REGRAS DE NAVEGAÇÃO — INTERPRETAÇÃO DE SINAIS SONOROS — RESPONSABILIDADE DO CAPITÃO

— O capitão responde sempre pelas faltas dos membros da equipagem, sendo a êstes equiparados o prático, quando a praticagem não fôr obrigatória.

— Interpretação do art. 19, anexo II, da Convenção de Londres, e do art. 61 do Regulamento do T. M.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Processo n.º 757

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, dêles consta que na madrugada do dia 22 de dezembro de 1942, deixaram sucessivamente o pôrto de Natal os navios "Buarque de Macedo", "Felipe Camarão" e "Itanagé".

Quando êste último se encontrava distanciado cêrca de uma milha da entrada do pôrto, foi dispensado o serviço do prático e as máquinas foram paradas, continuando o navio com seguimento para vante; nessa ocasião, o "Felipe Camarão" estava por BE do "Itanagé" e o "Buarque de Macedo", era avistado pela amura de BB, evoluindo com o objetivo de alcançar, por seu BB, a baleeira do prático, que acabava de largar do costado do "Felipe Camarão".

Essa manobra era visivelmente imprudente, pois que levaria o "Buarque de Macedo" a cortar a proa do "Itanagé".

A cêrca de 500 metros de distância, o "Buarque de Macedo" deu dois apitos curtos, sinal que repetiu pouco depois.

Entendiam os dirigentes do "Buarque de Macedo" que o "Itanagé" devia lhes deixar o caminho livre para terem a primazia do serviço da baleeira que ia receber os práticos dos dois navios.

O "Buarque de Macedo" prosseguiu no seu objetivo de cortar a proa do "Itanagé", em direção à baleeira que já então estava próxima.

Depois de um terceiro sinal de dois apitos curtos, a colisão ficou iminente; ambos os navios puseram suas máquinas atrás, o que não impediu que a proa do "Itanagé" fôsse chocar o costado de BB do "Buarque de Macedo", resultando as avarias constantes dos autos.

O tempo estava bom, com vento brando e mar tranquilo, sem correnteza.

Ambos os navios regressaram ao pôrto.

O inquérito instaurado na Capitania dos Portos concluiu pela responsabilidade do prático Pedro Lopes de Oliveira, que dirigia o "Buarque de Macedo", por inmprudência e êrro de manobra.

A Procuradoria, tomando conhecimento do processo, representou não só contra o prático apontado pelo inquérito, mas também contra o capitão do navio, Belmiro dos Santos Valente, como solidário na responsabilidade pelo evento.

O Tribunal, em votação unânime, considerou responsáveis pelo acidente os dois representados, por imprudência e imperícia na manobra do "Buarque de Macedo", por terem infringido o art. 19 do anexo II da Convenção de Londres; um dos juízes fez uma ressalva à infração do art. 19.

A essa decisão, o Capitão do "Buarque de Macedo", por seu ilustre advogado, Dr. Mendes Campos, opôs embargos, alegando que a decisão do Tribunal se apoia em consideração de fato e de direito que o embargante contesta.

De fato, no asserto da manobra do "Buarque de Macedo", descrevendo um semi-círculo para se aproximar da baleeira e que não obstante ter avistado o "Itanagé" por BE, manteve a manobra, que procurou impor, emitindo dois apitos curtos, manobra essa considerada imprudente.

Que, na verdade, o "Buarque de Macedo" navegou em linha reta em direção à baleeira.

De direito, por ter atribuido ao "Buarque de Macedo" violação do art. 19 das Regras para evitar abalroações; que foi o "Itanagé" que violou o art. 21, conservando suas máquinas paradas e que, a ser verdadeira a versão do acórdão embargado, então haveria culpa comum por infração do art. 27, por parte do comandante do "Itanagé".

A Procuradoria contestou as razões dos embargos e desenvolveu a sua argumentação no sentido de demonstrar que o embargante se fundou em falsos pressupostos.

Foi o presente relator quem fez a ressalva sôbre a infração do art. 19, não para negá-la, mas para a considerar com circunstâncias agravantes.

Nenhum dos dois navios navegava no sentido vulgar da palavra, isto é, seguia viagem para o seu destino; um evoluia, descrevendo uma curva, o outro estava de máquinas paradas, mas conservando seguimento para vante.

Foi o próprio "Buarque de Macedo" que, descrevendo a curva, continuou na sua manobra imprudente de cortar a proa do "Itanagé", na ânsia de se aproximar da baleeira de praticagem.

Cortar a proa de outro navio é uma manobra, não só desaconselhada pela Convenção de Londres, mas também, pela boa técnica marinheira.

Essa observação, contudo, não constitui uma divergência, pois a decisão unânime do Tribunal está dentro do espírito e da letra do anexo II da Convenção de Londres.

Diz o seu art. 19:

"Quando dois navios a vapor *navegarem* em rumos que se cruzem, etc..."

E o significado do verbo *navegar* se encontra nas Preliminares do Anexo:

"Para a compreensão destas regras, diz-se que um navio está navegando, quando não está fundeado, amarrado ou encalhado".

As regras de navegação para evitar abalroamentos são simples mas, para que sejam eficazes, é óbvio, precisam ser conhecidas na letra e no espírito.

Na parte do prático do "Buarque de Macedo", na ata de deliberação e protesto marítimo dêsse navio e nos depoimentos do prático, comandante e imediato ainda do "Buarque de Macedo", se encontram declarações desta forma: "mandando dar dois apitos curtos e isto por mais de uma vez, sem que o "Itanagé" correspondesse"; "não tendo o vapor "Itanagé" respondido a nenhum sinal, veio o mesmo a chocar-se, etc."; "deu o "Buarque de Macedo" dois apitos curtos pedindo BB"; "vendo que o "Itanagé" não respondia a nenhum sinal, etc."; "...que tendo o navio "Buarque de Macedo" pedido BB, era obrigação do "Itanagé" responder".

Fica assim constatada a noção falsa, ou melhor, perigosa das regras de navegação e que aponta de forma berrante onde está a culpa no acidente de que trata o presente processo.

Como poderão tais tripulantes se eximir de responsabilidade, se deixaram nos autos a prova de que desconheciam o significado dos sinais que eram emitidos ?

O comandante do "Buarque de Macedo", pela palavra, sem dúvida, brilhante do seu ilustre patrono, pleiteou a responsabilidade exclusiva do comandante do "Itanagé", pois que : "o navio que sai do pôrto deve tomar cuidado com aquêle que saiu antes dêle (*Bédarride*, vol. V, n.º 1.761); e que "deve atender ao sinal que lhe é dirigido, sob pena de responder pela recusa (idem, número 1.770).

A primeira proposição é evidente e independe da autoridade de um Bédarride para ser aceita como verdade.

Mas a recíproca também é verdadeira, isto é, todo navio que sai deve tomar cuidado com o que vem atrás, exemplo : se o "Buarque de Macedo", depois de ter transporto a barra, ficou pairando, poderia deixar o "Felipe Camarão" em situação embaraçosa, entre a Sapata do Pição e a Cabeça do Negro, com escassa lazeira e sob a ação do vento, corrente e maré.

Também o navio que entra ou sai de um pôrto através de um canal de navegação, deve ter cuidado com o vento, com a corrente, com a maré, com as sinuosidades do canal, onde é sempre possível um desgoverno, sobretudo

com um navio alteroso em um dos seus extremos; de um modo geral, deve haver cuidado com tôdas as circunstâncias capazes de fazer um navio se afastar do canal de navegação.

Na realidade, a proposição citada é uma frase isolada de um comentário de Bédarride sôbre a concorrência de navios na entrada e saída de um pôrto.

Nesse mesmo comentário se encontra a afirmação, sem dúvida contestável de que:

Dans le concours de deux navires ; l'un gros, l'autre plus petit celui-ci doit céder le pas au premier, si les circunstances de temps et de lieu ne s'y opposent pas".

A aceitar essa proposição como regra de navegação, o "Buarque de Macedo", de muito menor porte que o "Itanagé", não poderia fugir à responsabilidade do evento.

Em conclusão, o comentário n.º 1.761 de Bédarride, de um modo geral, não interessa ao abalroamento de que trata êste processo, pois êsse acidente ocorreu a cêrca de uma milha fora da entrada da barra, onde se inicia ou termina o serviço de praticagem; dos três navios que haviam deixado o pôrto, sòmente o "Buarque de Macedo" é que, inexplicàvelmente, ainda se encontrava sob a direção de um prático da barra.

A segunda proposição citada de Bédarride, se encontra no comentário n.º 1.770, pág. 176 do vol. V: "toutes les fois et dans quelque lieu que se soit qu'un navire se trouve en danger d'être abordé par un autre, ou sur le point d'éprouver un tout autre sinistre, et que le péril peut être conjuré par une manoeuvre d'un navire voisin, le capitain de celui-ci doit obéir à l'invitation que lui est adressée, sous peine de répondre de son refus ou retard qu'il mettrait dans l'execution".

As regras de navegação comentadas pelos maritimistas podem ser de três espécies: as de ordem jurídica, as regras naturais e as regras convencionais.

Há regras que são espontânes ou intuitivas ou ditadas pelo bom senso ; codificadas ou não, podem ser apreciadas dentro dos preceitos jurídicos.

São essas que, própria ou impròpriamente, aqui são denominadas jurídicas.

Os postulados da ciência do Direito são imutáveis, pelo menos no âmbito da civilização ocidental ; assim, os comentários de Bédarride sôbre culpa duvidosa, causa não apurada e sua equiparação a causa fortuita, frente à ordenança de 1681, isto é, a uma lei contemporânea de Colbert, ministro de Luís XIV, tais comentários, têm sempre atualidade na análise da legislação, doutrina e jurisprudência francesas.

Não está na mão dos homens modificar as regras naturais e as oriundas das circunstâncias.

O seu desrespeito pode conduzir à presunção de responsabilidade até prova em contrário; exemplo: quando concorrem dois navios, um a favor da corrente e outro contra; êste último tem maior domínio na manobra e evolução e está assim em vantajosa situação para agir, principalmente nas situações previstas nos arts. 27 e 29 da Convenção.

Tais regras, que são sempre atuais para os comentaristas, não necessitam de ser codificadas; contudo, na Convenção se encontra, como preliminar do ca-

pítulo sôbre regras para govêrno e navegação (art. 17 e art. 27), a verificação da constância de marcações recíprocas de dois navios para caracterizar o risco de abalroamento.

Essa aplicação das propriedades dos triângulos semelhantes, aí se encontra com o louvável objetivo de lembrança ou de precaução conveniente.

As regras de navegação, pròpriamente ditas, são as convencionais, isto é, as ajustadas entre os homens em benefício da segurança da navegação.

Para essas regras, é evidente, a obra de Bédarride não está atualizada, pois, sendo a sua segunda edição de 1876, é anterior à Convenção de Washington e com mais fôrça de razão, à Convenção de Londres.

A asserção de que o capitão de um navio "deve atender ao sinal que lhe é dirigido, sob pena de responder pela recusa" não se harmoniza com a letra e o espírito da atual Convenção Internacional.

E' bem verdade que a Convenção de Washington codificou várias regras já existentes, algumas das quais de simples tradição.

A chamada *regra de boreste* é muito antiga; Bédarride cita o caso do abalroamento dos vapores "Vila de Marseille" e "Ville de Grasse", ocorrido em 1851, isto é, há quase um século, em que o capitão dêste último, apesar de pôsto a pique com perda de vidas de passageiros e tripulantes, foi considerado responsável por ter infringido a *regra regulamentar* guinando para BB.

O acidente ocorreu à noite, navegando os navios proa contra prôa.

O que "Bédarride chama *regra regulamentar* era uma regra de tradição, de uso e costume marítimo, lei consentida.

Foi só em 1862 que a França adotando a recente legislação inglesa, decretou a lei escrita sôbre o govêrno de navios para evitar abalroamentos.

Mas a lei, só obrigando os nacionais, não poderia ser eficaz sem receber a adesão das demais nações; já isto se sentira desde 1848, quando a Inglaterra e logo em seguida a França convencionaram as luzes de navegação.

A êsse bom fim se chegou com a Conferência Marítima Internacional de Washington e com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana, firmada em Londres.

A Convenção Internacional apenas estabeleceu três sinais sonoros para evolução de navios em movimento à vista de outros.

Tais sinais indicam o seu procedimento, quando tenham de manobrar e são os seguintes: um, dois e três sons curtos, com os significados:

estou guinando para BE;
estou guinando para BB;
estou com as máquinas dando à ré a tôda a fôrça.
Haverá omissão dos sinais:
estou com as máquinas dando adiante;
estou parado?

Quanto ao primeiro, o sinal é desnecessário, pois que a sua ausência já indica que o navio está com seguimento para vante.

Quanto ao segundo, também é dispensável, porque um navio a vapor quando pára as suas máquinas, conserva o movimento para vante durante um tempo mais ou menos longo e sua velocidade só lentamente se reduz; para o

navio parar, num intervalo de tempo em que pode ocorrer um acidente, tem que pôr máquinas atrás, mas então é obrigatório o sinal de três sons ou apitos curtos.

Os três sinais sonoros da Convenção indicam pois manobras que estiverem sendo executadas pelo navio que os emite e não devem ser interpretados como convites e menos ainda, como ordens, a quaisquer navios que estejam à vista.

O saudoso Almirante Otávio Perry, profissional que foi da mais elevada competência em assuntos de navegação, em seus comentários à Convenção de Washington, assim se manifestou:

"Êstes sinais correspondem à fala, à linguagem rudimentar dos navios e *é falando que a gente se entende;* são êles poucos mas exprimem o mais importante, o que cada navio está fazendo, evitando os mal entendidos e permitindo que se deslinde uma situação, as vêzes delicada e perigosa. A sua utilidade é indiscutível, sancionada pela experiência. Mais de uma vez tivemos a oportunidade de ver, por exemplo, no Hudson e no East River, que banham New York, separando-a de Brooklyn e New Jersey, um *entrevero* perigoso, a ameaça de uma colisão.

"Êstes rios têm um tráfego extraordinário, febril, não só pelo número de embarcações, como porque estas são velozes e andam à americana, isto é, procurando não perder tempo. Pois bem, êsses desastres prestes a consumar-se, evitam-nos, um, dois e três sons breves das embarcações e o perigo passava como o fumo das suas chaminés...

"No entanto, eram barcos grandes, vultosos, rápidos."

E para ilustrar o seu comentário, acrescentou o Almirante Perry:

"Um outro sinal que não figura entre as convenções mas que, sem ter a fôrça de lei, é uma praxe internacional muito espalhada, é o constituído por três sons de apito, a saber: um curto, um longo e outro curto (.-.).

"Êste sinal quer dizer: *o caminho é livre; pode passar ao meu lado.*

"Êle evita a simultaneidade de manobras dos dois navios com o fim de se safarem por isso que indica que o navio que o faz dicidira ficar onde está, deixando o outro passar. Em suma, êle quer significar simplesmente: *pode passar porque estou parado.*"

E' curioso que o Almirante Perry, sempre tão minucioso no seu douto trabalho, não tenha feito referência ao que consta no texto inglês da Convenção de Washington.

A pág. 211 do vol. II do *Manual of Seamanship,* publicado *by author ity of the Lords Commissioners of the Admiranty,* se encontra:

"Art. 28. .....

. . . . . .

"Note. — A very valuable international code flashing or soun signis for use at night, or in a fog when one ship gives way to another, is the Morse signal R.-. which means, *The way is off my me.* This removes all doubt as to the possibility of both ship moving to clear each other at the same time, and indicate that one has decided to remain where she is until the other is past her."

A mesma observação ao art. 28 se encontra no texto inglês da Convenção de Washington à pág. 488 do *Seamanship* de Henderson, que também dá a figura esquemática do sinal na estampa colorida que precede a pág. 469.

Essa observação (*Note*) é a mesma espécie da que se encontra no art. 21, que, no entanto, foi traduzida no texto brasileiro da Convenção de Washington, não como complemento dêsse artigo, mas dêle fazendo parte integrante.

O Decreto n.º 1.988, de 14 de março de 1895, que mandou adotar no Brasil as modificações na Convenção explica porque, então, não foi aceito o disposto no art. 9.º, mas não esclarece a omissão da parte complementar do art. 28.

Na Convenção de Londres já não se encontra êsse complemento.

Sôbre falsa significação ou má interpretação dos sinais sonoros, diz ainda o Almirante Perry, à pág. 75: "há quem pretenda com o sinal que faz, indicar que sua embarcação à vista deve executar, em vez de transmitir com êle o que está fazendo com o seu próprio navio — uma verdadeira ordem às distância". Por um destes absurdos — contaram-nos — há algum tempo, um submarino ia sendo abalroado por uma das embarcações do tráfego da Guanabara cujo mestre justificara-se, dizendo que fizera o sinal; apenas, êsse sinal indicava — não o que o mestre fazia com a sua embarcação, mas o que queria que o submarino fizesse. Tratando-se do regulamento tal e qual deve ser interpretado, dificilmente se encontrará melhor meio de *causar abalroamento*".

E à pág. 66:

"No Rio Grande do Sul, a praxe consiste em dizer o alcançador ao outro por apito o lado por onde quer passar; chamam os marítimos a isto pedir o lado da passagem mas é, de fato, escolher o lado que convém.

"Esta praxe dá ao alcançador um privilégio que contraria o verdadeiro espírito regulamentar".

Infelizmente, êsse êrro de *pedir bordo* ainda é, às vêzes, cometido na nossa navegação, sobretudo, no tráfego fluvial e portuário.

Os mestres, contramestres, práticos e arrais, por falta de escolas próprias onde possam ser doutrinados, adquirem os seus conhecimentos de oitiva e os erros se transmitem assim por tradição.

O art. 30 da Convenção permite o estabelecimento de regras especiais na navegação de portos, rios e águas interiores.

Na França e na América do Norte e, possivelmente, em outros países, existe legislação a respeito; no nosso porto de Santos, o Capitão do Pôrto estabeleceu instruções especiais para a navegação no seu estuário.

Tais regras locais, é de aconselhar, devem ser supletivas e não antagônicas das regras gerais.

Alega o embargante que, contràriamente, ao que afirma o Acórdão embargado, o "Buarque de Macedo" não descreveu um semi-círculo e, sim, que se dirigiu em linha reta em direção à baleeira da praticagem.

Entretanto, é o próprio embargante, quem, nas mesmas razões de embargos, declara que o navio evoluiu fazendo um giro por BB.

Tôda a prova dos autos, inclusive os depoimentos dos dois interessados, é unânime em reconhecer que o "Buarque de Macedo" manobrou, descrevendo uma curva por BB.

E' verdade que nenhum depoimento se refere a semi-círculo; só o gráfico do comandante do "Itanagé" acompanhando a sua parte à Capitania, é que mostra a evolução do "Buarque de Macedo" sob a forma de uma semi-circunferência.

Está claro que os depoimentos silenciaram a respeito porque o encarregado do inquérito não procurou esclarecer êsse ponto; não obstante, o Acórdão embargado está tècnicamente certo.

O "Buarque de Macedo", deixando o porto em primeiro lugar e destinando-se a Recife, não iria se colocar ao norte da barra para aguardar a baleeira que viria a reboque de um dos outros dois navios; tampouco se situou ao sul da barra, o que o dispensaria de qualquer manobra para deixar o prático; assim, há hipótese mais favorável, o "Buarque de Macedo" ficou pairando em frente à barra e, para passar dessa posição à do abalroamento, só poderia descrever uma curva que gràficamente se traduz, ou uma semi-circunferência ou por uma figura aproximada. Não há outra alternativa, do ponto de vista técnico.

A responsabilidade do prático que dirigia o "Buarque de Macedo" está evidente nos autos; cumpre agora examinar a do comandante.

Diz o parágrafo único do art. 61 do Regulamento do Tribunal que o capitão responde, sempre, pelas faltas dos membros da equipagem, sendo a êstes equiparados o prático, quando a praticagem não fôr obrigatória.

Estabelece o Regulamento das Capitanias:

Art. 640. O prático, na direção de uma embarcação, é auxiliar técnico do capitão para os efeitos da navegação".

"Parágrafo único. A responsabilidade do prático é independente da do capitão, cuja autoridade de comandante não fica subordinada à do prático".

O Regulamento da Praticagem, que substitui o Título V do Regulamento das Capitanias, no art. 123, assim estatui:

"O comandante tem como auxiliar na navegação o prático, que o aconselha sôbre a derrota e a manobra; é, entretanto, o único responsável pelo govêrno do navio, sendo que sua autoridade nunca se sub-roga à do prático".

E' de regra associar o comandante à responsabilidade do prático; diz C. Giraud no seu *Précis de Regulamentation Maritime*:

"Même lorsque le pilote est présent à bord, le capitaine reste responsable de la conduite de son bâtiment".

E citando o *Traité d'Administration de la Marine*, de Fournier et Neve :

"Le pilote ne démonte pas le capitaine; il est son conseler, responsable des avis qu'il donne et qui deviennent des ordres si le capitaine les approuve".

Nem sempre um capitão está em condições de apreciar um êrro de praticagem, de julgar da condução de um navio em face de particularidade local; muitas vêzes, uma manobra de praticagem é de execução imediata, sem tempo para que possa ser considerada.

E' assim justo escravizar um comandante à boa ou má sorte de um prático ou à sua imprudência, imperícia ou negligência?

Não, do ponto de vista da responsabilidade funcional, mas diferente o conceito da responsabilidade civil pelos vínculos que unem o capitão ao armador.

O Tribunal, em seus numerosos julgados, tem se limitado à apuração da responsabilidade funcional e tem interpretado o parágrafo único do art. 61 do seu Regulamento, como responsabilidade presumida do capitão até prova em contrário, isto é, até que se estabeleça a culpa ou dolo de qualquer membro da equipagem, salvo o caso tantas vêzes verificado de causas de acidente não apuradas.

Que são justas estas observações sôbre a responsabilidade do capitão associadas à do prático, basta ver o que ocorre na França; diz A. Friocourt no seu *Précis de Droit Maritime,* que tem o valor de um trabalho didático:

"La jurisprudence admet généralment que la présence du pilote à bord ne dégage absolument pas la responsabilité du capitaine sur la conduite de son bâtiment; *les fautes contre les règles spéciales à la navigation du port et de ses abords sont seules laissées à la charge du pilote,* de sort que l'armateur se trouve responsable des fautes du pilote qu'il ne choisit pas".

No caso presente, a responsabilidade funcional do capitão do "Buarque de Macedo" é incontestável; os erros cometidos nesse navio não foram da praticagem e sim de simples condução.

Êsse comandante declarou em seu depoimento que havia concordado com as manobras executadas pelo prático, manobras essas que julgou certas.

E se é inexplicável que o comandante do "Buarque de Macedo" tenha deixado o seu navio sob a direção do prático, depois de terminado o serviço da praticagem, também é surpreendente a sua declaração de ignorar a velocidade do navio com o motor a meia fôrça, apesar de comandá-lo, pelo menos, há dois anos.

Como é possível manobrar com um navio, desconhecendo as suas faculdades evolutivas?

Resta agora examinar o procedimento do "Itanagé".

Poderia, o comandante dêsse navio, ter evitado o acidente?

Talvez, se tivesse manobrado em desacôrdo com as regras de navegação.

E qual seria a sua responsabilidade, no caso de ter fracassado uma tentativa nesse sentido?

Quando o "Buarque de Macedo", por duas vêzes, deu o sinal de dois apitos curtos, a apresentação dos dois navios era a do art. 19; competia ao "Buarque" deixar caminho livre ao "Itanagé", que manteve o seu rumo e, pràticamente, conservou a sua velocidade.

Competindo ao "Buarque" manobrar e dando, como deu, sinal de que estava manobrando, o comandante do "Itanagé" tinha o direito de ficar tranquilo.

Ao terceiro sinal do "Buarque", o acidente já era inevitável; o "Itanagé", embora já com máquinas atrás, nada mais podia fazer.

Como é possível perceber em que sentido outro comandante vai errar? De todos os erros previsíveis, o último seria o do "Buarque" atravessar-se na proa do "Itanagé" para ter a precedência no serviço da baleeira da praticagem.

Isto posto,

Considerando as circunstâncias do acidente como foram analisadas,

Acordam os juízes, em votação unânime, conhecer dos embargos para lhes negar provimento e manter a decisão embargada.

Custas na forma da lei.

Rio de Janeiro, 13 de agôsto de 1946. — *Gustavo Goulart,* Vice-Almirante, Presidente. — *Raul Romêo Antunes Braga,* Relator. — *Américo de Araújo Pimentel. — Carlos Lafayette Bezerra de Miranda. — João Stoll Gonçalves. — Francisco José da Rocha. — Adopho Martins Noronha Torrezão.*

Fui presente: — *Carlos Américo Brasil,* 1.º Procurador.

Confere: — *Gilberto de Alencar Saboia,* Diretor da Secretaria.