sociável e prefere músicas mais melodiosas;

9 — permanecer mais tempo nas atividades comerciais ou domésticas. Receia sempre alterar a direção do futuro e conserva sempre a situação alcançada;

10 — sentir mais as dificuldades. É, por isso, pessimista nos planos traçados.

Há estudiosos no assunto que chegam a afirmar que os introvertidos são menos felizes por terem uma vida sociável pouco intensa e por serem mais sensíveis. Os vendedores experimentados já conhecem esse tipo de personalidade. Sugerimos estas atitudes, ao se depararem com os seguintes tipos:

**Auto-suficientes**

Não tente querer auxiliá-lo a raciocinar. Deixe-o pensar como bem entender; satisfaça-o com a idéia de que somente ele é que sabe tudo; contudo, apresente suas objeções nos momentos mais adequados, isto se ele o permitir. Ao fazê-lo, entretanto, mostre-se admirador do seu conhecimento.

Faça-o com firmeza, com convicção e elevação.

**Elogios e censura**

Experimente elogiá-lo de algum feito ou de alguma coisa que mereça realmente a nossa atenção. Se perceber que o resultado foi favorável, repita a "dose". Nunca o critique ou lhe dê qualquer idéia de que o leve pensar com crítica.

**Dificuldade de expressão**

Procure não tomar conhecimento da dificuldade que tem ao se exprimir. Ajude-o, com habilidade, sem demonstrar que "você" se sairia muito melhor.

**Franqueza**

Saiba receber com carinho toda e qualquer referência "chocante" feita pelo comprador a respeito do produto ou sobre a firma. Nesses momentos, não seja muito sensível ou indiferente. Aconselhamos, finalmente, um tratamento "planejado" aos freqüentes com características de um introvertido.

**Extrovertidos**

De um modo resumido, o extrovertido é o tipo oposto ao do introvertido. Apresenta os seguintes traços:

1 — Expressa suas preocupações com as coisas que se passam ao seu redor.

2 — Canaliza sua razão emocional por contínuas atividades, sempre com interesse para o mundo exterior.

3 — Nos seus pensamentos sempre existem companheiros.

4 — Tem inclinações para tornar-se amigo do sexo oposto.

5 — Usualmente toma cuidado de não ofender o sentimento do próximo.

6 — Sorri, facilmente, e é expansivo e expressivo.

7 — É, provavelmente, homem que "com tudo concorda" ou que, talvez, no lar, usa palavras amorosas colocadas no diminutivo.

Muitas outras características antagônicas aos dos traços do introvertido, são notadas. Aconselhamos, também, as seguintes atitudes:

**Inclinações a serem amigos**

Procure lembrar de alguém que o conhece. Crie uma situação que lhe facilite tornar-se seu amigo.

**Ofensa ao sentimento dos outros**

Pense sempre duas vezes para falar sobre assuntos diversos, pois, qualquer descuido dará a entendê-lo que "você" gosta de ofender o seu semelhante. Fale-lhe sobre tudo, mas com cuidado.

**Fácilmente sorriem**

Não se iluda com a facilidade com que ele aceita a sua argumentação. Ele poderá concordar com tudo e no final do "processo" deixar de comprar o produto. Não deixe de enriquecer suas argumentações ao convencê-lo a respeito da qualidade do artigo, mesmo que "você" perceba tê-lo conquistado logo nos primeiros momentos.

Temos um terceiro tipo que é o ambivertido, isto é, o tipo que tanto possui traços do introvertido como

Conclui na pág. 24

## Destques

Darcy Bossio, diretor da M. G. Indústrias de Artefatos de Metais tem nos últimos tempos passado a maior parte de seu tempo em Brasília, onde está a sua indústria fazendo grandes negócios.

Simão Kasinsky diretor da Mecânica Balli, patrocina semanalmente em seu apartamento de Santos aos domingos, agradáveis reuniões de industriais, onde são discutidos assunto de alto interesse econômico aliados a pitorescos passatempos. Autêntica "bossa-nova" para capitães de indústria.

O Sr. Vitorino Freire, há uns 20 ou 25 anos atrás, era uma espécie de mço de recados do falecido General Aristarcho Pessoa (Comandante das tropas revolucionárias de 30 em Minas Gerais). Mais ou menos como cria da casa, fazia suas refeições na casa do General. Muito prestativo, ganhou logo a estima do velho Aristarcho e de sua esposa, Nair Sadok de Sá.

Há alguns anos atrás conhecido juiz de direito da Guanabara (então Distrito Federal), muito pródigo em concessão de Mandados de Segurança na importação de automóveis, foi apresentado pelos importadores com um finíssimo piano.

Dom José Távora, bispo revolucionário de Aracajú, é irmão do Deputado Lamartine Távora do PTB pernambucano. Foi, o parlamentar, diretor do I.A.P.C. e é dessa sua fase que contam horrores dele.

Geraldo Banas, sempre ampliando sua organização, hoje de prestígio nacional (sabe-se que se uniu a "The Economist" recentemente, a maior organização de pesquisas econômicas do mundo) adquiriu agora a revista "Senhor".

Racz, construtora de instalações in-

dustriais, parece ser uma das potências do ramo hoje em São Paulo: conta com nada menos de 1.200 operários, 36 engenheiros e 120 empregados administrativos em seu quadro de pagamentos.

O primeiro partido a ter uma assessoria técnica, formalmente organizada e oficialmente criada, será o Partido Libertador (Secção de S. Paulo). Será um órgão integrado por jovens profissionais liberais e se destinará a assessorar os parlamentares em seus discursos e apresentação de projetos de lei.

Dentre os atuais diretores do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, um foi mantido a pedido do Presidente do estabelecimento, o Brigadeiro Faria Lima: foi o Sr. Cleantho de Paiva Leite, cujo trabalho entusiasmou o Brigadeiro.

O Prefeito Prestes Maia está dirigindo a Prefeitura com rara e surpreendente vitalidade. Contrariando as expectativas de seus opositores, é o primeiro a chegar ao Gabinete e tem sido de um rigor férreo nas suas decisões.

Alarmada a indústria de calçados com a possibilidade de voltar a recolher o imposto de consumo por selagem direta.

O Senador Vitorino Freire é uma das poucas pessoas a quem o Presidente Jânio Quadros dá seu número de telefone privado, autorizando o Senador a chamá-lo a qualquer hora.

Carlos Murillo é um jovem deputado federal do PSD mineiro. Primo de JK, foi seu oficial de Gabinete e, posteriormente, por ele eleito deputado estadual e deputado federal. É o parlamentar mais chegado ao ex-presidente. Sem prestígio eleitoral próprio, tem 30 anos e vive exclusivamente em função de Juscelino.

O homem que mais compartilha das confidências do Governador Juracy Magalhães é o Sr. Ruy Santos, chefe de sua Casa Civil. Romancista e deputado, é, sem dúvida, uma das grandes figuras da atual política baiana.

Getúlio Salles Vidal está hoje representando a Companhia Aromática Brasileira, Industrial, Agrícola e Comercial em grande setor do Estado de São Paulo, estando a substituir com brilho Ives Gandra da Silva Martins, hoje diretor financeiro do C.B.S. — Consórcio Brasileiro de Serviços.

Guilherme Rudge Leite, da Cobrasma, foi um dos consolidadores do projeto de normas comerciais, hoje em discussão final na Associação Brasileira de Forjarias.

Gilberto Arruda Sampaio substituiu no mês de junho Victor Resse Gouvêa na presidência da Associação Brasileira de Forjarias.

## As maiores «culturas temporárias» do Brasil

Segundo dados recentemente divulgados pelo Serviço de Estatística da Produção, do Ministério da Agricultura, as maiores culturas "temporárias" brasileiras que tiveram um valor de produção acima de um bilhão de cruzeiros, relativos a 1959, foram as seguintes:

### Cereais

Arroz — com 4.101.447 toneladas no valor de €\$ 37 bilhões 855 milhões (números redondos); Milho, com 7.786.739 toneladas, no valor de €\$ 38 bilhões 896 milhões; Triog, com 610.884 toneladas no valor de €\$ 7 bilhões 649 milhões.

### Leguminosas alimentícias

Feijão, com 1.549.643 toneladas, no valor de €\$ 24 bilhões 602 milhões. A soja atingiu em 1959 a apenas €\$ 867 milhões 34 mil, com uma produção de 151.574 toneladas.

### Tubérculos e raízes

Batata doce, com uma produção de 1.187.291 toneladas, no valor de €\$ 2 bilhões 625 milhões; Batata inglesa, com 1.824.788 toneladas, no valor de €\$ 7 bilhões 472 milhões; Mandioca, com 16.578.134 toneladas, no valor de €\$ 18 bilhões 779 milhões.

### Plantas industriais

Algodão, com 1.396.254 toneladas, no valor de €\$ 25.564 milhões; Amendoim, com 357.535 toneladas, no valor de €\$ 2 bilhões 855 milhões; Cana-de-açúcar, com 53.447.230 toneladas, no valor de €\$ 20 bilhões 760 milhões; Fumo, com 151.457 toneladas, no valor de €\$ 4 bilhões 499 milhões; Mamonha, com 180.245 toneladas no valor de €\$ 1 bilhão 227 milhões.

### Outras culturas

Cebola, com 184.974 toneladas no valor de €\$ 2 bilhões 867 milhões; Tomate, com 409.219 toneladas no valor de €\$ 3 bilhões 144 milhões. A melancia atingiu a 81.486 unidades de mil frutos no valor de €\$ 906 milhões 612 e o abacaxi a 164.817 unidades de mil frutos no valor de €\$ 886 milhões 831 mil.

## Tributação indevida em processo fiscal

16 Tem se repetido, com frequência, por parte do fisco, em matéria de legislação sobre imposto de consumo, interpretação errônea do diploma alusivo, em processo em que se levanta dúvida a propósito da incidência do tributo mediante consulta prévia e tempestiva por parte do contribuinte. O fisco tem entendido de exigir, mesmo estando a consulta pendente de solução final, os acréscimos moratórios, o que tem levado o contribuinte a recorrer a juízo para salvaguardar seus legítimos direitos. Nesse sentido é a seguinte a sentença há pouco proferida pelo sr. Hely Lopes Meirelles, titular da 1.ª Vara Privativa dos Feitos da Fazenda Nacional:

"I — Asea Alétrica S. A., impetrou o mandado de segurança contra ato do sr. Coletor Federal em Guarulhos, alegando em síntese: que sendo fabricante de transformadores elétricos e vendendo-os a empresas concessionárias de serviços de energia elétrica, não estava sujeita ao imposto de consumo; que, entretanto, pela lei n.º 3.520, de 30 de dezembro de 1958, regulamentada pelo Decreto n.º 45.422, de 12 de fevereiro de 1959, os produtos da impetrante se tornaram passíveis da incidência de 2% de imposto (alínea 17, n.º 1), mas em face do art. 109, do Decreto n.º 41.019, de 26 de fevereiro de 1957, que regulamenta os serviços de eletricidade, as empresas concessionárias desses serviços estão isentas do imposto de consumo sobre materiais que adquiram para utilização em suas atividades; que diante desse último dispositivo legal surgiu a dúvida sobre os produtos vendidos a concessionárias de serviços de energia elétrica, e, diante dessa situação, a impetrante formulou consulta à Recebedoria Federal em S. Paulo; sendo a resposta favorável à incidência, recorreu da solução para a Diretoria das Rendas Internas; que tardando a resposta final, a impetrante tomou a iniciativa de recolher o tributo na importância da conformidade da ali-

quota legal, que totalizou €\$ 858.618,50, em 8 de agosto de 1960; que a despeito de se tratar de recolhimento espontâneo, feito de acordo com a permissão do art. 107, letra c, do Regulamento do Imposto de Consumo, o impetrado está exigindo a multa de 50%; que no entender da impetrante essa exigência é ilegal e lesiva de direito líquido e certo do contribuinte, qual seja o de recolher o imposto *sem multa* enquanto aguarda solução final de consulta à autoridade competente, sobre a incidência ou não do tributo, pelo que pede a necessária segurança, para eximir-se da sanção fiscal que lhe está sendo aplicada.

Concedida a liminar e requisitadas as informações, prestou-as o impetrado, sustentando a legalidade de sua exigência. A Procuradoria da República subscreveu as informações e opinou pela denegação da segurança.

## II — Decido:

pretende a impetrante, como contribuinte do imposto de consumo, eximir-se da multa que lhe fôra aplicada pelo fato de recolher o tributo, sem acréscimos moratórios, enquanto aguardava a solução final de sua consulta sobre a incidência ou não do referido imposto.

A razão está com a impetrante. E está, porque a legislação vigente do imposto de consumo admite expressamente a "consulta" como meio hábil a solucionar dúvidas que surjam na aplicação da lei tributária respectiva (Decreto 45.422/59, arts. 342 e 343). Da resposta de primeira instância admite recurso voluntário para o Diretor das Rendas Internas, independentemente de depósito (art. 343, § 1.º). A lei não diz quais os efeitos desse recurso, mas, no seu silêncio, só é admissível a regra recursal do recebimento em ambos os efeitos.

No interregno entre a formulação da consulta e a solução final, não pode o contribuinte estar sujeito a qualquer penalidade fiscal pelo não re-

colhimento do tributo ou pelo seu recolhimento sem acréscimos moratórios, como é o caso dos autos. Injurídico seria que a lei permitisse a consulta e sujeitasse o contribuinte a sanções fiscais enquanto aguardasse a solução administrativa de sua indagação. Se a solução está pendente de julgamento, e se o recurso devolve o conhecimento da matéria à instância superior e suspende os efeitos da decisão inferior, não se pode dar eficácia a resposta inicial contrária ao consulente, nem considerá-lo em infração pelo não recolhimento do tributo, ou pelo seu recolhimento no montante da incidência, sem mais gravames.

Pondere-se, ainda, que a função legal da consulta é, precisamente, evitar que o contribuinte incorra em falta passível de penalidade. Desde que a consulta tenha sido formulada em tempo oportuno e em forma legal à autoridade competente, fica o contribuinte livre de quaisquer sanções fiscais, enquanto o fisco não lhe solucionar definitivamente a dúvida.

Essa a orientação sufragada pela doutrina (Rubens Gomes de Souza, "Compêndio de Legislação Tributária", 1954, pág. 195 — Araujo Ferreira e Costa Filho, "Regulamento do Imposto de Consumo", 1959, pág. 170 — Antonio Leite, "Comentários à Lei do Imposto de Consumo", 1959, pág. 278), e acolhida pela legislação vigente, que integrou a "consulta" no processo tributário brasileiro, dentre os instrumentos de esclarecimento do contribuinte (Tit. III, cap. XII, do R.I.C. n.º 45.422, de 12-2-1959).

III — Pelos fundamentos expostos, concedo a segurança pedida na inicial para eximir a impetrante do pagamento da multa ou acréscimos moratórios sobre o imposto recolhido enquanto depender de solução a consulta formulada sobre a incidência do imposto de consumo sobre os produtos discriminados neste mandado, ficando confirmada a liminar.

Custas na forma da lei.

Recorro de ofício para o Egrégio Tribunal Federal de Recursos."

## Nossa opiniao

A decisão acima veio a esclarecer um dos pontos que vinha sendo motivo de atritos entre fisco e contribuinte. Falta, ainda, esclarecer se a consulta exime o contribuinte do recolhimento da diferença do tributo, caso a decisão venha a optar por taxa mais elevada do que aquela que vinha sendo cobrada pela consulente, mesmo antes da decisão dada pela auto-  
Conclui na pág. 24

# Notas Econômicas

## Baixa rentabilidade

As ações de companhias comerciais e industriais, em geral, oferecem rentabilidade baixa. Do estudo de 28 ações mais frequentemente negociadas nas principais Bolsas do País, nos últimos 3 anos, foi apurada uma taxa média de dividendos de 8,5% ao ano.

## Vendas da Willys

As vendas da Willys-Overland do Brasil devem ter alcançado, segundo previsões, de janeiro a 30 de junho do corrente ano, cerca de 25 bilhões de cruzeiros e os lucros líquidos 2 bilhões.

Os bens contabilizados dessa grande empresa atingiram a cifra de 7,5 bilhões de cruzeiros. Feita a reavaliação do ativo, acredita-se que esse valor seria de 18 bilhões.

## Guanabara: 149 bancos

A rede bancária da Guanabara, considerada a mais importante do país, conta, no momento, com 149 bancos, sem considerar o grande número de agências de cada um desses estabelecimentos.

## Automóveis

Segundo estatísticas reveladas pelo GEIA a capacidade de produção da indústria automobilística nacional era, a 30 de outubro de 1960, de 215.000 veículos por ano, compreendendo os caminhões, "jeeps", automóveis e outros, para uma jornada de trabalho de 8 horas.

## Consumo de aço

Durante o período de 1955/1959, o desenvolvimento da produção e do consumo de aço no Brasil foi da ordem de 15% para a produção e de 14% para o consumo. A produção passou de 932.000 toneladas em 1955 a ..... 1.492.000 em 1959, e o consumo de 28,5 Kg por habitante para 40,30 Kg.

## Produção nacional

A produção siderúrgica nacional provém de 50 unidades industriais, das quais as quatro maiores produzem 80% do total (Companhia Siderúrgica Nacional, Cia. Siderúrgica Belgo Mineira, Jafet e Mannesmann).

Em 1964 novos grandes produtores deverão entrar no mercado, como USIMINAS e COSIPA (500.00 toneladas cada uma). A produção nacional se elevará, então, para 4.000.000 de toneladas aproximadamente.

## Resultados da missão Mariani-Moreira Salles

Os resultados da missão Mariani-Moreira Salles apresentaram, em número, os seguintes resultados:

Créditos consolidados: Fundo Monetário Internacional: 140 milhões; Eximbank: 600 milhões; bancos particulares: 114 milhões; companhias de petróleo: 70 milhões; total: 924 milhões.

Créditos Novos: Fundo Monetário Internacional: 140 milhões; Eximbank: 168 milhões; bancos particulares: 58 milhões; tesouro americano: 170 milhões; total: 556 milhões.

O total das duas parcelas representa 1.480 milhões de dólares.

## 6 milhões de papel para livros

Anualmente vinham sendo importados, pelo câmbio privilegiado de 100,00, papéis para vários fins no valor de 37 milhões de dólares. Desses, 6 milhões eram para livros.

## Investimentos

De 1955 a 1960 entraram no país pela Instrução 113 quase 500 milhões de dólares. Dêsse total 45,5% são de origem norte-americana, 44,1% procederam da Europa, sendo que a Alemanha concorreu com 20,5% do total; de outras áreas da América vieram 6,2%, ao passo que do Oriente chegaram 4,2%.

## Alemanha-Brasil

A Alemanha Ocidental decidiu, após muita resistência, incluir o Brasil entre os beneficiários do Fundo de Desenvolvimento, que só cuidava de programas de cooperação e ajuda relativos à África e Ásia. Embora não tenham sido anunciados ainda dados quantitativos para 1961/62, cogita-se da aplicação de 200 milhões de marcos no nordeste por conta dessa verba.

## Renda "per Capita"

A renda "per capita" na América Latina é a seguinte: Venezuela, 540 dólares; Argentina 460; Uruguai 440; Chile 360; Cuba 310; Colombia 250; Panamá 250; Brasil 230; México 220; Equador 150; Paraguai 140; Perú 120.

## Financiamento

O Banco Interamericano de Desenvolvimento reservará 10 milhões de dólares para o financiamento das indústrias que se instalarem no Estado da Guanabara. Idêntica ajuda será dada ao Governo do Estado para empreendimentos que visem a solucionar o problema da energia elétrica.

## Depósitos bloqueados

Em 29 de abril último o montante dos depósitos bancários bloqueados na SUMOC elevava-se a 38.391.301 milhões de cruzeiros. Como a Instrução 207 determina que os bancos podem reduzir de 14% a 12% (até 1.º de agosto) seus depósitos à ordem da SUMOC, presume-se que, em 60 dias, os bancos disponham de 5.484 milhões de cruzeiros a mais em seus depósitos operáveis.

## Livros: preços majorados

A partir deste mês de julho entrou em vigor majoração de 60% nos preços do câmbio de custo do papel de €\$ 100,00 para €\$ 200,00, por dólar, conforme estabeleceu a Instrução 204.

## Em Belo Horizonte: usina metalúrgica de zinco

Dentro dos próximos vinte meses deverá entrar em funcionamento a usina metalúrgica de zinco, do Grupo Votorantim, cuja construção foi iniciada recentemente, em região próxima à usina de Três Marias, em Minas Gerais.

## Ascendente produção norte-americana de aço

Ascensão constante das cifras indicam recuperação da indústria do aço nos EUA após o pequeno recesso registrado em fins de 1960. De primeiro de janeiro a meados de abril do corrente ano a produção da indústria siderúrgica norte-americana atingiu 21,6 milhões de toneladas.

## Balança comercial da Argentina

Segundo dados divulgados pela Direção Nacional de Estatísticas e Censos da Argentina, o "deficit" da balança comercial desse país em 1960 atingiu a 170 milhões de dólares, enquanto as estimativas haviam fixado em 100 milhões esse saldo negativo.

# ABDC em guarda

18

Nesta página são publicadas decisões administrativas da Diretoria de Rendas Internas, Diretoria de Rendas Aduaneiras, Conselho de Contribuintes, que ofereçam aspectos interessantes, acompanhadas da opinião do seu Departamento Jurídico.

## 1 — Barris produzidos pelo próprio fabricante de vinhos e destinados ao seu acondicionamento. Incidência do Imposto de Consumo

DRI — Proc. n.º 94.822/61 — Parecer AT 622/61 — DOU de 22-6-61, página 5.647.

A Associação dos Vinicultores do Rio Grande do Sul formula a consulta abaixo transcrita:

"1 — Vários estabelecimentos vinícolas deste Estado (indústrias e cooperativas) possuem junto às cantinas de produção, fazendo parte integrante da sua indústria vinícola, tanoarias ou fábricas de barris para uso exclusivamente no acondicionamento do vinho destinado à exportação para diversos Estados da União, confeccionados em madeira de pinho, com capacidade de 40, 100 e 200 litros, usados unicamente pela mesma empresa produtora.

2 — É de se frizar que a mesma firma produtora de vinho, confecciona seus próprios barris, isto é, produz o material de acondicionamento necessário para a remessa à comercialização e consumo.

3 — Pergunta-se se é devido o Imposto de Consumo sobre este material de acondicionamento (barris) fabricados pela mesma indústria vinícola, pois o vinho é comercializado com o imposto devidamente pago em estampilhas, e sendo este o objeto básico da comercialização e aquele um simples complemento indispensável ao acondicionamento".

2. Não obstante não estar bem esclarecida a localização das fábricas produtoras de barris em relação às produtoras do vinho, entendemos que mesmo na hipótese de estarem locali-

zadas no mesmo prédio, sem implicar, portanto, na saída dos barris da fábrica, ainda assim será devido o imposto, uma vez que o fato gerador do mesmo é a entrega ao consumo. E esse fato, na hipótese, se verificou com a entrega dos barris ao fabricante do vinho para acondicionamento desse produto, não se cogitando de saber se o produtor dos barris e o fabricante do vinho sejam a mesma firma. Se as fábricas estiverem situadas em locais diferentes, terá que ser observado, pelo confeccionador dos barris, o disposto no art. 124 do R.I.C.

À consideração do Sr. Diretor D.R.I., em 8 de maio de 1961.

*Oswaldo Tancredo de Oliveira*, Assessor Técnico.

De acôrdo. O imposto de consumo será devido pelo fabricante dos barris se estes forem entregues ao consumo, ainda que consumidor e fabricante sejam a mesma firma e estabelecidos no mesmo prédio, não se aplicando à hipótese o disposto no § 1.º do art. 149, do Decreto n.º 45.422-51 (R.I.C.) porque esse dispositivo disciplina tão-somente os casos em que o produto final esteja sujeito ao pagamento do imposto por meio de guia. Publique-se e, em seguida, arquite-se.

D.R.I., em 12 de maio de 1961, *Augusto Lins e Silva Filho*, Diretor.

## Nossa opinião

A decisão do D.R.I. se funda num erro cometido na elaboração do Regulamento. O § 1.º do art. 149 das Normas Especiais do Imposto por guia, é a repetição do disposto no art. 5.º da Alteração 1.ª da Lei n.º 3.520, que trata das Normas Gerais, aplicáveis tanto aos contribuintes sujeitos ao imposto por guia como aos sujeitos ao imposto por selagem direta. O Regulamento restringiu a lei. Não há dúvida que os fabricantes de vinho que produzam também os barris, em seu estabelecimento, podem deixar de recolher o imposto incidente sobre os barris.

## 2 — Cumprimento de decisão em consulta sobre classificação fiscal de produto

D.R.I. — Proc. 112.444/61 — Parecer AT n.º 623/61 — DOU de 22-6-61, página 5.647.

Cia. Hansen Industrial, estabelecida em Joinville — Santa Catarina, recorre a esta Diretoria de despacho, proferido pelo Delegado Fiscal naquele Estado, que exigiu fôsse cumprida decisão da Junta Consultiva do Imposto de Consumo, que importava em taxaço mais elevada para pro-

duto de sua fabricação, a partir da data da publicação no *Diário Oficial*, quando, no entender da recorrente, devia ter sido a partir da sua ciência.

2. Não obstante a disposição constante da Lei de Introdução ao Código Civil sobre a vigência das determinações legais, as leis e regulamentos fiscais em geral e o Regulamento do Imposto de Consumo em especial, parecem consagrar o princípio específico da ciência pessoal do contribuinte para a vigência das decisões a cujo cumprimento é obrigado. Somente após esgotados os meios de se obter a "ciência pessoal" é que se recorre à publicação de edital no *Diário Oficial* ou em outros órgãos de publicidade. É o que prescrevem os arts. 295 e 296 do R.I.C., cujas disposições, salvo melhor juízo, podem ser aplicadas ao caso em tela.

3. Com essas considerações, somos porque se defira o pedido de reconsideração de que se trata, reformando-se, em consequência, o despacho do D.F. de Santa Catarina, para se declarar que a vigência da decisão está condicionada à ciência do contribuinte obrigado a cumpri-la, nela diretamente interessado.

À apreciação do Sr. Diretor.

D.R.I., em 10 de maio de 1961. — *Oswaldo Tancredo de Oliveira*, Assessor Técnico.

Defiro o pedido de reconsideração, decidindo de acôrdo com o item 3 do parecer da A.T., que aprovo. Publique-se, devolvendo-se, em seguida, o processo à D.F. de Santa Catarina para ciência do interessado.

D.R.I., em 12 de maio de 1961. — *Augusto Lins e Silva*, Diretor.

## Nossa opinião

A presente decisão é importante por fixar o momento em que passa a vigor decisões proferidas em consultas, quando a instância superior reforma decisão da inferior. Passa a prevalecer a data da ciência ao interessado e não da publicação no D.O.U.

## Conclusão da pag. 4

### Sucursal de Jânio...

volvimento de comunidades, o sub-gabinete civil da Presidência em São Paulo iniciou um trabalho-módulo que servirá de norma para levantamento de inúmeras zonas de população rural até agora abandonadas, tendo em mãos todos os meios de dinamizar a ação dos serviços federais que apesar de suas verbas, até hoje pouco agiam em relação a tudo o que é preciso fazer no interior, pela falta de entrosamento entre os diversos serviços federais.

## A crédito 90% das vendas de utilidades domésticas em São Paulo

— “Creio que não está dentro das conjecturas do governo federal a abolição do regime de crediário no Brasil, pelo simples motivo de que esse sistema de vendas eleva o nível social do país, estimula a produção nacional, e, longe de ser um fator inflacionário, como querem muitos, e antes um fator gerador de riquezas. Se fossem abolidas as vendas por crediário, por exemplo, as vendas das utilidades domésticas das indústrias cairiam 80% e, paralelamente, numa mesma proporção, a produção de nossa indústria, o que seria catastrófico para o país, além de o governo não arrecadar os impostos de vendas e consignações”, declarou à nossa reportagem o dr. Celso Guimarães (“Electrolândia”), presidente do Clube Diretores-Lojistas de São Paulo, fundado em 1953, e que reúne as grandes lojas de maior prestígio de S. Paulo.

### 90% paga a crédito

Continua o dr. Celso Guimarães a HN: — “Hoje 90% mais ou menos das vendas de utilidades se faz a crédito. Pode-se afirmar que em São Paulo pelo menos, 80% dos compradores por crediário pagam regularmente suas prestações, podendo-se classificar o paulista de “bom crediário”. Os atrasos não ocupam mais de 20% do cômputo total, e os que não pagam constituem exceção”.

### Contra a imoralidade publicitária

— “Até recentemente, campanhas publicitárias e anúncios de produtos, imoralmente feitos, poderiam ter prejudicado o sistema de vendas a crédito. Hoje, o Clube Diretores-Lojistas tomou a iniciativa de coibir esses abusos. Assim, todo anúncio de crediário deve deixar claro ao provável comprador que a compra será sempre feita com entrada, que o comprador deverá pagar normalmente os juros e despesas da transação a crédito que realiza, e que o pagamento total da compra não poderá ser su-



Dr. Celso Guimarães, presidente do Clube de Diretores-Lojistas de São Paulo.

perior a 24 meses. Será enfim, uma campanha de esclarecimento para a freguesia, que dificultará talvez um maior número de compras, mas que, por outro lado abolirá surpresas desagradáveis no futuro”.

### Serviço Central de Proteção ao Crédito

Em poucas horas, esse Serviço, que funciona no quadro da Associação Comercial de São Paulo, e mediante contribuição de diversas grandes lojas da capital, pode informar qualquer estabelecimento sobre a ficha de um cliente. Trata-se de um sistema perfeito de informações, a fim de dar maior garantia às firmas vendedoras.

### Que é o Clube dos Lojistas

— “O Clube Diretores-Lojistas de São Paulo congrega um número limitado de sócios, representando as firmas de maior expressão, que vendam a crédito, e que tenham no ramo de utilidades domésticas grande parte de suas vendas. Não há empenho em aumentarmos o número de nosso quadro social, pois nosso objetivo é sempre reunir apenas organizações de

grande prestígio, e de capacidade de vendas”.

### 24 firmas

— “Quantos sócios existem em São Paulo no Clube?”

— “Cerca de 24 firmas paulistas, como: Sensação Modas, Casa Andrade, Anglo-Brasileira, Casa Beethoven, Casa Martini, Casa Pirani, Cassio Muniz, Electrolândia, Eletro radiobraz, Hermes Macedo, Irmãs Sgarzi, Isnard, Ultralar, Loja dos Descontos, Mesbla, A Exposição Clipper, Rádio Simis Sears Roebuck, Serva Ribeiro, Três Leões, TV Rádio Centro, Wilson Russo, Lojas Assumpção, Credinóbis, fazem parte do clube na secção de São Paulo, pertencem ao clube. Todavia pretendemos em próxima assembléia, elevar a 40, possivelmente, o número de associados paulistas, mas nunca provavelmente em número superior a esse.

### Objetivo do Clube

— “Elevar o padrão de vendas no país, aprimorar os métodos de administração das grandes lojas, desenvolver a aproximação entre diretores de lojas a varejo, criando clima para a cooperação recíproca no plano dos problemas que são comuns a essas organizações; cooperar com autoridades, associações de classe e entidades sociais em tudo o que diz respeito a lojas a varejo; amparar e promover planos e estudos tendentes a amparar consumidor e público em geral, são em princípio, as finalidades do Clube dos Diretores-Lojistas”, declara a HN o dr. Celso Guimarães.

Há 12 clubes do gênero no Brasil. A diferença entre essa associação e o Sindicato dos Lojistas reside em que o Sindicato aceita sócios de variadas categorias comerciais, ao passo que o Clube dos Diretores-Lojistas visa reunir um grupo de firmas expressivas do meio varejista da capital, que sejam crediários e de maior expressão comercial.

### S. P.: Secretaria da Agricultura já financiou 800 milhões

Segundo quadro demonstrativo dos empréstimos concedidos pela Carteira Agrícola do Banco do Estado, sobre os empréstimos feitos às culturas de arroz, feijão e milho, esses financiamentos totalizaram €\$ 803,8 milhões, abrangendo 1.129.769 sacas de arroz de 60 quilos, 20.386 sacas de feijão e 2.314.576 sacas de milho, também de 60 quilos, no período de 1 de junho de 1960 a 30 de abril deste ano.

## Negociações: princípios e impasses

20 Gilberto Menna Barreto

Negociar tem sido para a humanidade um indeclinável imperativo de paz, embora nem sempre pudessem as negociações chegar a bom termo e evitar a eclosão de conflitos armados. Mas desde que se superou a fase da conquista e do esbulho puro e simples, a possibilidade de evitar uma hecatombe através de entendimentos tem sido constantemente levada em conta por dirigentes de nações em litígio, embora em obediência a propósitos que, comumente, nada de comum têm com os preceitos da moral, não obstante o idealismo ostensivamente declarado.

Acumulou-se, a partir do fim da segunda grande guerra mundial uma série de problemas de vital importância, cuja solução viria modificar de maneira provavelmente duradoura o insatisfatório "modus vivendi" atual, exatamente porque possibilitaria a tão decantada quanto inatingível coexistência pacífica, traduzida num efetivo relaxamento das atuais tensões e mesmo em sua supressão, substituindo, desta maneira, a incômoda situação de guerra latente que tem sido a constante dos últimos anos.

Desafortunadamente, no entanto, nada de positivo parece proximamente realizável, mantendo-se cronicamente insolúveis questões de magna importância, tais como o desarmamento, a proscricção das provas nucleares, o problema da Alemanha em geral e de Berlim em particular, além de outras pertinentes à Ásia, à África, à América Latina e a respeito das quais tudo o que se tem feito não tem passado de solenes declarações de princípios e isto apesar da boa vontade que, durante algum tempo, presidiu as relações Kennedy-Kruchev.

Falar-se em desarmamento poderia parecer dramática ironia numa época de constante aperfeiçoamento das armas, mas a possibilidade e a cada

vez maior necessidade de sua efetiva concretização tem sido objeto de planos antagônicos e, destarte, de divergências praticamente insuperáveis entre as potências negociadoras. Discute-se a maneira de se pôr em prática a idéia, litiga-se a respeito de como fazer o indispensável controle e, como não podia deixar de ser, acumulam-se e avultam as desconfianças. As negociações anteriores, terminadas num impasse, serão reiniciadas em julho. E o ponto morto, na certa, permanecerá.

Menos pessimista não se apresenta a questão da proscricção das provas nucleares, que atualmente é objeto de morosos e infrutíferos entendimentos. As desinteligências têm sido de tal ordem que já cogitam os interlocutores de reiniciar suas experiências, agravando ainda mais a já tão conturbada situação internacional.

O mesmo pode ser dito da questão da Alemanha que, ressurgindo recentemente com novo ímpeto, provocou nova crise, de consequências imprevisíveis, tendo os soviéticos declarado sua intenção de estabelecer um tratado de paz em separado com a República Democrática Alemã, com a consequente proclamação de Berlim como cidade livre, o que é considerado inaceitável pelos ocidentais.

Tais dificuldades, englobadas a outras, tornam impossível um prognóstico seguro acerca do que ocorrerá nos próximos meses. Provavelmente não abandonarão os negociadores a fortaleza inexpugnável dos seus princípios e nada de concreto se conseguirá.

De qualquer forma, no entanto, só resta esperar que, bem ou mal, prosigam as negociações e que ninguém cometa o tão temido e catastrófico erro de cálculo que precipitaria a humanidade no caos.

## Exportações colombianas de café

As vendas colombianas de café para o exterior atingiram a 526.969 sacas em abril último, das quais 387.793 para os Estados Unidos, segundo revelam os dados divulgados pela George Gordon Paton & Co.. Assim, de outubro de 1960 a abril de 1961, essas exportações alcançaram a 2.637.236 sendo superiores às correspondentes a igual período de 1959-60 em 365.598 sacas.



Moveis e equipamentos  
de aço para:

- seu escritorio
- sua industria
- seu banco
- sua residência

**MOVEIS DE AÇO FIEL S.A.**

Rua 7 de Abril, 257 - Tel. 37-7551 - São Paulo

Rio: Av. Rio Brauco 185 - Tel.: 42-8818 - sobreloja - conj. 206

## Os grandes colecionadores de São Paulo - Nelson Mendes Caldeira



*Nelson Mendes Caldeira: respeitável coleção de telas nacionais e estrangeiras de várias épocas, e intensa dedicação pelo novo Museu Goeldi mostram "a outra face" de um homem de negócios.*

Há cerca de quinze anos Nelson Mendes Caldeira coleciona obras de arte, sendo sua casa povoada de objetos preciosos, dispostos e aproveitados na decoração interior com verdadeiro bom gosto.

Hoje, contudo, de simples colecionador, Nelson Mendes Caldeira (finanças, indústria, imóveis) projeta sua coleção para o grande público, fundando um museu em São Paulo, consciente de que os verdadeiros valores artísticos devem ser acessíveis e beneficiar a curiosidade de um grupo cada vez maior. Possuindo a maior coleção de obras do grande gravador expressionista brasileiro Osvaldo Goeldi, recentemente falecido, Mendes Caldeira fundou em março deste ano o Museu Goeldi, que conta com cerca de 160 obras do consagrado artista (prêmios nas Bienais Internacionais de São Paulo e México, e participante das Bienais de Veneza e Tóquio).

### O início da coleção

Mendes Caldeira visitou Goeldi em seu atelier do Rio de Janeiro, em 1959, adquirindo, na ocasião, 12 trabalhos do grande expressionista brasileiro. Juntamente com as gravuras que do mesmo artista Mendes Caldeira já possuía, esse foi o início da coleção. Quando esse gravador faleceu, o conhecido financista procurou adquirir as obras da coleção particular do artista, seus primeiros trabalhos, aquarelas e mesmo um óleo que por sua raridade, o Museu Goeldi se orgulha de possuir. São trabalhos totalmente inéditos para o grande público, mesmo para os conhecedores, e que não deixam de revelar aspectos novos do talento do gravador Goeldi.

### Atividades do Museu Goeldi

Em fase de organização e instalação (Av. Higienópolis, 462) o Museu Goeldi apresentou parte de sua coleção na

"Retrospectiva Goeldi", do Museu de Arte Moderna do Rio, realizada no mês passado. Em agosto, a totalidade da coleção será apresentada no Museu Nacional de Belas Artes do Rio, participando em setembro, a seguir, da VI Bienal de São Paulo, ocasião em que será prestada uma homenagem póstuma ao grande artista.

### Na Argentina

Encerrada a Bienal, no quadro do Tratado Cultural Brasil-Argentina, a mesma mostra será apresentada em Buenos Aires, no Museu de Arte Moderna daquela capital.

Somente depois de percorrido esse roteiro o Museu Goeldi abrirá suas portas para o grande público de São Paulo, em caráter permanente, duas vezes por semana.

### Sala de exposições temporárias de gravadores nacionais

Mendes Caldeira já traçou exatamente quais as atividades futuras do Museu Goeldi, sempre no setor da gravura. Assim, o Museu está dotado de uma sala de exposições temporárias de gravadores brasileiros de elevado nível (selecionados por um conselho permanente), sendo que cada mostra terá um mês de duração. Essa iniciativa visará não apenas a colocar ao grupo de gravadores nacionais um salão especificamente dedicado ao seu trabalho, como revelar artistas jovens e de valor.

### "Sociedade dos 100 colecionadores do Brasil"

"A Sociedade dos 100 colecionadores do Brasil", a ser organizada no quadro das atividades do museu, reunirá um número limitado de colecionadores brasileiros, que, com a contribuição de 5 mil cruzeiros mensais, possibilitará a aquisição de obras de artistas brasileiros (de todas as técnicas), consagrados ou jovens, sempre baseadas essas aquisições em julgamento de um conselho artístico de alto nível. Assim, fora do iniciante movimento de "marchands" em São Paulo, surge auspiciosamente, um círculo de amigos da arte, cujo objetivo é valorizar e estimular as artes no Brasil sem fins lucrativos.

### O homem de negócios e a arte

Diz o conhecido homem de negócios de São Paulo: — "É difícil hoje em dia no Brasil encontrar industriais ou homens de negócios interessados em arte. O fenômeno é simples de explicação: completamente fora de seu universo prático e de cifras, as exposições... Conclui na pág. seguinte



"Dois homens na rua", gravura de Goeldi, pertencente ao acervo do recém-formado museu que leva seu nome.

sições, conferências e bienais surgem quase impenetráveis para o homem de negócios. Esses ambientes, aos quais ele muitas vezes é atraído, provocam no homem de negócios, geralmente auto-suficiente, uma irritação profunda, pela linguagem hermética dos artistas, intelectuais e amadores. Sem o hábito de "ver" quadros — pois sem o hábito não se pode desenvolver essa sensibilidade e gosto — ele dificilmente aceita esse desafio. Muitas vezes pode fingir aceitar esse ambiente e essas obras, e finalmente, com o tempo, conseguir "lê-las". Mas em geral, abandona o campo, como uma incursão malograda."

Continua: "Ora, creio que o homem de negócios não apenas pode penetrar em maior número no campo artístico do Brasil, como o florescimento de iniciativas ligadas à arte é dependente dele. É preciso, portanto, fornecer-lhe ambiente, sem inferiorizá-lo, familiarizá-lo com obras de arte e isso somente é possível com o convívio constante a fim de que um dia ele possa reconhecer na arte toda a sua grandeza, que é o das coisas que dão satisfação interior

e que possuem um valor que resiste ao tempo."

#### Mendes Caldeira — colecionador

O homem de negócios desaparece em Mendes Caldeira quando ele se refere ao Museu, quando fala de arte ou das atividades da nova entidade que não somente fundou, como dirige pessoalmente. De fato, grande parte de seu tempo é hoje dedicada ao Museu, em providenciar as próximas exposições, na organização dos fichários, trabalhos que supervisiona pessoalmente, com dedicação. Seus colaboradores se integram rapidamente no espírito do Museu, diretamente influenciados por Nelson Mendes Caldeira. Mínimos detalhes (como a colocação de molduras e "passe-par-tout" nas gravuras) são dirigidos por ele, em dependência de sua residência transformada em sala de acervo do museu. A entidade contará com os mais modernos processos para iluminação das obras, instalação de painéis, etc., devendo se tornar essa iniciativa — inusitada por parte de um homem de negócios brasileiro — uma instituição artística modelar como organização e iniciativas.

## 34.a Feira Internacional de Bruxelas

**34.ª Feira Internacional de Bruxelas**  
A 34.ª Feira Internacional de Bruxelas apresentou, de 29 de abril até o dia 11 de maio uma concentração ordenada da produção mundial.

Cobrando uma área total de 125.000 m.<sup>2</sup>, estabeleceu novo recorde de participações. Com efeito, 4.504 produtores participaram dela, contra 4.437 em 1960.

Esses 4.504 participantes representavam 30 países; 10 governos estrangeiros subscreveram participações oficiais.

Durante os seus 13 dias de existência 940.000 visitantes foram recenseados, o que representou um aumento de 10% sobre o total de 1960. Dêsse total 12.895 eram visitantes estrangeiros, procedentes de 70 países diferentes e nas seguintes proporções: 57% dos países membros do Mercado Comum, 19% dos outros países europeus e 24% de países de outros continentes.

Várias disposições foram tomadas para favorecer ao máximo os contactos e as trocas internacionais. Cite-se entre outras: 5 jornadas profissionais reunindo especialistas dos setores da calefação, do gás, da eletricidade, da bijouteria e do abastecimento.

Nos quadros da feira, dois salões especializados foram apresentados: o 14.º Salão da Embalagem e o Salão Mercator, 1.º Salão Internacional de Navegação, onde se notou a representação de 7 países.

Os resultados encorajadores dessa feira confirmaram o papel dinâmico representado pela Feira Internacional de Bruxelas, na aceleração do ritmo das trocas, tanto no plano nacional como no internacional.

### Várias

#### Espanha quer importar

Parece que o Brasil tem manifestado desinteresse pelo crescente número de pedidos procedentes da Espanha, para importação de produtos brasileiros. A balança comercial entre os dois países demonstra haver considerável saldo a favor da Espanha (interessada em torta de amendoim, linhaça, soja, girassol e outras sementes oleaginosas, segundo inúmeros pedidos de firmas espanholas importadoras). O chefe do Escritório Comercial do Brasil em Madrid afirma que centenas de pedidos do gênero são encaminhados a exportadores brasileiros e que não chegam a dez as respostas recebidas.

## Recuperação da borracha velha

O aproveitamento da borracha velha atravessa novo surto, segundo informa o Escritório Comercial do Brasil em Nova York. Está sendo recuperada por processos modernos para grande variedade de aplicações. Os fabricantes de pneus continuam sendo os

maiores consumidores do material, absorvendo cerca de 60% da quantidade recuperada. A sucata da borracha está sendo também muito utilizada para dar elasticidade e proteção aos revestimentos de áreas de recreio, campos de tênis, etc.

# Associações Brasileiras

## ABF

A Associação Brasileira de Forjarias — entidade de classe que congrega 27 das maiores forjarias nacionais — realizou recentemente inquérito para conhecer a sua potência econômica, tendo chegado a resultados animadores, sendo hoje o ramo de forjados, já um dos mais interessantes do panorama econômico brasileiro.

### 16.964 empregados

Dezesseis mil, novecentos e sessenta e quatro (16.964) é o número de empregados servindo hoje a apenas 19 forjarias, numa demonstração de potência do mercado forjador.

### 1960: 11 milhões faturados

Enquanto no ano de 1959, 17 firmas faturaram aproximadamente um total de 7 bilhões de cruzeiros, 18 em 1960 atingiram a cifra de 11 bilhões, esperando ultrapassar a casa dos 18 bilhões de cruzeiros em 1961.

Para tanto necessitam do apoio governamental, eis que o aparecimento da indústria de forjarias significou extraordinária economia de divisas para o país, principalmente no setor da indústria automobilística.

Aliás, tem seguido a Associação Brasileira de Forjarias as medidas saneadoras de nossas finanças do Governo Federal, esperando seja concedida ao ramo que congrega, pela sua essencialidade na produção nacional maior elasticidade, já que desta elasticidade depende fundamentalmente sua evolução.

## ABIMA

Continua alertando a categoria a falta de matéria prima nacional necessária à sua produção, eis que Volta Redonda não está conseguindo vencer o problema de suprimento ao mercado

nacional.

### Restrições prejudicam

Por outro lado, as restrições creditícias bancárias, que têm afetado quase toda a economia nacional, têm também, prejudicado a indústria de moveis de aço.

Assim sendo, tem a ABIMA oficializada a anormalidade desta situação, a de anormalidade desta situação, a fim de que tome o mesmo as devidas providências.

## ABEEI

A Associação Brasileira de Equipamento Elétrico Industrial continua em sua campanha em busca de aumento de seu quadro social.

A nova diretoria tem como meta primeira a congregar uma trintena de firmas produtoras de equipamento elétrico industrial.

Vem a ABEEI sendo atendida normalmente em suas reivindicações pelo Governo Federal, o que por si só é demonstração da justeza de seus pedidos em prol da nacionalidade e da economia do país.

## ABDC

O problema dos registros de similares e de dificuldade de sua obtenção tem provocado, ultimamente, fortes debates na Associação Brasileira de Defesa do Contribuinte, que acredita, devido às enormes e burocráticas exigências para o seu processamento, ser praticamente letra morta em nossa lei de tarifas.

### Em 4 anos: pouco mais de 30

Assim é que em 4 anos de Conselho, apenas uma trintena ou pouco mais de registros foram conseguidos, numa autêntica demonstração de ser na prática impossível a obtenção de registros de produtos fabricados no país.

### Apresentará projeto de lei

Pretende a ABDC apresentar projeto de lei, modificando a atual lei de tarifas neste particular, a fim de que seja facilitado e facultado a todos os industriais que fabriquem produtos no país obter o reconhecimento do CPA para efeitos tarifários.

## O Nordeste começa a ser lembrado

1 — O Banco Interamericano de Desenvolvimento mostrou-se disposto, em entendimentos com a SUDENE, a conceder, em condições favoráveis, um empréstimo de 10 milhões de dólares.

2 — Aprovado pelo Banco do Nordeste projeto de financiamento para implantação de uma usina Siderúrgica, em Pernambuco, para produção inicial de 52.000 toneladas anuais de laminados, perfilados e trefilados. Trata-se da Cia. Siderúrgica do Nordeste — COSINOR.

3 — Aprovado igualmente pelo Banco do Nordeste o empréstimo de 54 milhões de cruzeiros para ampliação da Cia. Siderúrgica da Bahia — COSIBA, o que possibilitará um aumento de produção de barras, perfis leves e vergalhões de 946 para 6.000 toneladas.

4 — Investimento de 450 milhões de cruzeiros para ampliação da capacidade de produção da Fosforita de Olinda, de 200 para 350 mil toneladas anuais.

5 — Aplicação de 200 milhões de marcos pelo Fundo de Desenvolvimento da Alemanha Ocidental.

## TEXTIL BERU S.A.

OS MELHORES TECIDOS

DE LINHO DO BRASIL

Escritório:  
D. PEDRO I, 893  
Telefone: 63-3151  
SÃO PAULO

Fábrica:  
VIA MONTEIRO LOBATO, 348  
Telefone: 56  
GUARULHOS

## Uma página da História...

solução equitativa.

Procurou, então, a solução da divisão de terra igualmente por todos os cidadãos de tal maneira que cada grupo de 8 famílias tivesse 16 hectares de terra, das quais 1/10 em produção pertenceria ao Estado.

A desapropriação e a divisão governamental fracassou da mesma forma, eis que, embora recebendo igualdade de terras, eram estas diferentes em fertilidade, de tal maneira que, enquanto grupos de família arruinaram-se mais ainda, formava-se nova classe, economicamente poderosa.

Muitos arruinados procuraram vender-se como escravos na nova classe, o que obrigou o governo a abolir a escravatura, contra forte oposição das classes mais favorecidas, o que em 17 D.C. quase motivou a eclosão de uma revolta.

Não conseguindo pelas anteriores reformas nenhum resultado prático, buscou a solução dos monopólios estatais, de tal forma que quase toda a produção das riquezas passou a ser controlada pelo Estado que, todavia, como empreendedor, não conseguiu aumentar a produção, sendo mesmo causador de sua diminuição, o que acentuou a miséria reinante no país e o descontentamento generalizado.

Como corolário de seu monopólio de produção, os preços do comércio aumentaram excessivamente, obrigando o governo, inicialmente, iniciar política de controle de preços e tributação excessiva sobre os intermediários, o que provocou nova onda de descontentamento desta nova aparente classe economicamente poderosa.

Enquanto estas medidas estavam sendo tomadas e sucessivas reformas fiscais tentavam a busca de uma solução, os usurários se enriqueciam nos empréstimos às poucas iniciativas privadas existentes ou às governamentais feitas por particulares, de tal maneira que o governo foi obrigado a tomar suas providências também contra os mesmos, passando a controlar os empréstimos, o que provocou em parte seu desinteresse e nova crise de produção e circulação.

Estas sucessivas crises, a miséria reinante, o desaparecimento de uma classe que apoiasse o governo central, as condenações à morte aos milhares, determinadas pelo Imperador contra os violadores de suas leis e reformas, e muitos outros fatores

consequentes deste breve período da história chinesa provocaram uma revolução em 22 D.C. de toda a China, camponeses e antigos senhores feudais, comerciantes e artesãos, contra Wang Mang, que foi morto, embora desesperadamente, no final, buscasse modificar todas as suas reformas, voltando ao sistema anterior ao seu governo.

E assim um dos mais idealistas e hábeis políticos da antiguidade, que subira ao poder pelas mãos do povo, fracassou no seu programa de reformas, exatamente por ter desconsiderado o apoio que as classes produtoras nacionais poderiam ter trazido à sua plataforma de alto nível social e humano.

A história passa, os homens, as terras e as nações se modificam, mas as lições mestras ficam sempre a indicar serenamente os autênticos caminhos da boa condução dos negócios públicos. Que o nosso presidente, em cuja direção todo o país e talvez grande parte do mundo confia, saiba realizar o seu programa também de alto nível, social, econômico, político e humano, sem eliminar os seus autênticos aliados e tendo sempre as antenas de sua capacidade direcional alerta e captando as verdadeiras mensagens de que necessita a nacionalidade, desde há longo tempo.

## Conclusão da pág. 16

Este é o seu caso?

ridade de 1.<sup>a</sup> Instância. Uma firma cobra 2% e consulta se está procedendo corretamente. A autoridade de 1.<sup>a</sup> Instância entende que o imposto é de 6%. Recorre a consulente, com efeito suspensivo, e continua a cobrar 2%. A Instância Superior confirma os 6%. Ora, como o imposto é pago pelo adquirente, é de responsabilidade do comprador, a consulente deve apenas começar a recolher 6%, a partir de ciente da decisão final, ou já deve recolher a diferença desde a decisão de 1.<sup>a</sup> Instância? Entendemos que só a partir da decisão final pode o Fisco exigir a taxa maior, pois antes não havia orientação definitiva sobre a taxa correta, levando a consulente a cobrar, dos verdadeiros responsáveis pelo imposto, os adquirentes, taxa menor, não podendo ser obrigada a recolher a maior, da mesma forma em que, se tiver cobrado a taxa maior, não poderá solicitar a restituição, pois não é considerada parte legítima para fazê-lo, de vez que o verdadeiro contribuinte é o comprador.

## Psicologia de venda

do extrovertido. O ambivertido tem inclinações mais para um dos tipos. É bem possível que seja este o tipo ideal, pois, como é fácil de imaginarmos, aqueles que pertencem a esse tipo se ajustam mais facilmente às situações da vida.

## Ambivertidos

Há 10 anos, aproximadamente, pesquisamos a personalidade de funcionários mais categorizados de uma grande empresa comercial. Verificamos que todos eles possuíam um número igual de caracteres da introversão e extroversão. Eram, portanto, ambivertidos.

Os ambivertidos são mais difíceis de serem identificados, porque são tantos e tão diversos os traços dominantes que o pequeno espaço de tempo em que o comprador dispõe para o vendedor não lhe permite identificar com acerto esse tipo. Todavia, todas as tentativas devem ser feitas. Um trabalho dessa natureza, não só facilitará o seu ajustamento junto ao comprador, como servirá, também, de meio de tornar o serviço sempre atraente.

Podemos, ainda, ilustrar melhor a classificação que damos ao introvertido e ao extrovertido, comparando-os com pessoas ou símbolos, já conhecidos. Dom Quixote e Sancho Pança, dois tipos humanos opostos e conhecidos através da literatura, representam um bom exemplo do presente estudo. De outro lado, a figura do Tio Sam é, também, lembrada como a de um homem magro, astuto e como o lacônico ianque. Papai Noé é representado como um homem baixo, truncado, bem humorado e um extrovertido generoso. Ninguém poderá imaginar um Tio Sam obeso, cuja barriga "balance à maneira de um porção de geléia numa taça".

Os melhores mestres de oficinas e os vendedores mais amáveis e habilidosos, são encontrados entre os extrovertidos.

O trabalho de escritório, ao contrário, atrai o introvertido, principalmente nos cargos que exigem tratamento com a estatística, números ou com contabilidade ou escrituração. Os empregados que lidam com o público, entretanto, devem ser extrovertidos.

Compreendidas essas explicações, não será difícil, agora, classificar os tipos de compradores de acordo com as suas características.

# Legislativo sob a mira do HN

Projeto de Lei Federal n.º 3.070/61

**Autor:**

Mensagem n.º 235 do Poder Executivo, (Ministro Odylio Denis — Exposição de Motivos).

**Objeto:**

Altera a lei n.º 1.632 de 30 de junho de 1952, que fixa o número de Oficiais-Generais do Exército em tempo de paz.

**Nossa opinião**

Nossa revista apenas constata que o presente projeto de lei, se aprovado, acrescentará mais 10 generais no quadro do Exército Brasileiro, que passará a ter entre generais do Exército, Divisão e Brigada, 76 oficiais.

Projeto de Lei Federal n.º 3.067/61

**Autor:**

Mensagem n.º 219 — PE. (Almirante Lúcio Meira, Presidente do GEICON — Exposição de Motivos).

**Objeto:**

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o artigo 17 da lei n.º 3.381 de 24-4-58, que concedeu às empresas nacionais de construção naval ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras.

**Nossa opinião**

Somos contrários à prorrogação pretendida. Já há algum tempo que as indústrias estrangeiras instaladas no país vêm se beneficiando de toda a espécie de privilégios para suas inversões de capitais no Brasil, sendo que a maior parte delas desde os primeiros tempos já se auto-financiaram com os próprios lucros decorrentes das suas inversões. Assim sendo, quaisquer outros privilégios que se lhes outorguem são nocivos à economia nacional, assim como injustos para com as indústrias autóctones tão carentes de qualquer benefício ou privilégio governamental, acrescentando-se o fato de que na atual conjuntura cessitam de expansão e inversões em outros países, razão pela qual os privilégios fiscais não são os elementos de maior atração à sua inversão no Brasil. Por poder a indústria de construção naval prescindir desta prorrogação, como aliás prescindiu, no seu início, a maior parte de nossa indústria autóctone, somos contrários à prorrogação, tanto mais que a mesma seria sangrar os cofres públicos em relação a impostos que ajudariam a combater o "deficit" financeiro.

Projeto de Lei Federal n.º 3.065/61

**Autor:**

Deputado Aarão Steinbruck.

**Objeto:**

Reintegra os trabalhadores que tenham sido demitidos sem indenização, depois de 18-9-46, por motivo de participação direta ou indireta em greve decretada por suas entidades de classe.

**Nossa opinião**

Juridicamente é defensável a tese do presente projeto. A Constituição Federal de 1946 não limita o direito de greve, concedendo-o indistintamente a todo o trabalhador. Vem, entretanto, este princípio constitucional sendo violado pela aplicação do Decreto Lei n.º 9.070 que, sendo anterior, restringe a norma de nossa Magna Carta às chamadas greves justas, sendo, portanto, a nosso ver, inconstitucional na parte em que limita o lato artigo constitucional. Desta forma, juridicamente é o projeto de lei mencionado quanto a este aspecto fundado em sólida base legal. Não o Conclui na pág. 8

# HN Jurídico

26

## Imposto de consumo

### Corte de chapas

Se da operação resultarem discos, flanges e retangulares, constitui benefício, consoante Parecer 9.630 de 15-10-60, da Junta Consultiva do Imposto de Consumo.

### Sardinhas

O reacondicionamento de sardinhas salgadas ou defumadas, em latas mecânicamente fechadas não implica na incidência do tributo, conforme decidiu a Diretoria das Rendas Internas no Processo 341.240/60.

### Máquinas incompletas

A Diretoria das Rendas Internas, no Processo 3.010/61, adotou a seguinte conceituação de máquinas incompletas: "uma máquina incompleta pode ser classificada como máquina completa desde que apresente a característica essencial desta, para o que, embora desmontada, deve ser recebida de uma só vez e constituir um só volume, ou, quando constituir grupo de volume, corresponda este à composição parcial de uma só máquina".

## Imposto do sêlo

### Recibo de aluguel

Contenha ou não fiança, estando extinto o contrato escrito, o recibo está sujeito a apenas uma vez o sêlo proporcional, conforme resposta da Recebedoria Federal da Guanabara, no Processo 247.770/60.

### Suprimento de caixa

A entrega de dinheiro para futuro aumento de capital só não está sujeita ao sêlo de empréstimo se, por ato inequívoco, houver sido aumentado o capital antes da entrega, conforme o acórdão n.º 3.855, de 14-6-60, da 2.ª Câmara do Conselho de Contribuintes.

### Duplicata

O endosso de duplicata só incide no

sêlo proporcional quando feito após o vencimento da duplicata ou desde que se trate de título em moeda estrangeira, conforme resposta de 20-10-60, da Recebedoria Federal da Guanabara no Processo 196.086/60.

## Imposto de renda

### Perdão de dívida

É tributável o perdão de dívida ou o lançamento da respectiva quantia a débito de lucros e perdas, a favor do ex-sócio da empresa, consoante acórdão 50.616, da 1.ª Câmara do 1.º Conselho de Contribuintes.

## Direito civil

### Locação

O locatário que, contra proibição do regulamento do condomínio, insiste em manter cachorro no apartamento, justifica o despejo, conforme acórdão de 22-2-61, da 3.ª Câmara Civil do Tribunal de Alçada de São Paulo, na Apelação 40.791.

## Direito processual

### Mandado de segurança

Impetrado contra ato de autoridade sediada no interior, será processado e julgado pelo Juiz local, salvo se houver interesse da União, conforme acórdão de 10-2-61, da 2.ª Câmara do Tribunal de Alçada de São Paulo, no Agravo de Instrumento 38.217.

## Direito trabalhista

### Férias

Mesmo se efetuado o pagamento em dobro das férias, não pode o empregado renunciar ao gozo das mesmas, pois constituem elas um direito irrenunciável, conforme decisão do Tribunal Superior do Trabalho em Sessão plena, no processo T.S.T. RE-4.297/58.

### Auxílio enfermidade

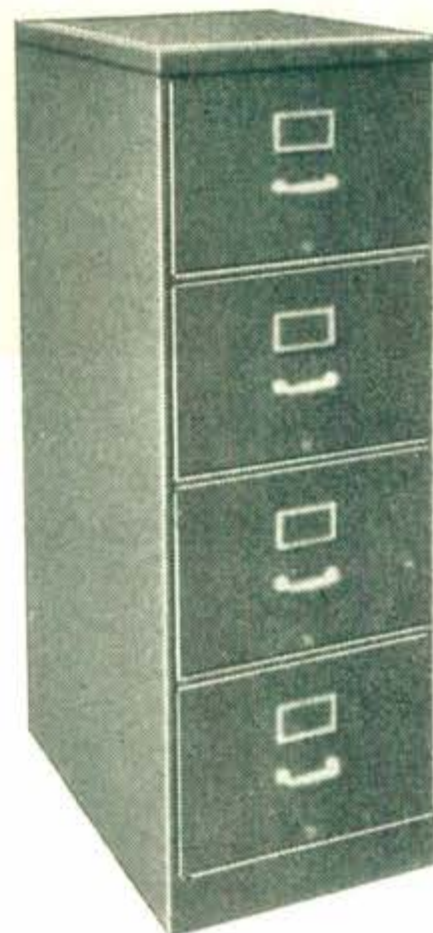
Recebendo o empregado alta do Instituto e retornando, em virtude da mesma doença, tem direito a novo auxílio do empregador, com direito regressivo deste contra o Instituto, conforme acórdão de 6-7-60, do Tribunal Superior do Trabalho, em sessão plena, no Processo T.S.T. 3.479/58.

### Serviço militar

Não é computável como tempo de serviço, para efeito de estabilidade e indenização, o tempo em que o empregado esteve afastado, conforme acórdão de 4-8-60, da Terceira Turma do Tribunal Superior do Trabalho, no Processo T.S.T. RR-1.665/60.

## Arquivos Bernardini

famosos pela sua durabilidade



planificados para atender a todas as suas necessidades

## Arquivos Bernardini

## C. A. B. I. A. C.

Cia. Aromatica Brasileira Industrial, Agrícola e Comercial



### São Paulo

Rua Indiana, n.º 74  
Telef.: 61-7406 — 61-1943  
36-2518 — 36-2692

### Rio de Janeiro

Rua Vaz de Toledo, n.º 171  
(Engenho Novo)  
Telef.: 29-0073

### Filiais:

Belém — Fortaleza — Recife — Porto Alegre

Correspondentes da  
Roure-Bertrand Fils &  
Justin Dupont

# Números e cifras

## Grandes lojas

A rentabilidade das 4 maiores lojas de São Paulo em 1960 foi a seguinte:

	1958	1959	1960
Mappin .....	36.8%	35.8%	42.0%
Clipper-Exposição .....	20.5%	23.5%	24.4%
Sears .....	17.8%	17.0%	21.8%
Mesbla .....	16.9%	15.9%	15.4%

## Produção de café

A produção brasileira de café em milhões de sacas de janeiro a abril de 1959, 60 e 61 foi:

	1959	1960	1961
Janeiro .....	1.4	1.0	1.0
Fevereiro .....	1.7	1.5	1.5
Março .....	1.3	1.3	1.9
Abril .....	1.4	1.3	1.5
<b>Total</b> .....	<b>5.8</b>	<b>5.1</b>	<b>5.9</b>

## O 5.º grupo das maiores empresas

Publicamos neste número, em sequência às revistas anteriores, as 20 empresas que mais venderam em 1959, do 81.º lugar ao 100.º lugar, em todo o mundo. É o 5.º grupo de 20 empresas cada um. Observa-se que destas 20 empresas 10 firmas são norte-americanas, 4 são alemãs, 3 inglesas, 2 francesas e 1 japonesa.

Três destas grandes firmas (entre as cem maiores do mundo) são de indústria automobilística — como a Ford inglesa, a Daimler-Benz, alemã, e a Renault, francesa. Quatro são

firmas fabricantes de produtos químicos e farmacêuticos.

Firmas que trabalham com petróleo estão igualmente entre a 80.ª e a 100.ª maiores do mundo, como a americana "Anaconda" e a "Cie. Française de Pétroles". As outras indústrias são em sua maior parte fabricantes de produtos elétricos, metalúrgicos ou de vidro. Apenas duas firmas trabalham em indústria alimentícia, como as americanas "Wilson" e a "Corn Products".

N.º	Companhia	País	Vendas
81	Corn Products .....	E.U.A.	671.277.000,00
82	American Metal Climax .....	E.U.A.	668.540.000,00
83	Gutehoffmngshutte .....	Alemanha	666.428.000,00
84	Wilson .....	E.U.A.	655.516.000,00
85	Ford Motor .....	Inglaterra	652.907.000,00
86	Borg-Warner .....	E.U.A.	649.897.000,00
87	Anaconda .....	E.U.A.	632.722.000,00
88	Cie. Française de Pétroles .....	França	627.912.000,00
89	Guest, Keen & Hettlefolds .....	Inglaterra	618.260.000,00
90	Monsanto Chemical .....	E.U.A.	615.377.000,00
91	Yomngstownsheets & Tube .....	E.U.A.	608.132.000,00
92	Gelsenkirchener Bergwerks-AG ..	Alemanha	607.143.000,00
93	Pittsburgh Plate Glass .....	E.U.A.	605.497.000,00
94	Daimler-Benz .....	Alemanha	588.333.000,00
95	Farbenfabriken Bayer .....	Alemanha	585.476.000,00
96	Associated Electrical Ind. ....	Inglaterra	583.625.000,00
97	American Cyanamid .....	E.U.A.	583.575.000,00
98	Colgate Palmolive .....	E.U.A.	581.982.000,00
99	Hitachi .....	Japão	579.518.000,00
100	Renault .....	França	577.815.000,00
	<b>Total em dólares</b> .....		<b>12.360.421.000,00</b>
	<b>Total em cruzeiros</b> .....		<b>32.507.907.230,00</b>

## Petróleo na Bolívia

As firmas que exploram petróleo na Bolívia estão assim divididas de acordo com a distribuição dos 13.000.000 de hectares na região sedimentar.

1 — Gulf .....	3.200.000
2 — Shell .....	2.650.000
3 — Standard .....	2.500.000
4 — Bolivian American ..	1.400.000
5 — White Eagle .....	900.000
6 — Andes Oil .....	500.000
7 — Petrolanza (Brasil) .	333.000
8 — Petrolífera Brasileira	305.000
9 — União Brasil-Bolívia	268.000
10 — Petrobol (Brasil) ...	216.000

## Laminados

A "Cogeral — Cia. Geral de Laminação" prevê para 1962 uma produção de 36.000 toneladas de laminados a frio.

## Rolamentos no Brasil

A produção brasileira anual de rolamentos é a seguinte:

SKF .....	4.000.000
Tinker .....	2.500.000
FAL .....	2.300.000
Schaeffer .....	340.000
Sussen .....	900.000

## Café e Açúcar

**Japão aumenta importação de café**  
Em 1959 o Japão importou 127.797 sacas de 60 quilos de café, acusando um aumento de 22,9% em relação ao ano anterior (que foi de 103.999 sacas). Embora o consumo de café "per capita", do Japão, seja ainda muito baixo, em virtude da concorrência do chá, que é a bebida tradicional do país, o país tem sempre aumentado suas importações do produto. Observe-se ainda que o Japão sempre consome totalmente todo o café que importa, não reexportando quantidade alguma. Mais um mercado internacional, portanto, a ser ampliado.

**Brasil produzirá este ano 58 milhões de sacas de açúcar**

Segundo informações da Associação dos Usineiros de São Paulo, a Comissão Executiva do Instituto do Açúcar e do Alcool, dará autorização para uma produção nesta safra 61-62, da ordem de 58.531.000 sacas, sendo 44.026.401 intralimite, e 13.504.599 extralimite.

Fim de  
página

28



Causa espécie a orientação fiscal do Governo Paulista. Estão os agentes de renda controlando, por ordem superior, principalmente às firmas protegidas por mandados de segurança concedidos contra exigência do pagamento do imposto de vendas e consignações sobre o imposto de consumo, já que não se conforma S. Excia., o Governador, de ter o Supremo Tribunal Federal sustado em relação a estas firmas a perpetração daquela arbitrariedade fiscal de sua parte. E por não poder mais ser arbitrário na arrecadação, em gesto de vingança, ordena a perseguição fiscal, com intuitos pouco louváveis na sua execução. E, com efeito, verdadeiras batidas com 30, 40 ou mais agentes têm sido organizadas contra as firmas, que recorreram ao Judiciário a fim de se protegerem das arremetidas do Fisco de São Paulo.

Ninguém discute o mérito e a obra do atual Governo, cujos justos elogios recebidos bem atestam seu valor. Mas o que não se pode admitir é que fins louváveis sejam atingidos, por meios desaconselháveis. Os meios inidôneos não justificam nunca o melhor dos fins. E é uma pena que S. Excia., o Governador, esteja a empanar tão mesquinhamente o brilho de sua administração à testa do Executivo de São Paulo.

Caixa: 127  
Lote: 40  
PL N° 3067/1961  
55

# Consortio Brasileiro de Serviços

integrado por

- CBS — Advocacia
- CBS — Editora
- CBS — Publicidade e Certames
- CBS — Administração de Entidades

Pça. João Mendes, 62 - 6.o and. tels. 36-2518 e 36-2692

São Paulo

Mais

COLORIDO...

CONFORTO...

VIDA...

moveis cromados ou pintados

COM

**TUBULARTE**

MÓVEIS CROMADOS  
PARA TODOS OS FINS



revestidos com



**INDUSTRIA E COMÉRCIO SIDERAUTO S.A.**

Tels.: 93-3118 — 93-3449 — 93-9441 — 93-3413 — 93-7089 — 93-8120

Escritório e loja: Av. Celso Garcia, 322 321 328

Caixa Postal n.º 10.629 — End. Tel: "TUBULARTE"



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto nº 3.067/61

Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei n. 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu as empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras).

RELATÓRIO

Pela Mensagem n. 219/61, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional, acompanhado de minuciosa exposição de motivos do Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, um anteprojeto de lei propondo a prorrogação por 2 anos do prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei n. 3381, de 24 de abril de 1958.

A matéria foi estudada pelas comissões técnicas competentes, a de Justiça e a de Economia. A primeira concluiu pela sua constitucionalidade e a segunda pela conveniência da aprovação do projeto do governo, com um substitutivo.

A Comissão de Economia fez um substancial e esclarecedor estudo dos diversos aspectos da proposição, por intermédio do seu Relator, o operoso e insuspeito Deputado Carneiro de Loyola.

PARECER

Lendo aquele parecer e como a citada Comissão, opinamos pela aprovação do substitutivo da Comissão de Economia ao Projeto 3.067/61, de origem governamental, com a seguinte subemenda ao Parágrafo único do art. 1º:

SUBEMENDA

Redija-se o parágrafo único do art. 1º do seguinte modo:

§ Único - A isenção não abrange o produto com similar nacional e só se tornará efetiva após a conferência da documentação da importação pela auto-



CÂMARA DOS DEPUTADOS



ridade aduaneira competente.

A razão da apresentação dessa Subemenda ao Substituto da Comissão de Economia, está na conveniência de não deixar o processo de isenção na dependência de uma Portaria do Ministro da Fazenda, que viria embaraçar e retardar o despacho dos materiais, além de que poderá servir de arma ao funcionário desonesto para reter o processo e exigir propina para soltá-lo, como já tem acontecido.

Com esta subemenda o nosso parecer é favorável.

Sala da Comissão de Finanças, 14 de junho de 1962.

DEPUTADO OTHON MADER - Relator

cb



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO

Nº 3.067 — 1961

**Prorroga por dois anos o prazo de isenção de que trata o art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958 (que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras.**

(Do Poder Executivo)

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

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Fica prorrogado por dois anos o prazo referido no art. 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, que concedeu às empresas nacionais de construção ou reparos navais isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais, sem similar nacional, destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras.

**Art. 2º** A isenção de que trata o art. 1º abrange também o imposto de consumo.

**Art. 3º** Aos bens importados nos termos do artigo 1º se aplicará a regulamentação decorrente da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

**Art. 4º** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

### MENSAGEM Nº 219, DO PODER EXECUTIVO

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional.

De acôrdo com o art. 67, da Constituição, tenho a honra de submeter à deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, o incluso anteprojeto de lei, que prorroga por dois anos, o prazo de isenção, às empresas nacionais de construção ou reparos navais, dos direitos de importação e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, de que trata o artigo 17 da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958. — Brasília, em 31 de maio de 1961. —

### EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

Em 19 de maio de 1961.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

A Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, destinada a proporcionar ao País os recursos necessários à im-

plantação da Indústria de Construção Naval, bem como ao seu desenvolvimento futuro em condições estáveis, dispôs, em seu Art. 17, que as empresas nacionais de construção ou reparos navais ficariam isentas dos direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegassem ao País dentro de 3 (três) anos a partir da data de vigência da citada Lei, ou seja até 24-5-61.

2. Tais favores tiveram significativa importância para a estruturação financeira dos estaleiros em fase de implantação no País, evitando sobrecarregar o investimento inicial, em conseqüências imediatas e permanentes no custeio de operação das empresas e, conseqüentemente, no custo final dos navios a serem produzidos.

3. Posteriormente, surgiram dúvidas quanto à extensão do disposto no referido artigo 17, sob o fundamento de que a Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957, que aprovava a nova tarifa das Alfândegas, tinha alterado a nomenclatura e a sistemática de cobranças do imposto de importação e demais taxas aduaneiras. Assim, e como medida de equidade com outras indústrias beneficiadas pelo plano governamental de desenvolvimento econômico, o Ministério da Viação e Obras Públicas submeteu à apreciação do antecessor de Vossa Excelência um projeto de Lei que, encaminhado ao Congresso Nacional e ainda agora em tramitação, tomou o nº 547-59 na Câmara dos Deputados,

o qual estende a isenção prevista no art. 17 da citada Lei nº 3.381-58 também ao imposto de consumo.

4. Ocorre, entretanto, que, desde a entrada em vigor da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, já decorreram quase três anos, cumprindo ressaltar que os favores nela concedidos estarão prescritos no dia 24 do corrente, uma vez que a mesma entrou em vigor a 24-5-1958, isto é trinta dias depois de publicada no *Diário Oficial* da União. Contudo, é indispensável a manutenção daqueles favores, bem como do proposto no Projeto de Lei nº 547-59, uma vez que grande parte do tempo decorrido na implantação da indústria de construção naval foi utilizado em trabalho preparatório, e ainda há parcelas apreciáveis de materiais e equipamento, sem similar nacional, a serem importados para a atividade que a referida lei objetivou beneficiar.

5. Diante do exposto, tenho a honra de submeter à consideração de Vossa Excelência os anexos projetos de Mensagem e de Lei, para encaminhamento ao Congresso Nacional, visando à concretização da medida necessária. Concomitantemente com o encaminhamento legislativo do assunto, o Poder Executivo, por intermédio do Ministério da Fazenda, autorizaria a Diretoria de Rendas Aduaneiras a instruir as Alfândegas e despacharem materiais e equipamento destinados à indústria de construção naval, mediante Termo de Responsabilidade.

Valho-me do ensêjo para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — *Lúcio Meira*, Presidente do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

Caixa: 127

Lote: 40

PL N° 3067/1961

59



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS



A Comissão de Finanças, em sua 9a. Reunião Ordinária, realizada em 14 de junho de 1962, sob a presidência do Senhor Pereira Lopes - Vice-Presidente, e presentes os senhores Ultimo de Carvalho, Badaró Júnior, Broca Filho, Othon Mader, Celso Brant, Vasco Filho, Laurentino Pereira, Dager Serra, Luiz Bronzeado, Petronilo Santa Cruz, Rubem Rangel, Uriel Alvim, Benjamin Farah e Valério Magalhães, opinou, por unanimidade, de acordo com o parecer do relator - Deputado Othon Mader, pela aprovação do Projeto nº 3.067/61, nos termos do Substitutivo da Comissão de Economia, com a inclusão da subemenda do relator oferecida ao <sup>§ único do</sup> art. 1º do referido substitutivo a qual passa a adotar.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, 14/6/1962.

PEREIRA LOPES - VICE PRESIDENTE no exercício da Presidência

OTHON MADER - Relator



Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências.

O Presidente da República:

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

Art. 1º - Fica criado um fundo de natureza contábil, denominado Fundo da Marinha Mercante, destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção naval no País.

Art. 2º - O Fundo da Marinha Mercante será constituído:

a) do produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (art. 8º) arrecadada pelas empresas de navegação estrangeiras, pelas de propriedade da União e também pelos armadores nacionais que operem navios estrangeiros afretados;

b) de 32% (trinta e dois por cento) da receita da taxa de despacho aduaneiro criada pela Lei nº 3.244 de 14.8.57;

c) dos juros, comissões e outras receitas resultantes da aplicação dos recursos do próprio Fundo ou de execução desta lei;

d) das dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

e) das importâncias oriundas do cumprimento do disposto no art. 11, § 5º e no art. 15, § 1º;

f) dos saldos anuais porventura apurados pela Comissão de Marinha Mercante no desempenho de suas atribuições.

§ 1º - Os recursos a que se refere este artigo, serão recolhidos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico em conta especial sob a designação de Fundo da Marinha Mercante, à ordem da Comissão de Marinha Mercante.

§ 2º - As Alfândegas e Mesas de Rendas recolherão, diariamente, ao Banco do Brasil S/A, mediante guia, 32% (trinta e dois por cento) da arrecadação da taxa de despacho aduaneiro, para crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico - Fundo de Marinha Mercante.

Art. 3º - Os recursos do Fundo da Marinha Mercante serão aplicados pela Comissão de Marinha Mercante, exclusivamente:

I - Em investimentos:



a) na compra ou construção de embarcações para as empresas de navegação de propriedade da União;

b) no reaparelhamento, na recuperação ou melhoria das condições técnicas e econômicas das embarcações pertencentes às empresas referidas na alínea anterior;

c) na construção, no reaparelhamento ou ampliação de estaleiros, diques, carreiras e oficinas de reparos pertencentes às empresas navais de propriedade da União;

d) na subscrição de ações de sociedades nacionais de navegação ou construção naval;

e) na construção de navios e estaleiros para a própria Comissão de Marinha Mercante, quando destinados a posterior arrendamento ou venda.

II - Em financiamentos a empresas nacionais de navegação ou construção ou reparação naval, privadas ou estatais, para:

a) compra ou construção de embarcações;

b) reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas ou econômicas de embarcações.

c) construção, reaparelhamento ou ampliação de estaleiros, diques, carreiras e oficinas de reparos da Marinha Mercante;

d) aquisição de materiais para construção ou recuperação de embarcações da Marinha Mercante.

III - Até 5% (cinco por cento) da arrecadação anual do Fundo, no custeio dos serviços da Comissão de Marinha Mercante, que fica autorizada a contratar pessoal e serviços necessários mediante aprovação do Orçamento da Comissão pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

IV - Em prêmios, à construção naval do País, que não ultrapassem a diferença verificada entre o custo da produção nacional e o preço vigorante no mercado internacional.

§ 1º - A Comissão de Marinha Mercante poderá caucionar a receita futura do Fundo da Marinha Mercante para garantir empréstimos contrídos para realização dos fins enumerados nos incisos I e II, deste artigo, bem como para dar cobertura a fianças prestadas pelo Tesouro Nacional ou pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em tais empréstimos.

§ 2º - Na concessão dos financiamentos a que se refere o inciso II deste artigo, a Comissão de Marinha Mercante deve levar em consideração, como fator de preferência em igualdade das demais condições que sejam estabelecidas a boa tradição técnica financeira e administrativa das empresas.

Art. 4º - Até 31 de outubro de cada ano a Comissão de Marinha Mercante submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas o programa de aplicação dos recursos do Fundo de



Marinha Mercante no exercício seguinte.

§ 1º - Dependerão da aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, em cada caso:

- a) os investimentos a que se refere o art. 3º, inciso I;
- b) os financiamentos a que se refere o art. 3º, inciso II, desde que elevem a responsabilidade de um só mutuário a mais de Cr\$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros);
- c) os prêmios referidos no art. 3º, inciso IV.

§ 2º - As aplicações, a que se refere a letra c do parágrafo anterior, obedecerão a critérios gerais estabelecidos em decreto do Poder Executivo.

Art. 5º - Até 31 de março de cada ano, a Comissão de Marinha Mercante prestará contas ao Tribunal de Contas da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, no exercício anterior.

Art. 6º - Fica o Poder Executivo autorizado a dar a garantia do Tesouro Nacional, até a importância de Cr\$ ..... 3.000.000.000,00 (três bilhões de cruzeiros), em financiamentos contratados pela Comissão de Marinha Mercante, ou pelas empresas de navegação e estaleiros da União, com o Banco do Brasil, S/A, para os fins do art. 3º, inciso I, a serem liquidados com os recursos do Fundo da Marinha Mercante, bem como pelas atuais sociedades de economia mista, sob controle da União, a serem resgatados com o produto da Taxa de Renovação por elas arrecadado.

Art. 7º - Os financiamentos concedidos pela Comissão de Marinha Mercante serão protegidos pela constituição de hipoteca ou outros ônus reais, em favor do credor e vetado cessão do direito ao produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (art. 13 desta lei), até o valor da importância mutuada.

Parágrafo único. Os bens constitutivos da garantia serão, até a final liquidação do financiamento, segurados no País a favor da entidade credora pelo financiamento.

Art. 8º - Em substituição à taxa instituída pelo Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941 (art. 8º) alterado pelo Decreto-lei nº 3.595, de 5 de setembro de 1941, o armador de qualquer embarcação que opere em porto nacional cobrará, sob a designação de Taxa de Renovação da Marinha Mercante, uma taxa adicional ao frete líquido devido, de acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto do navio, pelo transporte de qualquer carga;

I - saída de porto nacional, no comércio de cabotagem fluvial ou lacustre;

II - saída de porto nacional ou nele entrada, no comércio com o exterior.



§ 1º - O montante da taxa será:

a) nos casos do inciso I deste artigo, 15% (quinze por cento) do frete líquido;

b) nos casos do inciso II deste artigo, 5% (cinco por cento) do frete líquido.

§ 2º - A obrigatoriedade do pagamento da taxa abrange a carga transportada por toda e qualquer embarcação, salvo quando se tratar de mercadorias não sujeitas a despacho ou carregadas por embarcações com menos de 100 (cem) toneladas de registro.

§ 3º - No caso do inciso II, sendo o frete devido em moeda estrangeira, será adotada como taxa de conversão em cruzeiros, para efeito de cálculo da incidência da Taxa de Renovação, aquela determinada pelo Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito para a transferência, para o Brasil, de fretes auferidos em moeda estrangeira por navios brasileiros.

§ 4º - Não havendo cobrança na base da mercadoria transportada, a taxa será calculada sobre o frete que seria devido segundo a tarifa estabelecida pela Comissão de Marinha Mercante ou a vigorante nas linhas de longo curso.

§ 5º - O produto da taxa será recolhido pelos armadores ou seus agentes ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico ou seus representantes, até 15 (quinze) dias após a saída da embarcação, nos casos de cabotagem e exportação, ou de chegada, no caso de importação.

§ 6º Dentro do prazo referido no parágrafo anterior, os armadores ou seus agentes apresentarão a Delegacia local da Comissão de Marinha Mercante o comprovante do recolhimento da taxa.

§ 7º - Aquêle que receber o produto da Taxa do embarque será o seu depositário até o efetivo recolhimento ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico ou a seu representante autorizado, com a responsabilidade civil e criminal decorrente dessa qualidade.

§ 8º - O atraso no recolhimento da Taxa autorizará a sua cobrança judicial pela Comissão de Marinha Mercante, em ação executiva, acrescido o seu montante de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, além da multa de 20% (vinte por cento) da importância devida.

§ 9º - Não será levada em consideração, para efeito da tributação do Imposto de Renda, a arrecadação da taxa criada neste artigo.

Art. 9º - A autorização para cobrança da Taxa de Renovação da Marinha Mercante vigorará pelo prazo mínimo de 25 (vinte e cinco) anos e, depois desse prazo, não será suspenso senão em virtude de lei especial.



Art. 10 - O produto da arrecadação da Taxa será mantido em depósito pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e só poderá ser movimentado com autorização da Comissão de Marinha Mercante.

§ 1º - Constituirá receita do Fundo da Marinha Mercante o produto arrecadado pelas empresas de propriedade da União, pelas empresas de navegação estrangeira e pelos armadores nacionais em decorrência da operação de navios estrangeiros afretados.

§ 2º - O produto arrecadado nos mais casos será creditado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico em conta especial, sob o título de Taxa de Renovação da Marinha Mercante, em nome do proprietário e da embarcação cujo serviço deu lugar à arrecadação.

Art. 11 - O direito do proprietário da embarcação (art. 10, § 2º) ao produto da arrecadação da Taxa só poderá ser exercido com autorização da Comissão de Marinha Mercante, para aplicação exclusivamente:

- a) na compra ou construção de embarcações;
- b) no reaparelhamento, na recuperação ou melhoria das condições técnicas, ou econômicas, não consideradas nestas as despesas com reparos normais.

§ 1º - O direito do proprietário da embarcação ao produto da Taxa será sujeito à condição da sua efetiva aplicação ou cessão (art. 12) para os fins enumerados neste artigo.

§ 2º - Ao fim de cada 5 (cinco) anos, extingue-se o direito ao produto da Taxa arrecada nesse prazo, se o proprietário da embarcação não houver aplicado ao menos 60% (sessenta por cento) do seu montante, ou não o houver onerado em garantia de empréstimos contraídos para os fins enumerados neste artigo. O prazo acima referido será contado, para os navios em tráfego a 31 de dezembro de 1957, a partir dessa data, e para aqueles entrados em tráfego posteriormente, a partir de 31 de dezembro do ano em que iniciarem suas operações.

§ 3º - Não se extinguirá o direito do proprietário da embarcação, na forma do parágrafo anterior, caso a falta de aplicação resulte:

- a) da insuficiência de fundos na Comissão de Marinha Mercante ou no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para financiá-lo;
- b) da incapacidade de os estaleiros nacionais aceitarem a encomenda, e da recusa das autoridades responsáveis pelo controle do comércio externo a pedido de colocação de encomenda no exterior.

§ 4º - Nos casos de parágrafo anterior, o prazo de extin



ção do direito será sucessivamente prorrogado por períodos de 1 (um) ano, enquanto perdurarem as causas impeditivas nele enumeradas.

§ 5º - Extinto o direito do proprietário, o saldo existente será automaticamente incorporado ao Fundo da Marinha Mercante.

§ 6º - Quando o Ministério da Marinha fizer exigências de construção naval que importe em aumento de custo de embarcação, correrá por sua conta o acréscimo de preço correspondente.

§ 7º vetado

Art. 12 - O direito ao produto da arrecadação futura da Taxa poderá, mediante autorização da Comissão de Marinha Mercante, ser dado em garantia do pagamento do principal dos empréstimos contraídos para os fins do art. 11.

§ 1º - A autorização dependerá das condições do empréstimo e da sua aplicação.

§ 2º - O proprietário de várias embarcações poderá ceder o seu direito à Taxa correspondente a mais de uma unidade para assegurar uma só aplicação. No caso de associação, o produto da arrecadação da Taxa por vários armadores poderá ter aplicação comum.

Art. 13 - Cedido o direito à arrecadação futura da Taxa, o seu produto ficará vinculado ao pagamento do empréstimo garantido, até final liquidação deste, e o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico poderá pagar diretamente ao credor as parcelas das importâncias recebidas na forma do art. 8º, § 5º, previstas no instrumento de mútuo.

Art. 14 - A Comissão de Marinha Mercante só poderá recusar a aplicação do produto da arrecadação da Taxa, ou a cessão do direito à sua arrecadação futura;

a) para os fins do art. 11, alínea a, se as características da embarcação não atenderem aos requisitos mínimos de ordem técnica e econômica, periodicamente estabelecidos pela Comissão, ou o seu preço não corresponder aos valores correntes do mercado;

b) para os fins do art. 11, alínea b, se não ficar comprovada a rentabilidade do reaparelhamento ou da reconstrução pretendida.

Art. 15 - O direito ao produto da arrecadação da Taxa acompanha a propriedade da embarcação.

§ 1º - A transferência do domínio da embarcação, a qualquer título, implica transferência do direito ao produto arrecadado, sem interrupção da contagem do prazo referido no art. 11, § 2º, exceto no caso de transferência para o estrangeiro, quando será incorporado ao Fundo da Marinha Mercante.



§ 2º - A constituição de hipoteca sobre embarcação cuja Taxa tenha sido gravada dependerá da prévia autorização da Comissão de Marinha Mercante.

§ 3º - A alienação de embarcação cuja Taxa tenha sido gravada dependerá da prévia liberação desta. Será também obrigatória a liquidação de dívida nos casos de transferência de bandeira de embarcação que esteja hipotecada em consequência de empréstimos feitos com recursos criados nesta lei.

Art. 16 - Os recursos do Fundo da Marinha Mercante e o produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante somente poderão ser aplicados na compra ou reparação de embarcações no exterior quando a indústria nacional não estiver capacitada respectivamente para construí-las ou repará-las em prazos e condições razoáveis, observadas as exigências de sociedade classificadora aceita pela Comissão da Marinha Mercante e a critério desta.

Art. 17 - As empresas nacionais de construção ou reparos navais gozarão de isenção de direitos de importação para consumo e demais taxas aduaneiras, exclusive a de previdência social, em relação aos maquinismos, seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais destinados à construção, instalação, ampliação, melhoramento, funcionamento, exploração, conservação e manutenção de suas instalações, diques, oficinas e carreiras, que chegarem ao País dentro dos 3 (três) anos seguintes ao início da vigência desta lei.

Parágrafo único. Todos os materiais e mercadorias importados pelas empresas de construção ou reparos navais, incluídos nos planos de reaparelhamento, desenvolvimento ou instalação aprovados pela Comissão de Marinha Mercante exceto os que tenham similares nacionais, de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das alfândegas.

Art. 18 - Ficam os estaleiros nacionais, de construção e reparos navais, equiparados aos estabelecimentos de caráter público para o único efeito de promoverem, na forma da legislação vigente, desapropriação dos bens necessários a seus serviços e instalações.

Art. 19 - Dentro em (60) sessenta dias a partir da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo enviará ao Congresso Nacional Mensagem propondo a reestruturação da Comissão de Marinha Mercante, a fim de aparelhá-la melhor para a aplicação do Fundo da Marinha Mercante.

Art. 20 - O Poder Executivo, ao regulamentar esta lei, discriminará as condições de concessão de empréstimos pela Comissão de Marinha Mercante e os critérios gerais para apreciação



dos pedidos de aplicação do produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante.

Art. 21 - Fica destacada do Fundo de Marinha Mercante, de que trata esta lei, a importância de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) para a construção da Escola de Marinha Mercante do Rio Grande do Sul.

Art. 22 - Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias depois de publicada, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 24 de abril de 1958; 137<sup>o</sup> da Independência e 70<sup>o</sup> da República.

Ass.: Juscelino Kubitschek  
Antônio Alves Câmara  
José Maria Alkimim  
Lúcio Meira

DECRETO Nº 45.270 - DE 22 DE JANEIRO DE 1959

Regulamenta a Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o art. 87, inciso I, da Constituição, decreta:

SEÇÃO I

Definição da Política e Programação

Art. 1º - A execução da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, bem como da legislação vigente relativa ao comércio exterior e à Marinha Mercante, será orientada para a realização dos seguintes objetivos:

a) proporcionar à frota mercante brasileira de cabotagem capacidade de transporte condizente com as necessidades da economia nacional;

b) aumentar a frota brasileira de longo curso, de acordo com as necessidades da economia nacional

c) assegurar às embarcações brasileiras nível técnico compatível com uma exploração eficiente e econômica;

d) dotar a indústria de construção e reparos navais da capacidade economicamente aconselhável para o atendimento das necessidades a longo prazo da economia e defesa nacionais;

e) a utilização econômica da capacidade da indústria de construção naval pela programação da renovação e expansão da frota mercante nacional.

Parágrafo único. Os órgãos executivos federais orientarão as suas providências para a realização destes objetivos, de modo a:

a) utilizar, ao máximo economicamente possíveis, os fatores de produção locais, a fim de assegurar índices crescentes de nacionalização em todos os setores e fases do programa;

b) dar preferência à gestão privada dos empreendimentos, reservando-se o Estado as funções disciplinadoras, fomentadoras e supletivas; e em qualquer caso, procurar assegurar que os métodos de gestão e sistemas de organização das empresas sejam compatíveis com a natureza dos empreendimentos e ofereçam condições de exploração econômica.

Art. 2º - O Conselho do Desenvolvimento, por intermédio do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON), organizará Programas de Metas quinquenais de:

I - renovação e expansão da frota mercante de cabotagem e de longo curso;



II - desenvolvimento da indústria de construção e reparos navais.

§ 1º - Os programas referidos neste artigo deverão conter:

a) as previsões da demanda de transportes e da capacidade da frota nacional necessária para atendê-la, bem como o volume de construção e reparos navais conveniente à máxima nacionalização da renovação, do aumento e da conservação dessa frota;

b) as metas físicas de reaparelhamento ou construção de embarcações, e de reaparelhamento e construção de estaleiros navais, a serem alcançadas no período, tendo em vista as necessidades referidas na alínea anterior e a disponibilidade existente ou previsível dos fatores necessários;

c) os empreendimentos a executar para que estas metas sejam alcançadas e o custo de sua execução em moeda nacional e estrangeira;

d) a distribuição entre os agentes econômicos dos empreendimentos referidos na alínea anterior;

e) os recursos financeiros e cambiais disponíveis ou previsíveis, e a sua proporcionalidade às necessidades para consecução das metas;

f) as providências complementares necessárias à execução dos Programas, ou a recomendação de políticas a serem adotadas por outros órgãos da administração pública, que sejam indispensáveis ou convenientes à realização desses programas.

§ 2º - Os Programas serão aprovados por decreto do Presidente da República, e do progresso anual de sua execução o Conselho do Desenvolvimento fará relatório sugerindo as medidas que julgue necessárias para a sua efetivação.

§ 3º - Os primeiros Programas compreenderão os exercícios de 1958 a 1961, inclusive.

Art. 3º - O Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, submeterá à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, até 31 de outubro, os Programas a serem executados no ano seguinte, como parte dos Programas de Metas referidos no artigo anterior.

Parágrafo único. Os Programas anuais conterão:

a) as metas físicas do reaparelhamento ou construção de embarcações, e de reaparelhamento ou construção de estaleiros navais, e a sua relação com o Programa quinquenal em execução;

b) os empreendimentos a executar no período para que estas metas sejam alcançadas, e seu custo de execução em moeda nacional e estrangeira;

c) a distribuição entre os agentes econômicos dos empre-



endimentos referidos na alínea anterior, tendo em vista a distribuição prevista no Programa quinquenal;

d)/recursos financeiros e cambiais com que deverão ser financiados os empreendimentos referidos na alínea "b";

## SEÇÃO II

### Renovação e expansão da Frota Mercante Nacional

Art. 4º - A Comissão de Marinha Mercante orientará a aquisição ou construção de embarcações por armadores nacionais, privados ou públicos, no sentido da realização dos Programas referidos no art. 2º, através:

- a) da autorização para a aquisição de embarcações;
- b) da autorização para aplicação do produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante;
- c) da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante;
- d) da concessão de prêmios à construção Naval;

Art. 5º - A Comissão de Marinha Mercante estabelecerá, periodicamente, os requisitos mínimos de natureza técnica e econômica a que devem satisfazer as embarcações a serem adquiridas pelos armadores nacionais, ou por estes mandadas construir no exterior ou no país, visando a obter:

- a) a segurança na navegação, em obediência às regras da sociedade classificadora aceita pela Comissão de Marinha Mercante, às convenções internacionais e à legislação em vigor;
- b) a adequação das embarcações às condições de tráfego e das vias e portos em que deverão operar;
- c) o mínimo custo unitário de transporte;
- d) o tipo e o consumo de combustíveis mais adequados à economia nacional;
- e) a padronização da frota mercante brasileira;

§ 1º - Antes da fixação destes requisitos, a Comissão de Marinha Mercante deverá ouvir os Sindicatos de Armadores e de Construção Naval e as empresas federais de navegação.

§ 2º - A Comissão de Marinha Mercante poderá condicionar a aplicação de recursos do Fundo da Marinha Mercante, na construção de embarcações, à adoção de projetos padrões por ela elaborados ou aprovados, com vistas à maior padronização da frota nacional;

Art. 6º - Os recursos do Fundo da Marinha Mercante e da Taxa de Renovação da Marinha Mercante somente poderão ser aplicados na compra ou reparação de embarcações no exterior, quando a indústria nacional não estiver capacitada para construí-las ou repará-las em condições razoáveis, principalmente de preços e



prazos, observadas as exigências de sociedade classificadora aceita pela Comissão de Marinha Mercante.

§ 1º - O disposto neste artigo aplica-se também às embarcações cujas especificações não possam ser atendidas pela indústria nacional, mas que, a critério da Comissão de Marinha Mercante, sejam adaptáveis às possibilidades dessa indústria, sem prejuízo para a sua eficiência operacional.

§ 2º - Para efeito do disposto neste artigo, a Comissão de Marinha Mercante fixará, periodicamente, os prazos que considerar razoáveis para a construção no País dos diversos tipos de embarcações, tendo em vista, no particular, as necessidades da economia nacional, a capacidade e grau de utilização dos estaleiros, e os prazos médios de entrega no mercado internacional.

§ 3º - Consideram-se razoáveis, para efeito do disposto neste artigo, os preços da construção nacional, quando iguais ou inferiores aos preços em moeda estrangeira que seriam obtidos para construção ou compra da embarcação no exterior, convertidos em moeda nacional à média ponderada, no último trimestre, da categoria de importações em que estiver classificada a embarcação, acrescidos das despesas de transporte para um porto nacional e dos direitos e taxas aduaneiras.

§ 4º - No caso de importação de embarcação usada, o seu preço em moeda nacional, calculado na forma do § 3º, não poderá exceder ao estimado para a construção no País de embarcação semelhante, deduzido este último de percentagem de depreciação fixada pela Comissão de Marinha Mercante.

§ 5º - A importação não será autorizada, ainda que os preços da construção nacional excedam os limites, previstos nos §§ 3º e 4º, caso a Comissão de Marinha Mercante recomende, e o Ministro da Viação e Obras Públicas aprove, a concessão de prêmio à construção naval que compense a diferença de preços.

Art. 7º - Os pedidos de importação de embarcações, ou de sua construção no País, com aplicação de recursos da Taxa de Renovação da Marinha Mercante e do Fundo da Marinha Mercante, deverão ser apresentados à Comissão de Marinha Mercante, segundo os modelos por ela aprovados, e conterão:

a) informações técnicas e econômicas sobre a embarcação a ser adquirida ou construída;

b) indicação do serviço a que se destina, estudos de mercado e demonstração da economicidade da exploração da embarcação no mesmo serviço;

c) prova da impossibilidade ou inconveniência de sua construção no País, no caso de importação.

Art. 8º - A Comissão de Marinha Mercante, tendo em vista



as condições da demanda de transporte e a capacidade da frota mercante nacional, fixará periodicamente as condições técnicas e econômicas mínimas indispensáveis à eficiência das embarcações brasileiras, para efeito de determinar aquelas consideradas obsoletas.

Parágrafo único. Nos casos de importação de embarcações, ou de aplicação de recursos do Fundo da Marinha Mercante, a Comissão de Marinha Mercante poderá condicionar, a sua autorização a que os armadores se obriguem a retirar de tráfego aquelas consideradas obsoletas, nos termos deste artigo.

Art. 9º - A aplicação de recursos do Fundo da Marinha Mercante e da Taxa de Renovação da Marinha Mercante no reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas ou econômicas das embarcações, dependerá de que as obras e aquisições pretendidas para a recuperação da embarcação:

a) sejam destinadas a reconstituir as condições originais de segurança ou eficiência, ou a introduzir modificações que importem no aumento de sua eficiência operacional ou de sua capacidade de transporte;

b) sejam economicamente justificáveis;

c) constituam recuperação ou alteração substancial, que não possa ser considerada reparos de manutenção ou conservação normal da embarcação, de acordo com as normas e critérios estabelecidos pela Comissão de Marinha Mercante.

§ 1º - Os pedidos de aplicação dos recursos referidos neste artigo em reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas e econômicas de embarcações, serão apresentados, segundo os modelos aprovados pela Comissão de Marinha Mercante, e conterão informações sobre:

a) as modificações técnicas a serem introduzidas e suas justificativas;

b) o custo das obras, serviços ou aquisições necessárias à sua realização;

c) a justificação econômica do investimento.

§ 2º - A Comissão de Marinha Mercante poderá determinar, em cada caso, a realização de vistorias para comprovação da natureza e efetiva necessidade dos serviços ou aquisições.

### SEÇÃO III

#### Indústria de Construção e Reparos Navais

Art. 10 - Os projetos para aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante na indústria de construção e reparos navais, bem como os pedidos para importação de materiais com isenção de direitos aduaneiros, deverão demonstrar:

a) capacidade técnica, administrativa e financeira da em-



prêsa;

b) a viabilidade técnica do empreendimento e o emprêgo de técnicas modernas que assegurem produtividade competitiva ao estaleiro;

c) a existência de mercado para os seus produtos ou serviços;

d) a utilização, desde o início, de elevada proporção de materiais e serviços nacionais e a adoção do ritmo mais rápido possível, e em prazos preestabelecidos, do incremento da nacionalização dos itens de custo;

e) os planos da empresa, para formar e adestrar técnicos e operários nacionais;

f) a rentabilidade do empreendimento;

g) a adequada localização, tendo em vista as necessidades logísticas da frota mercante nacional e as condições econômicas regionais;

h) a disponibilidade de técnicos próprios ou de assistência técnica contratada.

Art. 11 - São Isentos de direito de importação e demais taxas aduaneiras, os maquinismos e seus sobressalentes e acessórios, aparelhos, ferramentas, instrumentos e materiais que não tenham similar nacional, de qualidade comprovada pelo Instituto Nacional de Tecnologia, importados para uso próprio, por empresas de construção ou reparos navais, e chegados no País até o dia 24 de maio de 1961, desde que:

a) se destinem à construção, instalação, ampliação, melhoramentos, funcionamento, exploração industrial, conservação e manutenção de suas instalações, diques, carreiras e oficinas de construção ou reparos navais:

b) nos casos de instalação, ampliação, melhoramentos e desenvolvimento de estaleiros de construção ou reparos navais, constem discriminadamente de projetos aprovados pelo Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval;

c) nos casos de materiais para funcionamento, exploração industrial, conservação e manutenção de estaleiros, diques, carreiras e oficinas, constem discriminadamente de programas de importação aprovados pelo Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval.

Parágrafo único. Os materiais a que se refere este artigo serão desembaraçados mediante portaria dos inspetores das Alfândegas, após a devida notificação da Comissão de Marinha Mercante da aprovação dos projetos ou programas.



Art. 12 - Os estaleiros nacionais de construção e reparos navais são equiparados aos estabelecimentos de caráter público para o único efeito de promoverem, na forma da legislação vigente, de desapropriação dos bens necessários a seus serviços e instalações.

Parágrafo único - Os pedidos de declaração de utilidade pública para efeito de desapropriação serão dirigidos ao Presidente da República, através do Ministro da Viação e Obras Públicas, acompanhados de sua justificação.

#### SEÇÃO IV

##### Taxa de Renovação da Marinha Mercante

Art. 13. Em substituição à taxa instituída pelo Decreto - lei nº 3.100, de 7 de março de 1941 - (art. 8º) - alterado pelo Decreto-lei número 3.595, de 5 de setembro de 1941, o armador de qualquer embarcação que opere em porto nacional cobrará sob a designação de Taxa de Renovação da Marinha Mercante, em relação aos conhecimentos de embarque emitidos a partir de 25 de maio de 1958, uma taxa adicional ao frete líquido devido, de acordo com o conhecimento ou o manifesto da embarcação, referente ao transporte de qualquer carga:

- I - saída de porto nacional, no comércio de cabotagem, marítimo, fluvial ou lacustre;
- II - saída de porto nacional, ou nele entrada, no comércio com o exterior.

Parágrafo único. A obrigatoriedade de pagamento da Taxa abrange a carga transportada por toda e qualquer embarcação, salvo quando se tratar de mercadorias não sujeitas a despacho ou carregadas em embarcações com menos de 100 toneladas líquidas de registro.

Art. 14 - O montante da Taxa de Renovação da Marinha Mercante será:

- a) no caso de transporte de cabotagem, marítimo, fluvial ou lacustre de 15% - (quinze por cento) do frete líquido;
- b) no caso de transporte de mercadoria exportada para o exterior, ou dele proveniente, equivalente a 5% - (cinco por cento) - do frete líquido.

§ 1º - Não havendo cobrança do frete na base da mercadoria transportada, a taxa será calculada sobre o frete que seria devido se a cobrança fosse feita segundo a tarifa estabelecida pela Comissão de Marinha Mercante, no caso de transporte de cabotagem ou segundo os fretes adotados por Conferências internacionais de



fretes, ou vigentes na época do transporte na mesma linha, em se tratando de transporte de longo curso.

§ 2º - No caso de transporte de ou para o exterior, sendo o frete devido em moeda estrangeira, será adotada como taxa de conversão em cruzeiros, para efeito de cálculo de incidência da Taxa de Renovação, aquela determinada pelo Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito para a transferência, para o Brasil, dos fretes auferidos em moeda estrangeira por navios brasileiros.

Art. 15 - O armador ou seu agente será o responsável pela arrecadação da Taxa de Renovação da Marinha Mercante, respondendo pelo pagamento da mesma no caso de deixar de executar a cobrança.

§ 1º - Em qualquer caso de não recebimento do frete, deverá o armador, ao usar do direito ou privilégio para seu recebimento, cobrar juntamente a Taxa de Renovação, como adicional ao frete.

§ 2º - O montante da Taxa de Renovação constará obrigatoriamente de cada conhecimento de embarque emitido para o transporte de cabotagem, marítimo, fluvial ou lacustre.

§ 3º - O montante da Taxa de Renovação, correspondente a cada conhecimento de embarque emitido para o transporte de longo curso, constará obrigatoriamente do manifesto de entrada ou saída da embarcação, ou em cópia autenticada do mesmo, que será apresentada pelo armador a Comissão de Marinha Mercante.

§ 4º - No transporte de longo curso, tanto na importação como na exportação, a taxa de Renovação Marinha Mercante será devida em moeda nacional, e o seu pagamento não dará direito a cobertura cambial.

§ 5º - As Alfândegas e Mesas de Rendas não receberão pedidos de despachos de mercadorias de qualquer natureza, sem que dos mesmos conste o recibo, passado pelo armador ou seu agente no conhecimento de embarque ou em outro documento, do pagamento da Taxa de Renovação relativa à mercadoria a ser despachada.

§ 6º - Aquêles que receber o produto da Taxa de Renovação será o seu depositário até o efetivo recolhimento ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico ou a seu representante autorizado, com a responsabilidade civil e criminal decorrente daquela qualidade.

Art. 16 - O produto da Taxa de Renovação será recolhido pelos armadores ou seus agentes ao Banco do Brasil S.A., para crédito do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, dentro de 15 - (quinze) - dias da saída da embarcação, nos casos de cabotagem e exportação, e da chegada, no caso de importação.

§ 1º - O recolhimento será feito mediante guia, na forma estabelecida pela Comissão de Marinha Mercante.

§ 2º - Dentro do prazo referido neste artigo os armadores



ou seus agentes apresentarão à Delegacia local da Comissão de Marinha Mercante o comprovante do recolhimento da Taxa.

§ 3º - O atraso no recolhimento da Taxa autorizará a sua cobrança judicial pela Comissão de Marinha Mercante, em ação executiva, acrescido o seu montante de juros de mora de 1% - (um por cento) - ao mês, além da multa de 20% - (vinte por cento) - da importância devida.

§ 4º - A Comissão de Marinha Mercante manterá o controle da entrada e saída das embarcações e do recolhimento do produto da arrecadação da Taxa, devendo providenciar a sua cobrança executiva, dos armadores em mora, dentro de 30 - (trinta) - dias do término do prazo do recolhimento.

Art. 17 - Não será levada em consideração, para efeito de tributação do imposto de renda, a arrecadação da Taxa de Renovação.

Art. 18 - A cobrança da Taxa de Renovação vigorará pelo prazo mínimo de 25 (vinte e cinco anos) e, depois desse prazo, não será suspensa senão em virtude de lei especial.

Art. 19 - O produto da arrecadação da Taxa será mantido em depósito pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e só poderá ser movimentado com autorização da Comissão de Marinha Mercante.

§ 1º - Constituirá receita do Fundo da Marinha Mercante, e a este será creditado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, o produto da Taxa arrecadado:

a) pelas empresas federais de navegação e pelos órgãos federais que operem embarcações em serviço de transporte de cargas sujeitas a despacho;

b) pelas empresas estrangeiras de navegação;

c) pelos armadores nacionais, quando explorem navios estrangeiros afretados.

§ 2º - O produto arrecadado nos demais casos será creditado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico em conta especial, sob o título de Taxa de Renovação da Marinha Mercante, em nome do proprietário e da embarcação cujo serviço deu lugar à arrecadação.

Art. 20 - O direito do proprietário da embarcação (art. 19, § 2º) ao produto da arrecadação da Taxa só poderá ser exercido com autorização da Comissão de Marinha Mercante para aplicação, exclusivamente:

a) na compra ou construção de embarcações mercantes que satisfaçam os requisitos a que se refere o art. 5º; ou,

b) no reaparelhamento, na recuperação ou melhoria das condições técnicas ou econômicas de embarcações, excluídas as despe-



sas com reparos normais, e observadas as condições a que se refere o art. 9º.

Parágrafo único, Não será permitida a aplicação do produto da Taxa de Renovação, ou a sua cessão em garantia de empréstimos;

a) para a aquisição de embarcação já registrada sob a bandeira brasileira, ou que, ainda sob a bandeira estrangeira, pertença na data deste Decreto a pessoas físicas ou jurídicas brasileiras, salvo no caso de serem de propriedade da Comissão da Marinha Mercante.

b) na liquidação de empréstimos contratados para aquisição ou recuperação de embarcações, anteriormente à vigência da Lei nº 3381, de 24 de abril de 1958, exceto no caso de financiamentos concedidos pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Art. 21 - O direito do proprietário da embarcação ao produto da Taxa será sujeito à condição resolutiva da sua efetiva aplicação ou cessão (artigo 23) para os fins enumerados no artigo anterior.

§ 1º - Ao fim de cada 5 (cinco) anos extingue-se o direito ao produto da Taxa arrecadado nesse prazo, se o proprietário da embarcação não houver aplicado, no mesmo período, ao menos 60% (sessenta por cento) do montante arrecadado, ou não o houver operado em garantia de empréstimos contraídos para os fins enumerados no artigo anterior. O prazo acima referido será contado, para os navios em tráfego a 31 de dezembro de 1957, a partir dessa data, e para aqueles entrados em tráfego posteriormente, a partir de 31 de dezembro do ano em que iniciarem suas operações sob a bandeira brasileira.

§ 2º - Não se extinguirá o direito do proprietário da embarcação, na forma do parágrafo anterior, caso a falta de aplicação resulte:

a) da insuficiência de fundos na Comissão de Marinha Mercante ou no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para financiar o armador, em aplicação pretendida que atenda os demais requisitos para obtenção do financiamento;

b) da incapacidade de os estaleiros nacionais aceitarem a encomenda e da recusa das autoridades responsáveis pelo controle do comércio exterior a pedido de colocação da encomenda no estrangeiro.

§ 3º - O armador deverá demonstrar, perante a Comissão de Marinha Mercante, até 6 (seis) meses antes do decurso do prazo da extinção do seu direito, a impossibilidade de aplicação pelas razões enumeradas no parágrafo anterior.

§ 4º - A insuficiência de recursos referida na alínea "a",



do § 2º, comprovar-se-á, no caso do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, pelo indeferimento de pedido de financiamento, nos últimos dois anos do prazo para extinção do direito, sob o fundamento da falta de prioridade para aplicação na compra ou construção de embarcação e, no caso da Comissão de Marinha Mercante, pela sua recusa a pedido do armador para financiamento da compra, construção ou recuperação de embarcação, nos três últimos anos do prazo de extinção do direito. A qualquer tempo, ou ao receber o pedido de reconhecimento da ocorrência das condições previstas nas alíneas do § 2º, a Comissão de Marinha Mercante deverá indicar ao armador aplicação para o produto da Taxa por ele arrecadada.

§ 5º - Nos casos do § 2º, o prazo de extinção do direito será sucessivamente prorrogado por período de 1 (um) ano, enquanto perdurarem as causas impeditivas nele enumeradas.

§ 6º - Extinto o direito do proprietário, o saldo existente na conta especial aberta em seu nome (art. 19, § 2º), será automaticamente incorporado ao Fundo da Marinha Mercante.

Art. 22 - O direito ao produto da arrecadação da Taxa acompanha a propriedade da embarcação.

§ 1º - A transferência do domínio da embarcação, a qualquer título, implica a transferência do direito ao produto arrecadado, sem interrupção da contagem do prazo referido no Art. 21, § 1º, exceto no caso de transferência para o estrangeiro, quando será incorporado no Fundo da Marinha Mercante.

§ 2º - A constituição de hipoteca sobre embarcações, cuja Taxa tenha sido gravada dependerá da prévia autorização da Comissão de Marinha Mercante.

§ 3º - A alienação de embarcação, cuja Taxa tenha sido gravada, dependerá da prévia liberação desta. Será também obrigatória a liquidação da dívida, nos casos de transferência de bandeira de embarcação que esteja hipotecada em consequência de empréstimos feitos com recursos criados pela Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958.

Art. 23 - O direito ao produto da arrecadação futura da Taxa poderá, mediante autorização da Comissão de Marinha Mercante, ser dado em garantia do pagamento do principal de empréstimos contraídos para aplicação em algum dos fins enumerados no art. 20.

§ 1º - A autorização dependerá da aprovação pela Comissão de Marinha Mercante das condições do empréstimo e da aplicação deste.

§ 2º - O proprietário de várias embarcações poderá destinar ou ceder, para efeito de uma só aplicação, o seu direito à Taxa correspondente a mais de uma unidade.

Art. 24 - Cedido o direito à arrecadação futura da Taxa, o seu produto ficará vinculado ao pagamento do empréstimo garantido,



até final liquidação dêste, e o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, autorizado pela Comissão de Marinha Mercante, poderá pagar diretamente ao credor as parcelas das importâncias recebidas na forma do art. 16 e previstas no instrumento de mútuo.

Art. 25 - Os proprietários de várias embarcações poderão associar-se para uma aplicação em comum.

§ 1º - Se fôr aplicação de produto da Taxa, já arrecadado, a associação poderá revestir qualquer forma societária, ou de condomínio.

§ 2º - Se a aplicação exigir a cessão da arrecadação futura, correspondente a várias embarcações, a associação deverá revestir a forma de sociedade proprietária da embarcação objeto da aplicação comum, bem como das embarcações cuja arrecadação futura fôr caucionada.

#### SEÇÃO V

#### Fundo da Marinha Mercante.

Art. 26 . O Fundo da Marinha Mercante destina-se a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional e para o desenvolvimento da indústria de construção e reparos navais no País.

Art. 27 - O Fundo da Marinha Mercante será constituído:

a) do produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante arrecadado pelas empresas previstas no artigo 19, § 1º;

b) de 32% (trinta e dois por cento) da receita da taxa de despacho aduaneiro, criada pela Lei nº 3.244, de 14.8.57;

c) dos juros, comissões e outras receitas resultantes da aplicação dos recursos do próprio Fundo, ou da execução da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958;

d) das dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

e) das importâncias oriundas do cumprimento do disposto no art. 21, § 6º. e no art. 22, § 1º;

f) do produto da venda ou arrendamento de estaleiros e embarcações da Comissão de Marinha Mercante (art. 28, inciso I, alínea "e").

g) dos saldos anuais porventura apurados pela Comissão de Marinha Mercante no desempenho de suas atribuições.

§ 1º - Os recursos a que se refere êste artigo serão recolhidos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, em conta especial sob a denominação de Fundo da Marinha Mercante, à ordem da Comissão de Marinha Mercante.

§ 2º - As Alfândegas e Mesas de Rendas recolherão diariamente ao Banco do Brasil S.A., mediante guia a receita a que se



refere a alínea "b" d'êste artigo, para crédito do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - Fundo da Marinha Mercante.

Art. 28 - Os recursos do Fundo da Marinha Mercante serão aplicados pela Comissão de Marinha Mercante, exclusivamente:

I - Em investimentos:

a) na compra ou construção de embarcações mercantes para as autarquias federais de navegação;

b) no reaparelhamento, na recuperação, ou melhoria das condições técnicas e econômicas das embarcações pertencentes às autarquias referidas na alínea anterior;

c) na construção, no reaparelhamento ou na ampliação de estaleiros, diques, carreiras e oficinas pertencentes às autarquias federais, de navegação ou de construção e reparos navais;

d) na subscrição de ações de sociedades nacionais de navegação ou de construção e reparos navais, desde que os recursos correspondentes à subscrição sejam aplicados nas finalidades referidas nas alíneas anteriores, e que as empresas apresentem condições econômicas e financeiras satisfatórias;

e) na construção de embarcações e estaleiros para a própria Comissão destinados a posterior arrendamento ou venda.

II - Em financiamentos a empresas nacionais de navegação ou construção e reparos navais, privadas ou estatais, para:

a) compra ou construção de embarcações mercantes;

b) reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas e econômicas de embarcações;

c) construção, reaparelhamento ou ampliação de estaleiros, diques, carreiras e oficinas de reparos da Marinha Mercante;

d) aquisição de materiais para construção ou recuperação de embarcações da Marinha Mercante.

III - Até 5% (cinco por cento) da arrecadação anual do Fundo, no custeio dos serviços da Comissão de Marinha Mercante, que fica autorizada a contratar o pessoal e os serviços necessários, mediante orçamento aprovado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

IV - Em prêmios à construção naval no País, que não ultrapassem a diferença verificada entre o custo da promoção nacional e o preço vigente no mercado internacional.

§ 1º - Dependerão da aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, em cada caso:

a) os investimentos a que se refere o inciso I;

b) os financiamentos a que se refere o inciso II, desde que elevem a responsabilidade de um só mutuário a mais de Cr\$ ..... 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros);

c) os prêmios referidos no inciso IV.



§ 2º - A aplicação de recursos do Fundo da Marinha Mercante na compra ou construção de embarcações destinadas à exploração por autarquias federais de navegação será orientada de acordo com a seguinte ordem de preferência, quanto a modalidade:

- a) financiamento;
- b) compra pela Comissão de Marinha Mercante, para posterior revenda;
- c) compra pela Comissão de Marinha Mercante, para posterior locação;
- d) investimento.

§ 3º - Nas operações a que se refere o parágrafo anterior, a Comissão de Marinha Mercante poderá obrigar a alienação como sucata de embarcações obsoletas que a empresa possua, até uma tonelagem de peso morto equivalente à da embarcação ou embarcações adquiridas, utilizando a empresa o produto da alienação para pagamento à vista de uma parcela da importância devida ou do investimento a ser feito.

§ 4º - Até 31 de março de cada ano, a Comissão de Marinha Mercante prestará contas ao Tribunal de Contas da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, no exercício anterior.

Art. 29 - A Comissão de Marinha Mercante submeterá à apreciação do Ministro da Viação e Obras Públicas, através o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval, até 31 de outubro de cada ano, o orçamento de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, no exercício subsequente, indicando:

- a) as receitas previstas, segundo as fontes;
- b) a parcela da arrecadação do Fundo destinada ao custeio dos serviços da Comissão de Marinha Mercante;
- c) as obrigações porventura existentes por empréstimo tomados com garantia do Fundo;
- d) as aplicações já contratadas ou comprometidas em exercícios anteriores, a serem desembolsadas no exercício;
- e) as aplicações a serem contratadas no exercício e os desembolsos no mesmo.

§ 1º - As aplicações a que se referem as alíneas "d" e "e" serão classificadas em:

- I - compra ou construção de embarcações, discriminadas por tipo;
- II - reaparelhamento, recuperação ou melhoria das condições técnicas e econômicas das embarcações;
- III - construção, reaparelhamento ou ampliação de estaleiros, diques, carreiras e oficinas de reparos;



IV - prêmios à construção naval.

§ 2º - O orçamento distribuirá ainda as aplicações referidas nas alíneas "d" e "e" deste artigo:

- a) entre investimentos e financiamentos; e
- b) por agentes econômicos.

Art. 30. A Comissão de Marinha Mercante, mediante prévia autorização do Ministro da Viação e Obras Públicas, poderá caucionar a receita futura do Fundo da Marinha Mercante para garantir em empréstimos por ela contráídos para a realização dos fins enumerados nos incisos I e II, do art. 28, bem como para dar cobertura a fianças prestadas pelo Tesouro Nacional ou pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico em tais empréstimos.

Parágrafo único - O Poder Executivo poderá dar garantia do Tesouro Nacional, até a importância de Cr\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões) de cruzeiros), em financiamentos contratados, pela Comissão de Marinha Mercante, ou pelas empresas de navegação e estaleiros da União, com o Banco do Brasil S.A., para os fins do art. 28, inciso I, a serem liquidados com os recursos do Fundo da Marinha Mercante, bem como pelas atuais sociedades de economia mista sob o controle da União, a serem resgatados com o produto da Taxa de Renovação por estas arrecadado.

Art. 31 - Todas as aplicações da Comissão de Marinha Mercante serão precedidas de prévio estudo de projeto contendo as informações técnicas, econômicas, e financeiras necessárias à demonstração:

- a) da exequibilidade e adequação técnica e econômica do empreendimento;
- b) da existência de mercado para os produtos ou serviços do empreendimento;
- c) da rentabilidade do empreendimento;
- d) da capacidade técnica, administrativa e financeira da empresa na qual seria feita a aplicação.

§ 1º - As aplicações referidas neste artigo serão destinadas única e exclusivamente à execução do projeto aprovado pela Comissão, e os recursos concedidos, sob qualquer das modalidades de aplicação, serão utilizados à medida das necessidades para a realização do projeto, sob a fiscalização da Comissão.

§ 2º - Os recursos do Fundo da Marinha Mercante não poderão ser aplicados nos fins referidos nas alíneas "a" e "b" do parágrafo único do art. 20, nem na compra de instalações de construção e reparos navais já existentes no País.

Art. 32 - Os investimentos referidos no art. 28, inciso I, alíneas "a", "b", e "c" serão realizados:

- a) tendo em vista o disposto no artigo 1º, parágrafo único, alínea "b";
- b) dentro das verbas a eles destinados no orçamento referido



no artigo 29:

c) no caso de embarcações para cabotagem e de estaleiros, diques, carreiras e oficinas de reparos, dentro dos limites físicos necessários à melhoria do nível técnico da frota ou das instalações, e ao pleno emprego dos fatores de que atualmente dispõem a aquelas empresas;

d) no caso de transportes de longo curso, de modo a assegurar às empresas condições de competição, pela maior frequência e regularidade de oferta de praça nas linhas em que operam.

Art. 33. Nos investimentos a que se refere a alínea d, inciso I, do artigo 28 a subscrição do capital social terá caráter transitório, devendo a Comissão de Marinha Mercante repassar as suas ações no mercado brasileiro.

Art. 34 - A Comissão de Marinha Mercante poderá adquirir embarcações em seu próprio nome:

a) quando conveniente a colocação de encomenda conjunta no interesse geral;

b) como instrumento de incentivo à construção e expansão de estaleiros no País;

c) para assegurar a continuidade operacional de estaleiros nacionais;

d) quando houver conveniência em transferi-las à operação por autarquias federais de navegação, mediante locação ou venda ( § 2º do art. 28).

Parágrafo único. As aquisições de embarcações pela Comissão de Marinha Mercante poderão efetuar-se:

a) mediante coleta de preços entre estaleiros situados nas áreas indicadas pelas autoridades encarregadas do controle do comércio exterior;

b) mediante administração contratada nos casos da alínea "b" deste artigo;

c) mediante coleta de preços entre os estaleiros nacionais nos demais casos de aquisição no País.

Art. 35. As embarcações adquiridas pela Comissão de Marinha Mercante, segundo o disposto no artigo anterior, serão entregues à operação por empresas oficiais ou privadas, mediante locação ou venda.

§ 1º - A locação a empresas privadas será admitida - a prazo não excedente de 3 (três) anos, mediante licitação entre os armadores registrados na Comissão de Marinha Mercante - quando não houver proposta de compra, em bases satisfatórias, e uma vez aceitas as condições que forem estabelecidas.

§ 2º - Os requisitos e condições mínimas de locação a empresas privadas serão divulgados previamente no Diário Oficial da



União, cumprindo aos armadores registrados, que se interessarem pela locação, a declará-lo perante a Comissão de Marinha Mercante, que os julgará quanto à idoneidade administrativa, técnica e financeira, e os convidará, uma vez admitidos à licitação, a fazerem suas ofertas de preço em data e hora prefixadas.

§ 3º - A venda de embarcações a empresas privadas será feita mediante concorrência entre os armadores registrados na Comissão de Marinha Mercante, a preço igual ou superior ao mínimo indicado no edital de concorrência, com o pagamento à vista de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do preço e o restante no prazo máximo de 20 (vinte) anos. No caso de embarcação de cabotagem, a Comissão poderá indicar a linha em que será a mesma empregada.

Art. 36 - Os contratos de venda de embarcações proverão as estipulações que a Comissão de Marinha Mercante julgar necessárias para a salvaguarda dos interesses da navegação nacional, e especialmente:

a) as obrigações de manutenção e conservação da embarcação, e o direito de fiscalização, pela Comissão de Marinha Mercante, das obrigações contratuais;

b) a obrigação de utilização da embarcação na linha a que se destinar, salvo prévia autorização da Comissão de Marinha Mercante para alteração de linha;

c) a proibição de revenda da embarcação sem prévia autorização da Comissão de Marinha Mercante;

d) a opção assegurada à Comissão de resolver a venda, nos casos e nas condições estabelecidas no contrato, especialmente no de revenda.

Art. 37 - A Comissão de Marinha Mercante somente poderá construir estaleiro em seu próprio nome se não houver empreendimentos privados, em número e com capacidade suficiente, para realizar as metas de construção naval.

Art. 38 - Periódicamente, o Ministro da Viação e Obras Públicas, ouvido o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval e por proposta da Comissão de Marinha Mercante, fixará para os financiamentos das diversas modalidades de empreendimentos, tendo em vista a graduação dos incentivos que lhes devam ser proporcionados, as seguintes condições:

a) percentagens máximas, em relação ao valor total das inversões projetadas, que poderão ser financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante;

b) prazos, juros do financiamento e taxas de serviço.

§ 1º - Os prazos dos financiamentos não poderão exceder o período de exploração econômica dos bens para cuja aquisição, construção ou recuperação os financiamentos sejam concedidos.



§ 2º - Os financiamentos para a construção de embarcações no País deverão gozar de condições de juros e prazos mais favoráveis do que as estabelecidas para a aquisição de embarcações no exterior.

§ 3º - Nos financiamentos a empresas de construção e reparos navais deverão ser observadas as condições análogas às que usualmente forem adotadas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para as indústrias básicas, de alto interesse para a economia nacional.

Art. 39 - Os financiamentos concedidos pela Comissão de Marinha Mercante revestirão a forma de contratos de abertura de crédito fixo ou em conta corrente, nos quais, além das cláusulas peculiares à natureza de cada operação, deverão ser expressamente declarados:

- a) o valor do empréstimo;
- b) o vencimento das amortizações ou do resgate;
- c) o fim a que se destina, com menção resumida do projeto financiado;
- d) a data ou datas da utilização do crédito;
- e) a obrigação do mutuário aplicar o produto do empréstimo exclusivamente para os fins indicados;
- f) o direito da Comissão de Marinha Mercante de fiscalizar a aplicação do empréstimo, inclusive quanto ao preço e qualidade do material a ser comprado ou dos serviços a serem executados, as condições de compra ou prestação de serviços, e a idoneidade do fornecedor do material ou executante do serviço, bem como de fiscalizar a operação do empreendimento;
- g) os juros e as taxas de serviço;
- h) o vencimento antecipado da dívida, em caso de inadimplemento de qualquer das cláusulas contratuais;
- i) multa ou pena convencionais;
- j) a garantia considerada satisfatória pela Comissão de Marinha Mercante, podendo consistir em:
  - 1 - cessão de direito ao produto da arrecadação futura da Taxa de Renovação da Marinha Mercante;
  - 2 - hipoteca em primeiro grau ou outros ônus reais sobre bens do mutuário ou de terceiros;
  - 3 - caução de títulos e ações ou direitos;
  - 4 - fiança subsidiariamente:
    - 1) a obrigação do mutuário de:
      - 1, manter segurados os bens dados em garantia;
      - 2, não alienar no todo ou em parte, os bens dados em garantia, nem sobre eles constituir novo ônus real, sem prévia autorização da Comissão de Marinha Mercante;
- m) o direito da Comissão de Marinha Mercante de exigir refôr-



ção de garantia, quando julgar necessário;

n) o local de pagamento e o fóro do contrato.

Art. 40 - Na concessão dos financiamentos a que se refere o inciso II do art. 28, a Comissão de Marinha Mercante levará em consideração, como fator de preferência, em igualdade das demais condições estabelecidas, a boa tradição técnica, administrativa e financeira das empresas.

## SEÇÃO VI

### Disposições Gerais

Art. 41 - O Ministério da Marinha subsidiará o acréscimo de custo da embarcação e o lucro correspondente à parcela acrescida, de correntes da adoção de características de interesse ou natureza militar por ele exigidas.

Art. 42 - As decisões ou recomendações que competem à Comissão de Marinha Mercante, em decorrência das atribuições que lhe são cometidas na Lei nº 3.331, de 24 de abril de 1958, e neste Decreto, serão adotadas por seu órgão deliberativo, por maioria de votos, após estudo da matéria nos serviços técnicos da referida Comissão.

Art. 43 - As disposições deste Decreto não prejudicam as atribuições cometidas ao Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (G.E. I.C.O.N.), criado pelo Decreto nº 43.899, de 13 de junho de 1958.

Art. 44 - A Comissão de Marinha Mercante cadastrará os elementos existentes no País ligados à operação, construção, reparo e manutenção de embarcações.

§ 1º - Anualmente, a Comissão de Marinha Mercante fará publicar um sumário das informações cadastrais para distribuição ou venda aos interessados.

§ 2º - A Comissão de Marinha Mercante atribuirá a todas as embarcações e estaleiros, símbolos que serão obrigatoriamente usados como elementos complementares para identificação.

§ 3º - Aquêles que operarem ou representarem, no País, empresas de navegação e organizações destinadas à construção e manutenção de embarcações, seus componentes, equipamentos ou acessórios, ficam obrigados a prestar à Comissão de Marinha Mercante as informações que lhes forem solicitadas para efeito do disposto neste artigo, sob pena de não poderem usufruir, direta ou indiretamente dos benefícios estabelecidos neste Decreto.

§ 4º - Dentro de sessenta (60) dias, o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (G.E.I.C.O.N.) baixará instruções para cumprimento do disposto neste artigo.



Art. 45 - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 22 de janeiro de 1959; 138º da Independência e 71º da República.

Ass.: Juscelino Kubitschek  
Cyrillo Júnior  
Jorge do Paço Mattoso Maia.  
Francisco Negrão de Lima  
Lucas Lopes.  
Lúcio Meira  
Fernando Nóbrega.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA

Sr. Presidente,

O projeto nº 3 067/61,  
(avulso anexo), deu entrada na Comissão em  
25/7/61. Na mesma data foi distribuído aos srs.  
Carneiro de Loyola, relator e Milton Reis, re-  
visor.

Em 19/9/61

Jose P. Souza 0

José Rodrigues de Souza

Secretário

As Sr. Deputado Carneiro  
Loyola, o ofício de 8/9/61 da  
Assessoria Brasileira de Equi-  
pamento Elétrico Industrial  
sobre o projeto acima 25/9/61

