

Jair Cavalcante — C.P. Osasco — L.C. — Prejudicado  
 José Arlindo Gonçalves — C.P. Baretos — L.C. — Prejudicado  
 Dionísio Barbosa de Souza — PPW — M. 33.197 — L.C. — Favorável  
 Antonio Aparecido de Souza — P. Avaré — Graça — Diligência  
 Esquenão Ferreira Sobrinho — C.P. Pirapozinho — L.C. — Prejudicado

Conselheiro Fábio Salles Mota  
 Edson Bonilho Peres — P. Pirajui — M. 40.727 — L.C. — Favorável  
 Ismael Dias de Melo — P. Araraquara — M. 37.831 — L.C. — Diligência  
 Atalíbio Ignácio Pereira — P.E. — M. 33.406 — C. Pena — Contrário  
 Mardoqueu Mendes de Oliveira Sá — C.D. — P. 58.795 — L.C. — Favorável  
 Edelcio Milliatu — C.D. — P. 114.112 — Ind. Dec. 89.097 — Contrário

Gerson da Silva — P.E. — L.C. — Prov. Instrução  
 Roberto Cesar Lopes — Alberg. (S. Pedro) — L.C. — Favorável  
 Ronaldo Vila Verde — P.A.D. (Campinas) — L.C. — Favorável  
 Rogério Jorge — Liberdade — L.C. — Prejudicado  
 Ismael Fornos — C.P. S. Carlos — Graça — Contrário

Cons.º Odon Ramos Maranhão  
 José de Deus da Silva — P.S. Vicente — M. 34.331 — Favorável  
 José Raimundo da Silva — P. Araraquara — M. 38.905 — L.C. — Contrário  
 Donato Estevo Santana — P. Pirajui — M. 28.79 — L.C. — Contrário

Aparecido Antonio Cesario — P.S. Vicente — M. 29.295 — L.C. — Diligência  
 Francisco de Assis Matos — P. Avaré — M. 39.041 — C. Pena — Contrário  
 José Joaquim Zeferino — P.E. — M. 33.439 — L.C. — Diligência  
 Fernando Ribeiro de Souza — P.E. — M. 32.735 — L.C. — Diligência

Roberto José Garcia de Oliveira (ou) — C.D. — P. 69.379 — L.C. — Diligência  
 Genesio da Silva Sampaio — C.D. — P. 104.083 — Graça — Prov. Instrução  
 Sebastião Gomes — C.P. Graça — Ind. Dec. 92.056 — Contrário  
 Mario Caetano — Foragido (Cerq. Cesar) — L.C. — Contrário

Cons. Carlos Aloisio Canellas de Godoy  
 Paulo Roberto Neri — P. Avaré — M. 34.006 — L.C. — Favorável  
 José Paulo de Oliveira — P. Avaré — M. 35.036 — L.C. — Favorável  
 Nidalto Vieira dos Santos — P. Avaré — M. 38.148 — L.C. — Diligência

José Nunes de Moraes — P. Pirajui — M. 41.636 — L.C. — Favorável  
 Andres Hernam Uluque Lazo — C.D. — P. 119.567 — L.C. — Diligência  
 Celso Aparecido dos Santos — C.P. St.ª Rosa do Viterbo — L.C. — Diligência

## PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

### Extrato de contrato

Acitação de Mirim, firmado entre a Procuradoria Regional de Taubaté, da Procuradoria Geral do Estado e a entidade denominada Casa do Legionário Mirim.

Processo — PGE-94.155/86  
 Objeto — Prestação de serviços de 3 menores legionários-mirins, sem relação empregatícia e visando sempre à sua formação educativa e profissional.

Valor — Cz\$ 17.800,00  
 Verba — Subelemento: 3131-00. Código Local: 17.03.01. Programa: 17.03.01  
 Prazo — De 18-6-86 a 18-6-87

## CENTRO DE ESTUDOS

### Despacho do Diretor Subst.º

Autorizando a rescisão contratual nos termos da cláusula 7.ª, § 1.º, letra c do Contrato CE 000.070 assinado em 28-12-84, entre o Centro de Estudos da Procuradoria Geral do Estado e a Sideral Serviços Gerais Ltda, a partir de 8-7-86.

## PROCURADORIA FISCAL

### Portaria GPF 16, de 30-6-86

O Procurador Chefe da Procuradoria Fiscal, à vista das disposições da Portaria GPG-10, de 7 de abril de 1986 (D.O. de 8-4-86), retificada pela Portaria GPG-40, de 20 de junho de 1986 (D.O. de 26-6-86), resolve:

Artigo 1.º — Fica delegada aos Procuradores do Estado Subchefes Nível II, da 1.ª e da 7.ª Subprocuradorias, no âmbito de suas respectivas atribuições, competência para decidir acerca da inscrição de dívida, do cancelamento da inscrição, do ajuizamento de sua cobrança e da suspensão da execução fiscal.

Artigo 2.º — Fica delegada a Procurador do Estado Subchefe Nível II, da 1.ª Subprocuradoria, competência para decidir acerca de pedidos de parcelamento de débitos fiscais, regulados pelo art. 562, do Regulamento do ICM (Decreto 17.727/81), combinado com o art. 3.º, inciso II, da Resolução SF-8/86, de 26 de março de 1986 (D.O. de 1-4-86).

Artigo 3.º — Ficam os Procuradores do Subchefes Nível II, da 1.ª e da 7.ª Subprocuradorias, autorizados a delegar a competência que lhes é atribuída.

Artigo 4.º — Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## COORDENADORIA DOS ESTABELECIMENTOS

### PENITENCIÁRIOS

### CENTRO DE RECURSOS HUMANOS

### DA ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA

#### Termos de Reti-Ratificação de Contratos

1/86 — CRHAP — Proc. 852/86.  
 Contratante — Centro de Recursos Humanos da Administração Penitenciária.

Contratada — Cardápio S/C Ltda.  
 Objeto — fornecimento de vales-refeição.  
 Alteração do valor unitário — Valor unitário, até 31-7-86, Cz\$ 15,00.  
 Valor unitário, a partir de 1-8-86, Cz\$ 25,00.  
 Autorização — Diretoria do CRHAP.

2/86 — CRHAP — Contratante — Centro de Recursos Humanos da Administração Penitenciária  
 Contratada — Task Serviços S/C Ltda.  
 Objeto — Prestação de serviços de limpeza em dependências do CRHAP.

Alteração da cláusula 16.ª — do reajuste — Reajuste determinado pelo Decreto-lei 2.284, de 10-3-86. Valor mensal até 28-2-86, Cz\$ 11.000,00. Valor mensal a partir de 1-3-86, Cz\$ 12.540,00.  
 Proc. 845/85 — CRHAP.

## CASA DE DETENÇÃO PROF.º FLAMÍNIO FÁVERO

### Despacho do diretor

Para efeito do disposto no art. 1.º, inc. I, alínea "A" da Resolução SJ 215, de 28-12-78 e Resolução SG 15, de 23-3-84, determino a aplicação da multa de mora, à firma Santil Eletro Santa Ifigênia Ltda., no valor de Cz\$ 373,92 referente ao Proc. 254/86, Convite 29/86-SC. Nota de Empenho 6507/0251, por atraso havido na entrega da mercadoria. O prazo para entrada de recursos inicia-se a partir da publicação desta medida, de acordo com o inc. XIII, dessa resolução.

## Promoção Social

Secretário  
 Carlos Alfredo de Souza Queiróz

## CONSELHO ESTADUAL DE AUXÍLIOS E SUBVENÇÕES

### Comunicado CEAS 8/86

Comunicamos para os devidos fins que as entidades abaixo relacionadas que haviam sido impedidas no Diário Oficial de 4-6-86, apresentaram as comprovações de contas referentes aos exercícios de 1984 e 1985, ficando, portanto, excluídas daquelas proibições.

D.R.1 — Grande São Paulo — Capital — 1 — Centro de Valorização da Vida (1985) — 7.000,00 — (1985) — 8.000,00 — (1985) — 50.000,00

D.R.5 — Campinas — Conchal — 2 — Sociedade Beneficente de Conchal — (1985) — 20.000,00

D.R.6 — Ribeirão Preto — Cajobi — 3 — Asilo Vicentino de Nossa Senhora da Abadia — (1985) — 3.210,00 — (1985) — 10.000,00 — Guariba — 4 — Centro Social Comunitário Cristo Rei — (1984) — 1.073,69

D.R.6 — Ribeirão Preto — Pedregulho — 5 — Santa Casa de Misericórdia de Pedregulho — (1985) — 30.000,00.

## COORDENADORIA DE APOIO SOCIAL

### DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA MÉDICO-SOCIAL

#### Divisão de Assistência e Recuperação — DAR-I

##### Retificações de Termos Reti-Ratificação de Contratos

No Processo DAR-I 1.345/81 — onde se lê: 1.º-3-86 a 31-2-87 — leia-se: 1.º-3-86 a 28-2-87.

No Processo DAR-I 27/86, onde se lê: 1.º-3-86 a 31-2-87, leia-se: 1.º-3-86 a 28-2-87.

#### Divisão de Assistência e Recuperação — DAR-II

##### Retificação

Na Ordem de Execução de Serviço 20/86 — onde se lê: valor da despesa 60.315,02, leia-se: 60.297,62.

## Segurança Pública

Secretário  
 Eduardo Augusto Muiyloert Antunes

## CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO

Ata da 23.ª Sessão Ordinária do Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo, realizada no dia 26 de junho de 1986.

Às 9:00 horas do dia vinte e seis de junho de mil novecentos e oitenta e seis, nesta Cidade de São Paulo, foi realizada em sua sede, a 23.ª Sessão Ordinária do Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo, no corrente, sob a presidência do Eng.º Manoel Angelo Silva e presença dos Conselheiros Danilo Rosin, João Nolasco de Carvalho, Cyro Vidal Soares da Silva, Francisco Luiz Baptista da Costa, Cid Silva, Luiz Francisco Dias da Silva, José Guersi e Antonio Barbosa de Souza. Abertos os trabalhos, foi lida e aprovada a ata da 22.ª Sessão Ordinária de 19 deste mês. Expediente: 1. Decreto Federal 92.804, de 20-6-86, que altera dispositivos do Regulamento para a Execução do Serviço de Transporte Rodoviário de Cargas ou Produtos Perigosos, aprovado pelo Decreto 88.821, de 6-10-83. 2. Decreto Federal 92.792, de 17-6-86, que aprova convênio sobre transporte internacional terrestre entre o Brasil e Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. 3. Portaria Interministerial 640, de 2-6-86, dos Ministros da Justiça, da Indústria e Comércio e das Minas e Energia, proibindo, em todo o território nacional, o uso do GLP como combustível em veículos automotores e dando outras providências. 4. Portaria 6/86, de 18-6-86, do Ministério da Justiça, regulamentando o uso de placas particulares em veículos oficiais destinados a serviços de natureza secreta. 5. Ofício 163/86-P, do Contran, transmitindo as providências adotadas a respeito da autorização, pelo Conselho Nacional do Petróleo, para que táxis da Cidade de São Paulo utilizem o GLP como combustível, no período de três meses. Ofício 349/86-P, do Contran, dando conhecimento de expedientes do Colegiado e do CNP, sobre o mesmo assunto. 6. Ofício 479/86-P, do Contran, informando sobre a condução de ciclomotores por pessoas não habilitadas. 7. Ofício 480/86-P, do Contran, dando ciência de consulta do Comando da Polícia Militar do Estado de São Paulo, sobre a atuação da Guarda Civil Metropolitana de São Paulo, para lavrar autuações de trânsito; solicitada a manifestação do Contran-SP. 8. Ofício Circular 31/86-P, do Contran, dando conhecimento da Portaria 135, de 1986, do Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, sobre a constituição de Grupo de Trabalho para propor medidas objetivando a implantação da Política Nacional de Transportes Urbanos — PNTU — e solicitando subsídios. 9. Resolução 17, de 18-3-86, do Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, constituindo Comissão Especial para estudar a Política Florestal para a Amazônia Brasileira, e Resolução 18, de 6-5-86, instituindo o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores — PROCONVE 10. Ata da 43.ª reunião do CONTRAN, realizada em 10 do mês em curso. 11. Ofício da Alcoa Alumínio S.A. informando sobre a instituição de nova campanha na empresa, para conscientizar os seus funcionários a utilizarem, em seus veículos, o cinto de segurança. Assuntos Gerais: 1. Aprovada proposição do Conselheiro Cid Silva, no sentido de solicitar providências do DSV para que não se permita, como vem ocorrendo, o estacionamento de ônibus fretados no trecho da Rua Ministro Rocha Azevedo, compreendido entre a Alameda Santos e Av. Paulista, onde costumam à espera de passageiros, perturbando o trânsito local, em forma sumamente prejudicial. 2. O Conselheiro Luiz Francisco Dias da Silva teveu considerações sobre o propósito manifestado pelo Sr. Secretário Municipal dos Transportes de São Paulo, sugerindo a revisão do valor da multa por estacionamento proibido, considerando que muitas vezes é preferível ao infrator correr o risco de ser autuado, pois pagará importância inferior ao de estacionamento em áreas particulares. Observou que a medida dificilmente se efetivará, e não é recomendável, considerando o princípio da recente reforma econômica. Sugeriu assim, a adoção de providência auxiliar para disciplinar o trânsito, sem onerar os cofres da Prefeitura, porque totalmente ressurtilível, através do uso de guinchos em larga escala, mediante frota contratada ou no sistema "leasing"; as taxas de remoção e depósito do veículo obedeceriam a valores atualizados desses serviços, e psicologicamente a medida imporia maiores cuidados por parte dos proprietários de veículos, com resultados benéficos à circulação. Debatida a proposição, foi a mesma aprovada com proposta de encaminhamento à consideração do DSV. 3. O Conselheiro Cid Silva abordou a questão da reforma da legislação penal, conforme tem sido amplamente noticiada, e manifestou seu apoio à anistia prevista no Projeto de Lei elaborado, em processo referentes a crimes que especifica, porque a maioria deles envolve responsabilidade em acidentes de trânsito que, em decorrência de tempo e outras circunstâncias, dificilmente terão condições de serem apreciados a bom termo pelo Judiciário. Em suas considerações, o Conselheiro Cyro Vidal Soares da Silva fez restrições à medida, por criar a idéia da impunidade e ensejar consequências sérias no futuro. 4. Reportando-se à Portaria 6/86, do DE-NATRAM, que disciplina o uso de placas de identificação particulares em veículos oficiais, o Conselheiro Cyro Vidal Soares da Silva criticou o seu artigo 3.º, na parte que se refere à autorização do Governador do Estado para fixar o número de veículos e discriminar os órgãos e au-

toridades que poderão utilizá-las. Esclareceu que essa autorização deveria ser da competência da Secretaria da Segurança Pública, e não na forma como foi disciplinada a matéria, por simples portaria de órgão executivo, há, assim, ingerência desabida, verdadeira intervenção branca, na administração interna dos Estados. Informou que representou ao Sr. Secretário da Segurança Pública, com proposta, inclusive, para que se recorra ao Sr. Ministro da Justiça para efeito de sanar essa ilegalidade. 5. Pelo Conselheiro Cid Silva foi lida sua proposição objetivando a elevação do limite de velocidade nas rodovias estaduais, conforme o decidido em reunião de 22 de maio último, quando o assunto foi abordado: "Senhor Presidente. Com esteio no que se estabelece o artigo 15, do Código Nacional de Trânsito que se reproduz em o artigo 34, do seu Regulamento, o Senhor Superintendente do DER/SP, na época, acolhendo recomendações do CONTRAN, traduzidas em o ofício circular de referência 6/75, sob o pressuposto de ensejar economia de combustíveis derivados do petróleo, e, igualmente, permitir possível redução dos casos de acidentes, pela Portaria SUP/DER 137, de 28 de outubro de 1975, limitou em 80 km, o desempenho de velocidade dos veículos nas estradas estaduais. O ato administrativo assim enunciado encontra-se em vigência até a presente data, tendo durado, como se depara, por mais de um decênio. E, por esse período transcorrido não se alterou a legislação, pois, ontem como hoje, ainda pode a autoridade de trânsito, de acordo com as conveniências de cada local, estabelecer limites de velocidade e de peso por eixo, para cada via terrestre — (CNT, art. 14, inciso III). E o Regulamento de Trânsito arremata, afirmando competir aos órgãos rodoviários federal, estadual e municipal a regulamentação do uso das estradas sob sua jurisdição (art. 34, inciso II). Já o Código Nacional de Trânsito, de forma a explicitar bem, espanca toda e qualquer dúvida de interpretação, ao assinalar, claramente: art. 15. "A regulamentação do uso de estrada caberá à autoridade com jurisdição sobre essa via e se restringirá às respectivas faixas de domínio, respeitadas as disposições deste Código e de seu Regulamento." De efeito, o regulamento, em assim sendo, proclama, em seu artigo 40, que os limites de velocidades deverão ser observados, em conformidade com a indicação das placas para tanto estabelecidas em atenção às condições de trânsito em cada via, aduzindo, em seus incisos, e em relação às vias que especifica os limites que deverão ser adotados, no caso de inexistência de placa de sinalização indicadora dos limites de velocidades. A autoridade estadual com jurisdição nas rodovias estaduais, pela referida Portaria 137, de 1975, ao fixar em 80km, de forma geral, limite de velocidade, determinou, em sua jurisdição, retirada das placas antes existentes, com fixação de outras com o novo limite que ainda hoje é admitido, inferior a muitos dos até então estabelecidos. De 1975, a esta parte, pode-se dizer, superou o País, pelo menos os fatos assim o indicam, a crise decorrente do petróleo pela utilização surpreendente do álcool como combustível automotivo, não pairando, por isso, maiores restrições ao livre uso do automóvel. E, mesmo os veículos movido a gasolina, se contam, hoje, em proporções bem menores, sendo certo que a fabricação em relação aos carros de passeio é 90% voltada para o sistema de carburação a álcool. A produção nacional de petróleo, de outro lado, aumentou sensivelmente, ao ponto de ser bem reduzida a importação desse produto, na atualidade. No entretanto, debalde o tempo transcorrido, não temos resultados estatísticos, concludentes e positivos sobre a efetiva redução do número de acidentes rodoviários, por efeito direto da limitação da velocidade, no parâmetro dos 80km convencionados, por mera e aleatória recomendação de um órgão federal, no caso o CONTRAN. Na verdade, sobretudo, nos últimos tempos o limite de velocidade de 80km/h entrou para o rol das normas editadas para não serem cumpridas no feitiço bem brasileiro, fato de exemplos semelhantes. Sem erro, pode-se afirmar, também, inexistir qualquer preocupação dos órgãos fiscalizadores responsáveis em tornar rigorosa a observância das determinações da Portaria 137, de 75, ainda que para isso, possam eles contar com a terrível precisão dos radares. O que de fato se tem registrado, é a perpetuidade da espada de Câmocles a pender sobre os motoristas que não se cingem aos 80 km da lei, pois, a todo tempo, estão os mesmos sujeitos ao apenamento por infração do Grupo 2, cominada pelo artigo 89, inciso XVI, do Código — "transitar em velocidade superior à permitida para o local" — infração que, nos termos do artigo 96, § 1.º, letra "b", poderá ensejar a apreensão do documento de habilitação do condutor se cometida por mais de duas vezes, no período de um ano, como também está explicitado no artigo 199, inciso IX, do Regulamento. E o condutor, nesse caso, obviamente, terá suspenso o seu direito de dirigir — (art. 96, cit.). Justo, pois, que a autoridade competente que tem faculdade irrecusável para o ato, frente à realidade gritante, possa permitir, sem prejuízos, a adequação da norma legal vigente, a verdade dos fatos, pois, nos dias de hoje, sabidamente, ninguém mais respeita o limite estabelecido pela ultrapassada Portaria SUP-DER 137, de 1975. E não foi por outra condição e sabidamente que o legislador fez inscrever no elenco das "regras gerais" de circulação, o artigo 46, explicitado no Regulamento, facultando à autoridade de trânsito, "de acordo com as conveniências de cada local", estabelecer os limites de velocidade, tornando obrigatória, concomitantemente, a sinalização própria e indicativa da velocidade máxima permitida, para cada via sob sua jurisdição. A problemática, por sem dúvida apaixonante, encerra aspectos inusitados ao ponto de se reconhecer, na atualidade, pelo elevado padrão de nossa frota de veículos em circulação que, nas rodovias, os que têm a mania de manter os 80 km recomendados, são os que, precisamente, mais atrapalham o trânsito, desacelerando o fluxo, e, por isso, permitindo, até mesmo, registro de acidentes. Vale reproduzir-se, neste passo, observação de Geraldo Pinheiro, ao escrever: "A título de ilustração lembramos que nem sempre a velocidade máxima é que constitui infração. O chamado excesso de vagariedade também não é permitido, como regra geral, e nas vias de trânsito rápido ou preferenciais da Zona Urbana (RCNT, art. 41)". — (Souzina, Legislação e Jurisprudência de Trânsito, pag. 235). Nas estradas paulistas, sobretudo, nas principais rodovias e são tantas, por todos os quadrantes, para orgulho nosso, trafegar no limite de 80km, sem dúvida alguma, equivale caracterizar, inequivocamente, excesso de vagariedade! O automóvel, neste fim de século, pelos recursos técnicos da indústria vanguardista é intrinsecamente seguro, dotado de aperfeiçoamentos mecânicos excelentes e não pode ser inculpa por qualquer parcela apreciável dos acidentes que ocorrem nas ruas ou nas estradas. O automóvel, hoje, tal a sua envergadura e robustez, concorre para amenizar, em grande parte, a gravidade dos acidentes. A inabilidade dos motoristas é que preocupa os responsáveis pelo trânsito. Estes, porém, quando não aficionados, sempre, em todos os lugares, causarão problemas, para eles é que deverá voltar-se a fiscalização, com rigor e intensamente, preservando os demais, num escolpo legítimo e nobre. Sem pretender causar impacto, fugir à realidade, pode-se afirmar, nos tempos atuais, à luz do exposto, que o atual limite de velocidade, em nossas estradas, está causando mais males do que benefícios. Urge, portanto, aproveitar-se, no todo, a excelente rede viária paulista, dando-se vazão constante até com velocidades diversas, aquelas que assinalam em seus traçados duas, três e até quatro pistas. É preciso, como imperativo de segurança, eliminar-se, o quanto antes, a frequente concentração de veículos em comboios que se arrastam, perigosamente, em intervalos sucessivos, num, procedimento inusitado e intolerável, nos tempos modernos, onde o próprio computador já chegou ao automóvel. Não resvalamos até mesmo por excessivo agora, em considerações pertinentes ao próprio consumo de combustível que a limitação drástica de velocidade pretendeu acautelar, pois, sabidamente, a baixa demanda obriga o emprego de marchas reduzidas e isto eleva os gastos de combustível, em qualquer veículo. Para não ser aflorado, por igual, o problema dos veículos de motores mais possantes — ônibus e caminhões — dos tipos os mais modernos e seguros, em que a velocidade de cruzeiro, para seu ritmo econômico e eficaz, é bem superior aos tristes 80km, jamais respeitados, por necessidade de sobrevivência. Em sã consciência, pode-se dizer sem temor, inexistir motorista que se concentre na direção de um veículo em uma rodovia ampla e adequada, com o limite dos 80km/h, só se preocupando com o freio e de olho no velocímetro, não caminhando para o seu destino, mas, isto sim, para o inevitável estado de iminente letargia. Tudo está a dizer sobre a necessidade inadiável de se permitir, o quanto antes, elevação do atual limite de velocidade máxima, em nossas rodovias. Nada, absolutamente nada, nos tempos atuais, informa o contrário, pois, aos olhos de quem queira ver ou afeirir, a velocidade média de