

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XVII — Nº 135

CAPITAL FEDERAL

TERÇA-FEIRA, 4 DE SETEMBRO DE 1962

CONGRESSO NACIONAL

Presidência

Cancelamento de convocação de sessões conjuntas

O Presidente do Senado Federal, atendendo às conveniências dos trabalhos das duas Casas do Congresso Nacional, resolve cancelar a convocação, feita em 8 do corrente, das sessões conjuntas que deveriam reali-

zar-se nos dias 28 e 30, também do corrente, para apreciação de vetos presidenciais.

Senado Federal, 27 de março de 1962.

AURO MOURA ANDRADE
Presidente

MESA

Presidente — Moura Andrade — PSD.
Vice-Presidente — Rui Palmeira — UDN.
Primeiro-Secretário — Argemiro de Figueiredo — PTB.
Segundo-Secretário — Gilberto Marinho — PSD.
Terceiro-Secretário — Mourão Vieira — UDN.
Quarto-Secretário — Novaes Filho — PL.
Primeiro-Suplente — Mathias Olympio — PTB.
Segundo-Suplente — Guido Mondin — PSD.
Terceiro-Suplente — Joaquim Parente — UDN.

LÍDERES E VICE-LÍDERES

DA MAIORIA

LÍDER

Filinto Müller (PSD).

VICE-LÍDERES

Lima Teixeira (PTB).
Nogueira da Gama (PTB).
Lobão da Silveira (PSD).
Victorino Freire (PSD).
Jefferson de Aguiar (PSD).
Guido Mondin (PSD).
Jorge Maynard (PSD).
Saulo Ramos (PTB).

DA MINORIA

João Villasboas (UDN).

DOS PARTIDOS

DO PARTIDO SOCIAL DEMOCRÁTICO

LÍDER

Benedito Valladares.

VICE-LÍDERES

Gaspar Veloso.
Victorino Freire.

DA UNIAO DEMOCRATICA NACIONAL

LÍDER

Daniel Krieger.

SENADO FEDERAL

VICE-LÍDERES

Afonso Arinos.
Afrânio Lages.
Padre Calazans.

DO PARTIDO TRABALHISTA BRASILEIRO

LÍDER

Barros Carvalho.

VICE-LÍDERES

Fausto Cabral.
Arlindo Rodrigues.
Nelson Maculan.

DO PARTIDO LIBERTADOR

LÍDER

Mem de Sá.

VICE-LÍDER

Aloisio de Carvalho.

DO PARTIDO SOCIAL PROGRESSISTA

LÍDER

Jorge Maynard.

VICE-LÍDER

Miguel Couto.

DO PARTIDO TRABALHISTA NACIONAL

LÍDER

Lino de Mattos.

DO MOVIMENTO TRABALHISTA RENOVADOR

LÍDER

Paulo Fender.

DO PARTIDO REPUBLICANO

LÍDER

Mendonça Clark.
Alô Guimarães.

REPRESENTAÇÃO PARTIDÁRIA

PARTIDO SOCIAL DEMOCRÁTICO

1 Paulo Coelho — Amazonas.
2 Lobão da Silveira — Pará.
3 Victorino Freire — Maranhão.
4 Sebastião Archer — Maranhão.

5 Eugênio Barros — Maranhão.
6 Menezes Pimentel — Ceará.
7 Ruy Carneiro — Paraíba.
8 Jarbas Maranhão — Pernambuco.
9 Silvestre Péricles — Alagoas.
10 Ary Vianna — Espírito Santo.
11 Jefferson Aguiar — Espírito Santo.
12 Gilberto Marinho — Guanabara.
13 Paulo Fernandes — Rio de Janeiro.
14 Moura Andrade — São Paulo.
15 Gaspar Veloso — Paraná.
16 Alô Guimarães — Paraná.
17 Guido Mondin — Rio Grande do Sul.

18 Benedito Valladares — Minas Gerais.
19 Filinto Müller — Mato Grosso.
20 Juscelino Kubitschek (Licenciado Em exercício o Sr. José Feliciano) — Goiás.
21 Pedro Ludovico — Goiás.

UNIAO DEMOCRATICA NACIONAL

1 Mourão Vieira — Amazonas.
2 Zacarias de Assunção — Pará.
3 Joaquim Parente — Piauí.
4 Fernandes Iávora — Ceará.
5 Reginaldo Fernandes — Rio de Janeiro.
6 Sérgio Marinho — Rio Grande do Norte.

7 João Arruda — Paraíba.
8 Afrânio Lages — Alagoas.
9 Rui Palmeira — Alagoas.
10 Heribaldo Vieira — Sergipe.
11 Ovidio Teixeira — Bahia.
12 Del Caro — Espírito Santo.
13 Afonso Arinos — (Licenciado Em exercício o suplente Venâncio Igre-

jas) — Guanabara.
14 Padre Calazans — São Paulo.
15 Irineu Bornhausen — Santa Catarina.
16 Daniel Krieger — Rio Grande do Sul.

17 Milton Campos — Minas Gerais.
18 João Villasboas — Mato Grosso.
19 Lopes da Costa — Mato Grosso.
20 Coimbra Bueno — Goiás.

PARTIDO TRABALHISTA BRASILEIRO

1 Vivaldo Lima — Amazonas.
2 Mathias Olympio — Piauí.
3 Fausto Cabral — Ceará.

4 Argemiro de Figueiredo — Paraíba.
5 Barros Carvalho — Pernambuco.
6 Lourival Fontes — Sergipe.
7 Lima Teixeira — Bahia.
8 Calado de Castro — Guanabara.
9 Ariando Rodrigues — Rio de Janeiro.
10 Miguel Couto — Rio de Janeiro.
11 Nelson Maculan — Paraná.
12 Saulo Ramos — Santa Catarina.
13 Nogueira da Gama — Minas Gerais.

Licenciado o Sr. Leônidas Mello — (Piauí). Em exercício o Suplente, Sr. Mendonça Clark (PR).

PARTIDO LIBERTADOR

1 Novaes Filho — Pernambuco.
2 Aloisio de Carvalho — Bahia.
3 Mem de Sá — Rio Grande do Sul.

PARTIDO SOCIAL PROGRESSISTA

1 José Maynard — Sergipe.

PARTIDO TRABALHISTA NACIONAL

1 Lino de Mattos — São Paulo.

MOVIMENTO TRABALHISTA RENOVADOR

1 Paulo Fender — Pará.

PARTIDO REPUBLICANO

1 Mendonça Clark — Piauí.

SEM LEGENDA

Dix-Huit Rosado — Rio Grande do Norte.

COMISSÕES PERMANENTES

Comissão Diretora

Moura Andrade — Presidente
Argemiro de Figueiredo
Gilberto Marinho
Mourão Vieira
Novaes Filho
Mathias Olympio
Guido Mondin
Joaquim Parente (P)
Rui Palmeira

Comissão de Constituição e
Justiça

PSD - Jefferson de Aguiar - Presidente
UDN - Milton Campos - Vice-Presidente
PSD - Silvestre Péricles
PSD - Ruy Carneiro
PSD - Lobão da Silveira
UDN - Heribaldo Vieira
UDN - Afonso Arinos
UDN - Afrânio Lages
PTB - Lourival Fontes
PTB - Nogueira da Gama
PL - Aloysio de Carvalho (11)

SUPLENTE

PSD - 1 Ary Vianna
PSD - 2 Benedicto Valladares
PSD - 3 Gaspar Velloso
PSD - 4 Menezes Pimentel
UDN - 1 João Villasboas
UDN - 2 Daniel Krieger
UDN - 3 Sérgio Marinho
UDN - 4 Lopes da Costa
PTB - 1 Barros Carvalho
PTB - 2 Lima Teixeira
PL - 1 Mem de Sá

Reuniões: Quartas-feiras às 16 horas

Secretário: José Soares de Oliveira Filho.

Comissão de Economia

PSD - Gaspar Velloso - Presidente
PTB - Fausto Cabral - Vice-Presidente
UDN - Sérgio Marinho
UDN - Fernandes Távora
UDN - Del Caro
UDN - João Arruda
PSD - Alô Guimarães
PSD - Paulo Fender
PTB - Nogueira da Gama (9)

SUPLENTE

PSD - 1 Eugênio Barros
PSD - 2 Sebastião Archer
PSD - 3 Alô Guimarães
UDN - 2 Ovidio Teixeira
UDN - 1 Irineu Bornhausen
UDN - 3 Zacarias Assumpção
UDN - 4 Sérgio Marinho
PTB - 1 Lima Teixeira
PTB - 2 Saulo Ramos

Reuniões: Quintas-feiras às 16 horas
Secretário: José Soares de Oliveira Filho.

Comissão de Agricultura

PTB - Nelson Maculan - Presidente
PSD - Eugênio Barros - Vice-Presidente
PSD - Alô Guimarães
PSD - Paulo Fernandes
UDN - Lopes da Costa
UDN - Ovidio Teixeira
PTB - Fausto Cabral (7)

SUPLENTE

PSD - Pedro Ludovico
PSD - Jefferson de Aguiar
PSD - Sebastião Archer
UDN - Del Caro
UDN - Irineu Bornhausen
PTB - Calado de Castro
PTB - Lima Teixeira

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas
Secretário: José Aristides de Moraes Filho.Comissão de Educação e
Cultura

PSD - Menezes Pimentel - Presidente
PL - Mem de Sá - Vice-Presidente
PSD - Jarbas Maranhão
PTB - Saulo Ramos
PTB - Arlindo Rodrigues
UDN - Reginaldo Fernandes
UDN - Padre Calazans

EXPEDIENTE
DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

DIRETOR-GERAL

ALBERTO DE BRITO PEREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES
MURILO FERREIRA ALVESCHEFE DA SEÇÃO DE REDAÇÃO
MAURO MONTEIRO

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

Impressão nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional
BRASILIA

ASSINATURAS

REPARTIÇÕES E PARTICULARES

Capital e Interior

Semestre Cr\$ 50,00
Ano Cr\$ 96,00

Exterior

Ano Cr\$ 136,00

FUNCIONARIOS

Capital e Interior

Semestre Cr\$ 39,00
Ano Cr\$ 76,00

Exterior

Ano Cr\$ 108,00

— Excetuadas as para o exterior, que serão sempre anuais, as assinaturas poder-se-ão tomar, em qualquer época, por seis meses ou um ano.

— A fim de possibilitar a remessa de valores acompanhados de esclarecimentos quanto à sua aplicação, solicitamos dêem preferência à remessa por meio de cheque ou vale postal, emitidos a favor do Tesoureiro do Departamento de Imprensa Nacional.

— Os suplementos às edições dos órgãos oficiais serão fornecidos aos assinantes somente mediante solicitação.

— O custo do número atrasado será acrescido de Cr\$ 0,10 e, por exercício decorrido, cobrar-se-ão mais Cr\$ 0,50

SUPLENTE

PSD - Lobão da Silveira
PSD - Alô Guimarães
UDN - Lino de Matos (do PTN)
PTB - Calado de Castro
PTB - Lima Teixeira
PL - Aloysio de Carvalho

Reuniões às quartas-feiras, às 16,00 horas
Secretária: Maria Helena Bueno Brandão.

Comissão de Finanças

UDN - Daniel Krieger - Presidente
PSD - Ary Vianna - Vice-Presidente
PSD - Eugênio Barros
PSD - Paulo Coelho
PSD - Gaspar Velloso
PSD - Lobão da Silveira
PSD - Victorino Freire
UDN - Irineu Bornhausen
UDN - Fernandes Távora
PTN - Lino de Matos
UDN - Lopes da Costa
PTB - Nogueira da Gama
PTB - Barros Carvalho
PTB - Saulo Ramos
PTB - Dix-Huit Rosado
PL - Mem de Sá (17)

SUPLENTE

PSD - Silvestre Péricles
PSD - Ruy Carneiro
PSD - Jarbas Maranhão
PSD - Menezes Pimentel
PSD - Pedro Ludovico
PSD - Filinto Müller
UDN - Coimbra Bueno
UDN - Zacharias de Assumpção
UDN - João Arruda
UDN - Milton Campos
UDN - João Villasboas
UDN - Del Caro
PTB - Fausto Cabral
PTB - Vivaldo Lima
PTB - Arlindo Rodrigues
PTB - Calado de Castro

PTB - Lima Teixeira
PL - Aloysio de Carvalho

Reuniões: Quintas-feiras, às 15 horas.
Secretário - Renato de Almeida Chermont.

Comissão de Legislação Social

PTB - Lima Teixeira - Presidente
PSD - Ruy Carneiro - Vice-Presidente
PSD - Lobão da Silveira
PSD - Menezes Pimentel
UDN - Afonso Arinos
UDN - Lopes da Costa
UDN - Afrânio Lages
PTB - Calado de Castro
PTB - Arlindo Rodrigues (9)

SUPLENTE

PSD - 1 Sebastião Archer
PSD - 2 Silvestre Péricles
PSD - 3 Eugênio Barros
UDN - 1 Dix-Huit Rosado
UDN - 2 Padre Calazans
UDN - 3 Heribaldo Vieira
PTB - 1 Barros Carvalho
PTB - 2 Lourival Fontes
PTB - 3 Nelson Maculan

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.
Secretário: José Soares de Oliveira Filho.Comissão de Serviço Público
Civil

Presidente: PL.
Senador Aloysio de Carvalho
Vice-Presidente: PSD.
Senador Jarbas Maranhão
Senador Silvestre Péricles - PSD.
Senador Padre Calazans - UDN.
Senador Coimbra Bueno - UDN.
Senador Calado de Castro - PTB.
Senador Fausto Cabral - PTB.
SUPLENTE: PSD.
Senador Ruy Carneiro - PSD.

Senador Benedicto Valladares - PSD.
Senador Sérgio Marinho - UDN.
Senador Reginaldo Fernandes - UDN.
Senador Nelson Maculan - PTB.
Senador Lourival Fontes - PTB.
Senador Mem de Sá - PL.

Secretário: Ronaldo Ferreira Dias - Oficial Legislativo - PL-8.
Reuniões: Quartas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Relações Exteriores

PTB - Vivaldo Lima - Presidente.
UDN - João Villasboas - Vice-Presidente.
UDN - Afrânio Lages.
UDN - Heribaldo Vieira.
PSD - Benedicto Valladares
PSD - Gaspar Velloso
PSD - Filinto Müller
PTB - Lourival Fontes
PL - Aloysio de Carvalho (9)

SUPLENTE

UDN - Milton Campos
UDN - João Arruda
UDN - Sérgio Marinho
PSD - Menezes Pimentel
PSD - Jefferson de Aguiar
PSD - Alô Guimarães
PTB - Nogueira da Gama
PTB - Barros Carvalho
PL - Mem de Sá

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.

Secretário: J. B. Castejon Branco.

Comissão de Redação

Sérgio Marinho - Presidente (UDN)
Ary Vianna - Vice-Presidente (PSD)
Alô Guimarães (PSD)
Afonso Arinos (UDN)
Lourival Fontes (PTB)
1 Padre Calazans (UDN)
2 Heribaldo Vieira (UDN)
2 Calado de Castro (PTB)
2 Lobão da Silveira (PSD)
Secretário - Sara Abraão - Oficial Legislativo.
Reunião - Terças-feiras, às 16 horas

Comissão de Saúde Pública

UDN - Reginaldo Fernandes - Presidente.
PSD - Alô Guimarães - Vice-Presidente.
UDN - Fernandes Távora
PSD - Pedro Ludovico
PTB - Saulo Ramos - (5)

SUPLENTE

PSD - Eugênio Barros
PSD - Jarbas Maranhão
UDN - Lopes da Costa
UDN - Sérgio Marinho
PTB - Arlindo Rodrigues

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.
Secretário: Eduardo Rui Barbosa.Comissão de Segurança
Nacional

UDN - Zacarias Assumpção - Presidente.
PSD - Jefferson de Aguiar
PSD - Silvestre Péricles
UDN - Sérgio Marinho
PTB - Calado de Castro
PTB - Arlindo Rodrigues (7)

SUPLENTE

PSD - Jarbas Maranhão - Vice-Presidente.
PSD - Ruy Carneiro
PSD - Jorge Maynard
PSD - Victorino Freire
UDN - João Arruda
UDN - Afrânio Lages
PTB - Saulo Ramos
PTB - Nelson Maculan

Reuniões: Quintas-feiras, às 15 horas.
Secretário: Julieta Ribeiro dos Santos.

ATA DA REUNIÃO DE 3 DE SETEMBRO DE 1962

4ª SESSÃO LEGISLATIVA, DA 4ª LEGISLATURA

PRESIDÊNCIA DO SR. MATHIAS OLYMPIO

As 14 horas e 30 minutos acham-se presentes os Senhores Senadores:

Mathias Olympio — Fernandes Távora — Menezes Pimentel — Salgado — Leite — Ovidio Teixeira — Gaspar Velloso — Irineu Bornhausen — Guido Mondin. (6)

O SR. PRESIDENTE:

A lista de presença acusa o comparecimento de 6 Srs. Senadores, não havendo, portanto, número para abertura da sessão.

A Mesa aguardará pelo prazo de 30 minutos, que se complete o quorum necessário.

As 15 horas o Sr. Mathias Olympio reassume a Presidência.

O SR. PRESIDENTE:

Persiste a falta de número. Vou encerrar a presente reunião, designando para a próxima sessão, a seguinte

ORDEM DO DIA

SESSÃO DE 4 DE SETEMBRO DE 1962

(Terça-feira)

MATÉRIA EM REGIME DE URGÊNCIA

1

Discussão, em turno único do Projeto de Decreto Legislativo nº 20, de 1962, originário da Câmara dos Deputados (nº 131-B, de 1962, na Casa de origem), que delega ao Poder Executivo poderes para decretar lei criando um fundo de natureza contábil denominado Fundo Federal Agropecuario (FFAP), e estabelece os limites e condições da delegação (em regime de urgência, nos termos do art. 380, letra b, do Regimento Interno, em virtude do Requerimento nº 530, de 1962, aprovado na presente sessão), pareceres das Comissões — de Constituição e Justiça Especial (art. 29, parágrafo único da Lei Complementar), e — de Finanças.

2

Discussão em turno único do Projeto de Decreto Legislativo nº 13, de 1961 originário da Câmara dos Deputados (nº 36, de 1960, na Casa de Origem) que revoga o Decreto Legislativo número 13, de 6 de outubro de 1959, que aprovou o acordo de resgate assinado em 1956, entre os Governos do Brasil e da França (em regime de urgência nos termos do art. 330, letra c, do Regimento Interno em virtude do Requerimento nº 505, de 1962 aprovado na sessão ordinária de 17 de mês em curso), dependendo de Pareceres das Comissões de Relações Exteriores e de Finanças.

3

Votação, em turno único do Projeto de Lei da Câmara nº 86, de 1962, (número 3.696, de 1961, na Casa de origem), que dispõe sobre normas para garantia dos pequenos depositantes dos estabelecimentos bancários e cooperativas de crédito e dá outras providências (em regime de urgência nos termos do art. 330, letra c, do Regimento Interno, em virtude do Requerimento nº 436, de 1962, aprovado na sessão extraordinária de 8 de mês em curso), tendo Pareceres: — da Comissão de Economia, favorável; — da Comissão de Finanças (proferido oralmente na sessão ordinária de 22 do corrente), favorável, com as emendas que oferece (1 a 6-CF) e dependendo de pronunciamento das mesmas Comissões sobre as emendas de Plenário e da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos do art. 88 do Regimento.

MATÉRIA EM TRAMITAÇÃO NORMAL

4

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei do Senado nº 40, de 1961 (de autoria do Sr. Senador Gilberto Marinho), que dispõe sobre a aplicação dos dispostos no art. 116 da Lei número 1.711, de 28 de outubro de 1952, aos atuais funcionários públicos civis federais, da administração centralizada ou autárquica, removidos para Brasília, tendo Pareceres favoráveis (nº 434 a 436, de 1962) das Comissões de Constituição e Justiça; — de Serviço Público Civil; e de Finanças.

5

Votação em primeiro turno do Projeto de Lei do Senado nº 44, de 1961, de autoria do Senador Gilberto Marinho, que dispõe sobre o valor da aposentadoria dos segurados das instituições de previdência social quando inválidos em consequência de tuberculose ativa, alienação mental, neoplasia maligna, cegueira, lepra, paralisia e cardiopatia grave, tendo Pareceres favoráveis sob nºs 414, 415 e 416, de 1962, das Comissões: de Constituição e Justiça; de Legislação Social e de Finanças.

6

Votação em primeiro turno do Projeto de Lei do Senado nº 47, de 1961 (de autoria do Sr. Senador Gilberto Marinho), que dispõe sobre a situação do pessoal admitido em caráter eventual nas Inspetorias Seccionais do Ensino Secundário do Ministério da Educação e Cultura tendo Pareceres favoráveis, sob nºs 417, 418 e 419, de 1962, das Comissões: de Constituição e Justiça, de Serviço Público Civil e de Finanças.

Expediente despachado pelo Senhor Primeiro Secretário, nos termos do art. 158, § 1º, do Regimento Interno

Mensagens do Sr. Presidente da República:

Nº 163, (número de origem 198-A, de 27 de agosto) — restitui, após sanção, dois dos autógrafos do Projeto de Lei que cria Juntas de Conciliação e Julgamento na 5ª Região da Justiça do Trabalho;

Nº 164 (número de origem 199-A), de 27 de agosto — Restitui, após sanção, dois autógrafos do Projeto de Lei que autoriza o Poder Executivo a doar um imóvel da União à Prefeitura Municipal de Maranguape, Estado do Ceará;

Nº 165 (número de origem 206-A), de 28 de agosto — Restitui, após sanção, dois dos autógrafos do Projeto de Lei que dá nova redação aos §§ 1º e 4º do art. 32 da Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social);

Nº 166 (número de origem 207) de 30 de agosto — Agradece a comunicação de haver sido aprovada, pelo Senado, a escolha do Diplomata Raul Bopp para exercer a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da Nigéria;

Nº 167 (número de origem 208), de 30 de agosto — Agradece a comunicação de haver sido aprovada, pelo Senado, a escolha do Diplomata Raul Bopp para exercer a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo do Peru;

Nº 168 (número de origem 209), de 30 de agosto — Agradece a comunicação de haver sido aprovada, pelo Senado, a escolha do Dr. Ivo Magalhães para o cargo de Prefeito do Distrito Federal;

Nº 169 (número de origem 205), de 27 de agosto — Restitui, após sanção, dois dos autógrafos do Projeto de Lei que autoriza a União a constituir uma Sociedade de Economia Mista, por ações, que se denominará Siderúrgica de Santa Catarina S.A. (SIDESC) e dá outras providências.

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SENHOR SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO ORDINÁRIA DE 3 DE JULHO DE 1962, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa Projeto de Lei que vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

E' lido o seguinte:

Projeto de Lei do Senado nº 23, de 1962

Altera o art. 2º da Lei número 1.806, de 6 de janeiro de 1953, relativa ao Plano de Valoração Econômica da Amazônia.

No art. 2º da Lei nº 1.805, de 6 de janeiro de 1953:

Onde se lê:

"... a do Estado de Goiás, a norte do paralelo 13º"

Leia-se:

"a do Estado de Goiás, e Distrito Federal, a norte dos divisores das águas, entre a bacia Amazônica — e as dos rios da Prata e São Francisco"

Justificação

Feita da tribuna do Senado pelo autor.

Sala das Sessões, em 3 de julho de 1962. — Coimbra Bueno.

A Comissão de Constituição e Justiça e de Economia.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 1.806 — DE 6 DE JANEIRO DE 1953

Art. 2º A Amazônia brasileira, para efeito de planejamento econômico e execução do plano definido nesta lei, abrange a região compreendida pelos estados do Pará e do Amazonas, pelos Territórios Federais do Acre do Amapá, Guaporé e Rio Branco, e ainda, a parte do Estado de Mato Grosso, a norte do paralelo de 16º, a do Estado de Goiás, a norte do paralelo de 13º e a do Maranhão ao oeste do meridiano de 44º.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Coimbra Bueno para justificar o Projeto.

O SR. COIMBRA BUENO — Senhor Presidente o Projeto que encaminhei à Mesa sem dúvida alguma, constitui uma reivindicação do Distrito Federal.

A justificação que ora apresento desta Tribuna, ao projeto de lei do Senado nº 23 de 1962, que acabo de propor, e que modifica o artigo 2º da lei nº 1.806 de 6-1-1953, é a seguinte: (Lendo)

Justificação

A localização do atual Distrito Federal foi retardada por alguns lustros, principalmente em face da cegueira levantada entre os partidários do Planalto Central do Brasil e os do Triângulo Mineiro. Prevaleceu a solução do Planalto Central, amplamente lastreada por motivações de tódas as ordens, especialmente técnicas econômicas e sociais; a localização adotada, — sem deslocar demasiadamente a nova Capital das áreas mais povoadas, colocou-a muito acertadamente na orla da bacia amazônica, englobando o novo Distrito Federal, pequena e simbólica parte da imensa área amazônica — que cobre mais de 2/3 do território nacional, a serem integrados na comunidade brasileira. — função esta, precípua de Brasília.

Não é justo que um tal esforço seja agora desprezado, mantendo-se a exclusão artificial do novo Distrito Federal, da área amazônica abrangida pela S.P.V.E.A., criada pela lei número 1.806 de 6-1-53 de acordo com o art. 199 da Constituição; consti-

tui assim este projeto, uma reivindicação daqueles que lutaram por puro idealismo, por uma solução nacional e pioneira do problema de localização de Brasília. Os contemporâneos até hoje não se aperceberam da profundidade, da maior e mais audaciosa reforma de base, propulsora de tantas reformas efetivas de que o País carece, e quebra vertical da rotina em que a Nação vivia mergulhada, — que é o significado da interiorização em marcha da Capital Federal. — Empolgados pelas fachadas de Brasília e pelos problemas domésticos que geraram, não se dão conta de que a nova Capital, já iniciou o seu avassalador movimento de integração territorial.

A próxima eleição geral — a primeira feita em função da nova ordem — trará para o Planalto Central homens eleitos para exercerem seus mandatos em Brasília, com visão nova e voltada mais para o País, que para si mesmos. Daí a oportunidade deste projeto, que trará para dentro do Distrito Federal, não só a presença física, mas também a legal da Amazônia; — é que os seus Filhos e Representantes, ao percorrerem centro do Distrito Federal os divisores das águas das grandes bacias nacionais, — inclusive parte da linha de contorno do sul da Amazônia aí depararão com o ponto empolgante, de sua trijunção com os rios da Prata e São Francisco, — nas culminâncias destas três grandes bacias continentais.

Este projeto se aprovado resultará num acréscimo de apenas 208.750 km2, na área global de que é objeto a lei nº 1.236 de 6-1-1953, que criou a S.P.V.E.A., e que é de 5.657.490 km2: trata-se de uma pequena ampliação da ordem de apenas 4% — mas que trará inúmeras vantagens e benefícios.

A Amazônia será entrosada com as iniciativas despertadas por Brasília, e os seus novos planejamentos interessarão também à área do Distrito Federal.

O rio Tocantins poderá ser desde logo encarrado, como vimos afirmando há muitos lustros, um verdadeiro Mississipi da América do Sul, e futuro canal, de mais de 2.500 km. ligando a região da Nova Capital Federal ao Oceano Atlântico, através de Belém do Pará, porto natural do Brasil Central. E outro não foi o sentido de nossa insistência junto ao Presidente Eurico Gaspar Dutra, para dar como o fez, no seu benfazejo Governo, atenção especial aos vales dos rios Tocantins e Araguaia.

Ainda à época do Governo do preclaro Presidente Dutra, o primeiro que olhou para o Brasil como um todo, conseguimos, quando à frente do Executivo de Goiás:

1º) A criação da "Comissão de Estudos e Obras do Tocantins e Araguaia" — (Ceorta), que sob orientação do saudoso e excepcional engenheiro Rubens Reis, iniciou os estudos definitivos da grande caudal, que de Norte para o Sul, abriu uma extensa brecha fluvial pelo Continente Sul-Americano a dentro. Esta Comissão Federal a "Ceorta", filiada ao Departamento Nacional de Portos, e vias Navegáveis, vem, desde 1948, prosseguindo na obra heróica de Rubens Reis e já acumula bons serviços técnicos, alcançados no limite de suas parcas verbas, sendo que a maior foi de Cr\$ 93.000.000,00, que conseguimos no Senado em 1957.

Os anexos de ns. 1 a 5 dão uma pequena ideia dos continuados esforços que vimos desenvolvendo desde 1946 em favor dos Vales dos rios Araguaia e Tocantins, este definido pelo Tratado de Tordesilhas, para sempre, como o grande rio da unidade nacional.

2º) A criação de duas linhas aéreas subvencionadas, ao longo dos rios Tocantins e Araguaia, linhas estas a cargo da "Cruzeiro do Sul", e que debavaram os vales destes grandes rios.

3º) A criação de uma Comissão do D.N.E.R., e destinação à mesma da primeira grande caravana de máquinas rodoviárias que penetrou no Planalto Central, toda ela dedicada a raspar os primeiros 600 kms., atravessando a zona de cordilheiras, como o 132, — e que separava o Sul do Norte de Goiás; esta rodovia, parte da tão propaganda ligação rodô-ferro-fluvial "Santos-Belem do Pará", — teve o seu trecho entre Anápolis e Belém do Pará, sucessivamente conhecido como rodovia "Jalles Machado" graças aos esforços pioneiros em seu favor, deste grande representante poiano no Parlamento Nacional; depois "Brasília-Belem" e mais tarde "Rodevia Bernardo Salto" em homenagem ao grande engenheiro que prolongou através da selva paraense, onde perdeu sua preciosa vida. Esta ligação a princípio objeto de máquinas e verbas que — conseguimos a custa de muitos esforços — acabou empolgando o Governo Federal, que nela investiu bilhões de cruzeiros, para ligar Brasília a Belém do Pará.

4º) A criação graças à colaboração do governo de Minas Gerais, de uma comissão para estudos do potencial hidrelétrico do Planalto Central, que por volta de 1948 deparou com um grande apertado cortado na rocha, no leito do rio Tocantins, perto de São Félix. Este acidente geográfico, foi desde logo, da mesma forma que o do Paranoá, objeto de estudos, cuja continuidade viemos assegurar, com as primeiras dotações orçamentárias federais que lhe destinamos já no Senado e que em conjunto já devem abeirar a casa dos cem milhões de cruzeiros, penosamente conseguidos, quando ninguém ainda dava atenção a um potencial que desde 1948 foi estimado em cerca de um milhão

de H. P., — maior portanto do que o do T. S. Marias. É a fonte natural e lógica para o futuro abastecimento de Brasília, e no seu percurso, a redução maciça de minérios vitais, como o níquel e o cobalto, das minas de São José do Tocantins.

5º) Colaboração do "Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo", (I. P. T.), para o estudo e projeto, desde 1949, no Brasil e na Holanda, a cargo do Engenheiro Aldo Andreoni, de novos tipos de barcos para a navegação dos rios Tocantins e Araguaia, serviços estes parcialmente terminados em 1956, com o primeiro projeto de um moderno barco de carga e passageiros, ainda não construído em face do abandono do nosso sistema de navegação fluvial pelos poderes públicos. Tais estudos prosseguem sem solução de continuidade, agora, também no novo laboratório de Hidrotécnica da Universidade de São Paulo, e em outros dos Estados Unidos, como base em que poderão assentar, quaisquer desenvolvimentos efetivos, para a salvaguarda racional destes grandes rios.

Nº Dotações orçamentárias pioneiras, desde 1956, para o início dos estudos da regularização e do aproveitamento hidrelétrico das cachoeiras de Itaboca — Estado do Pará, com possibilidade de milhões de HP, interessando à industrialização de Belém do Pará, porto natural do Brasil Central, e extensas regiões dos vales dos rios Tocantins e Araguaia, nos Estados de Goiás, Maranhão e Pará.

Estas e outras iniciativas foram sempre o objeto de dotações orçamentárias do Senado, que conseguimos propor e aprovar nos últimos oito anos.

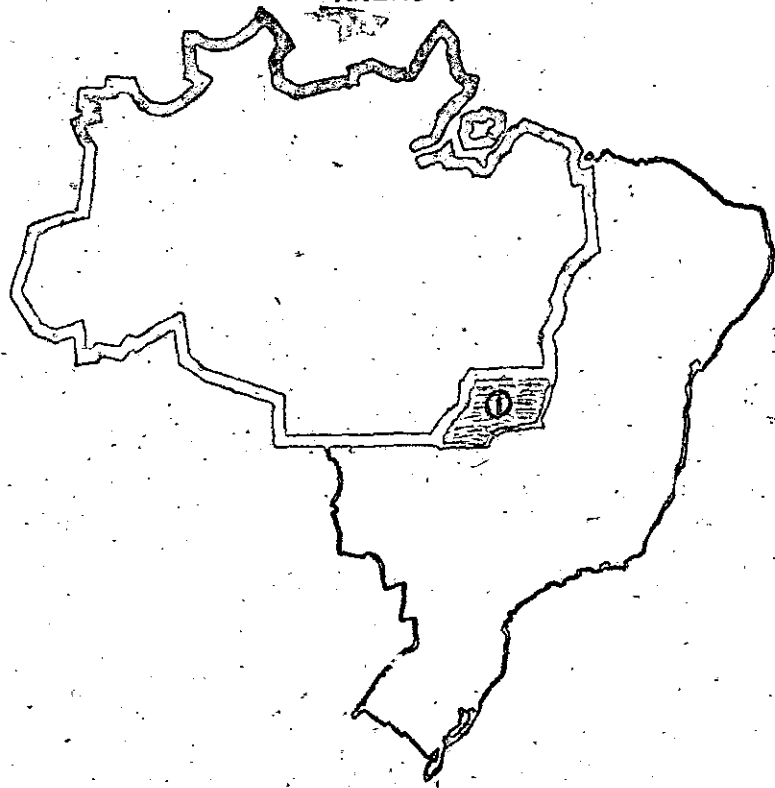
Justificam plenamente o seu entrosamento com os planejamentos da Amazônia, — que passará também a ser encarada como "um dos problemas vitais de Brasília" à qual se ligará finalmente, se aprovado o presente projeto; — e daqui poderemos todos dizer e com muita ênfase: somos amazônicos.

ANEXO 2

Municípios de Goiás a serem incluídos na área da SPVEA de acordo com o projeto de lei do Senado nº 23 de 1962, de autoria do Senador Coimbra Bueno:

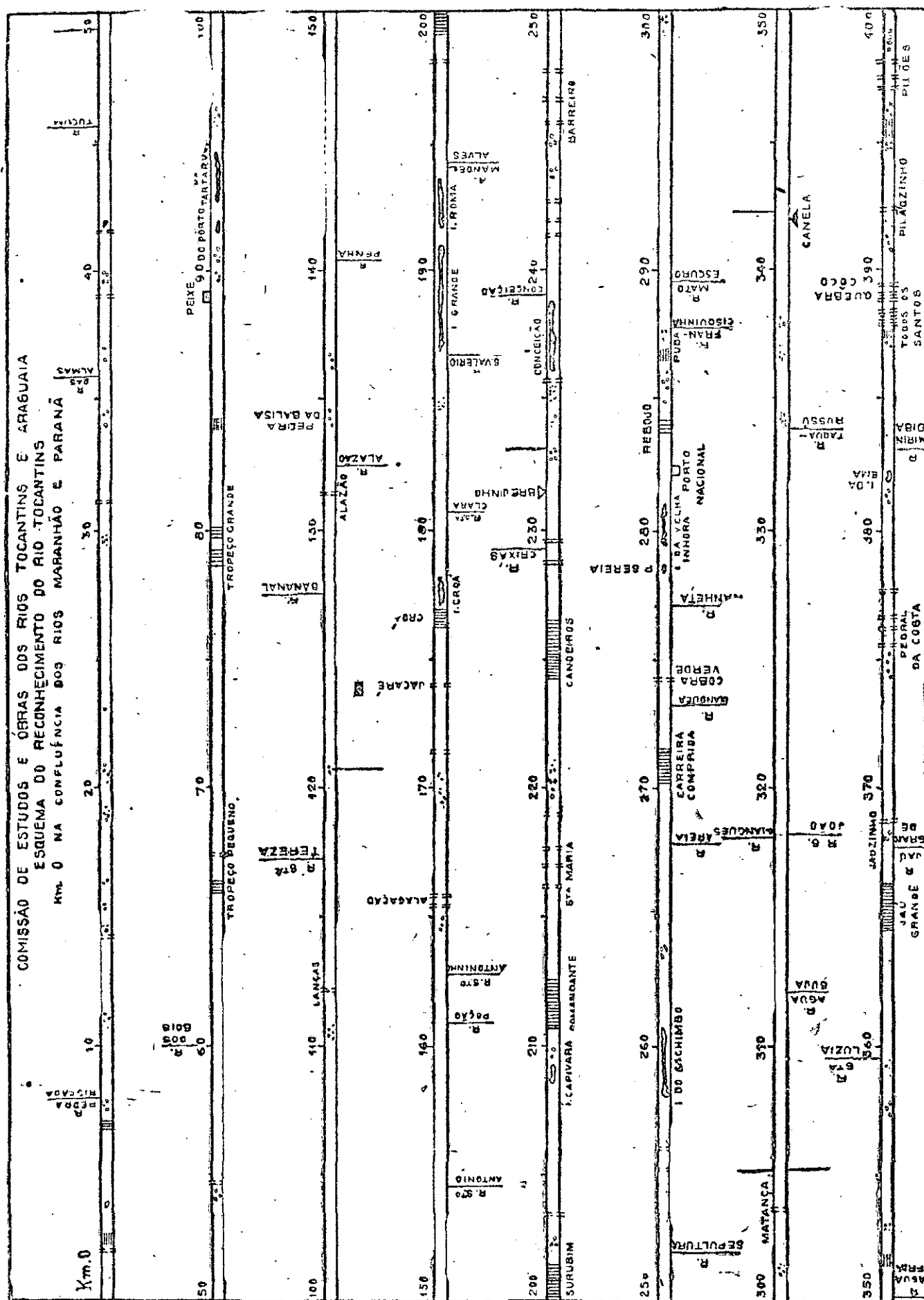
Araguaçu (parte)
S. Miguel do Araguaia (parte)
Porangatu (parte)
Uruaçu
Peixe (parte)
Paraná (parte)
Arraias (parte)
Campos Belos (parte)
Munópolis
Estrela do Norte
Nova Roma
Monte Alegre
Galheiros
São Domingos
Aruanã
Crixás
Hidrolina
Pilar de Goiás
Itapaci
Nova América
Niquelândia
Veadeiros
São João da Aliança
Posse
Iaciara
Mambai
Damiãoópolis
Sítio D'Abadia
Juçara
Itapirapuan
Goiás
Itapuranga
Rubiataba
Ceres
Rialma
Carmo do Rio Verde
Uruana
Itaguara
Rianópolis
Jaraguá
São Francisco
Pirinópolis
Corumbá (parte)
Gianesia
Barro Alto
Santa Rita do Araguaia (parte)
Mineiros (parte)
Calapônia
Piranhas
Bom Jardim
Balisa
Aragarças
Amarinópolis
Iporá
Diorama
Novo Brasil
Fazenda Nova
Jaupaci
Israelândia
Ivolândia
Cachoeira de Goiás
Maiporá
Córrego do Ouro
Novo Brasil
Aurilândia
Firminópolis (parte)
Paradina (parte)
S. Luiz de Montes Belos
Palmeiras (parte)
Mossamedes
Itaberaí
Petroliana
S. Francisco de Goiás
Pirenópolis
Anápolis (parte)
Luziânia (parte)
Formosa
Brasília

ANEXO 1

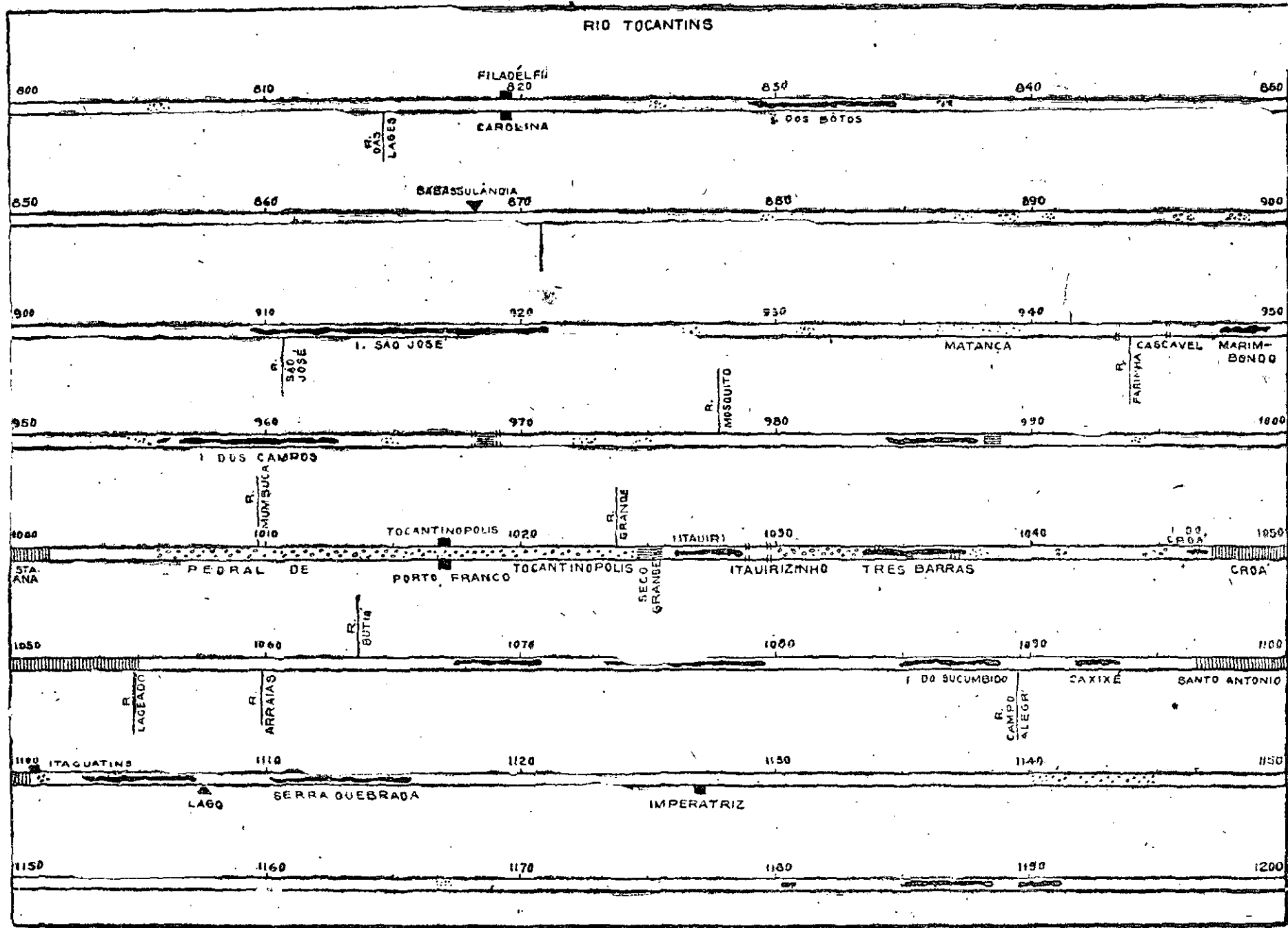


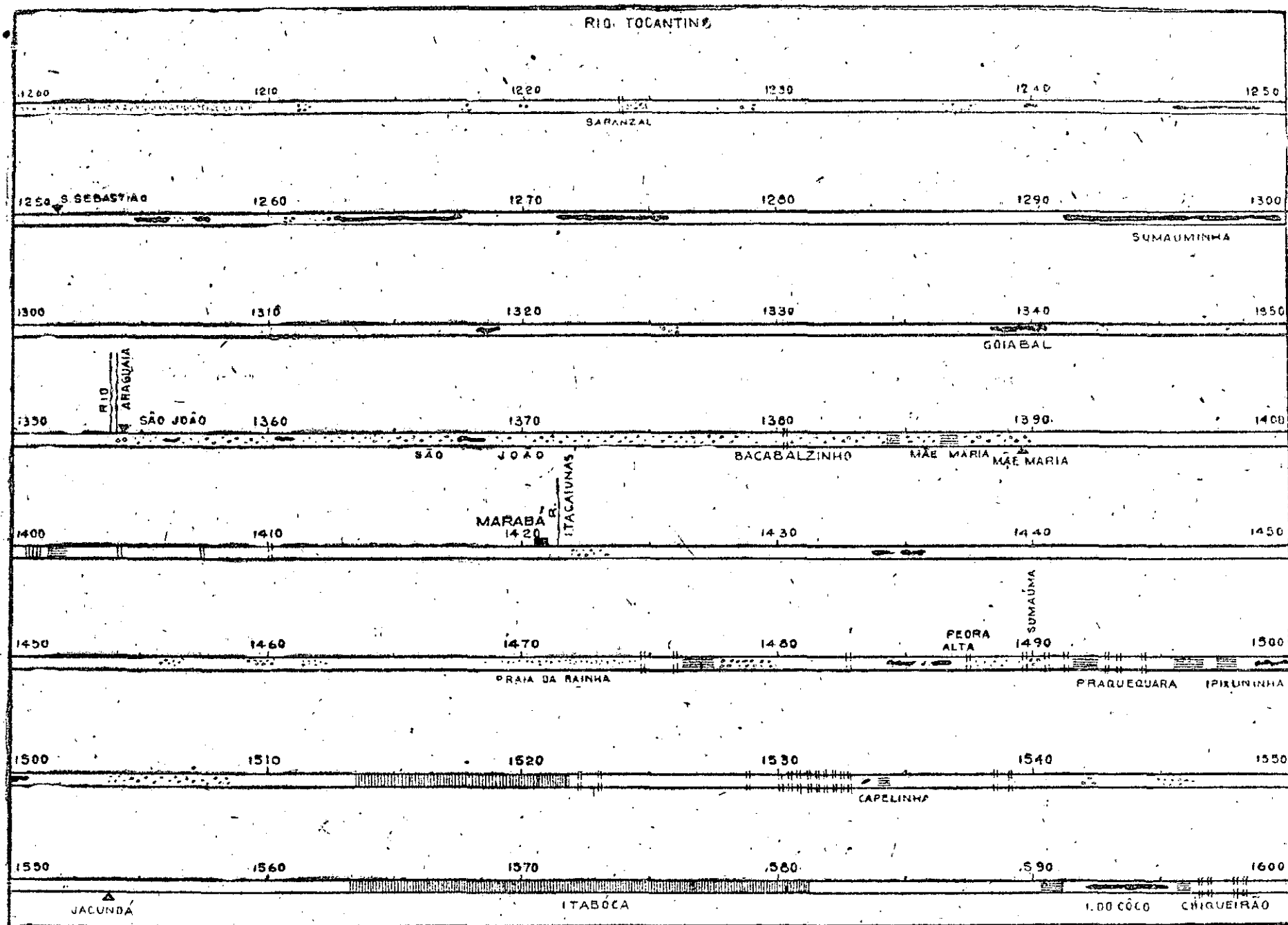
1-ÁREA AMAZÔNICA A SER INTEGRADA NA SPVEA, ENVOJANDO A PARTE NORTE DO DISTRITO FEDERAL.

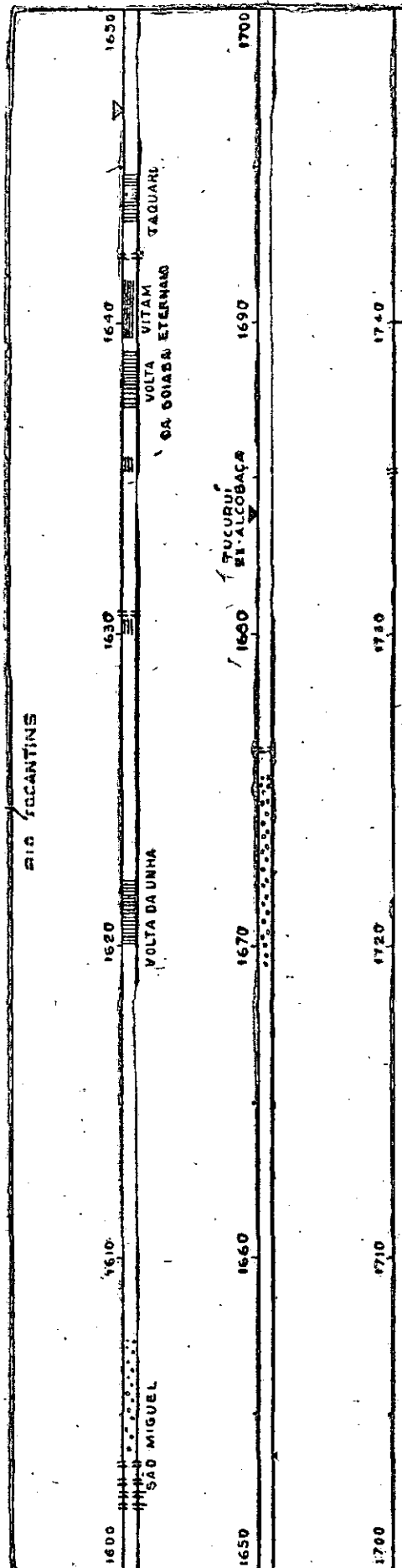
ANEXO 3



RIO TOCANTINS					
400	410	420	MIRACEMA DO NORTE	430	440
MARES	LASEADO GRANDE	FUNIL GRANDE	FUNIL PEQUENO	TOCANTINIA	PIABANHA
450	460	470	480	490	500
500	510	520	MIRANDA	530	540
550	560	570	PEDRO AFONSO	580	590
			PIODON SOBO		ORTIGAS
600	610	620	630	640	650
	PANELA DE FERRO			REMAHSINHO	
650	660	670	680	690	700
700	710	720	730	740	750
750	760	770	780	790	800







ESCALA CORR. 8-200:007

CONVENÇÕES



Antônio
ENQ. CHEFE

Almeida
DESENHISTA
22-10-1969

ANEXO 4

ATOS DO GOVERNO DO ESTADO

Convenção entre os Governos dos Estados do Maranhão e Goiás para a locação dos trechos rodoviários denominados "Rodovias do Sal", ligando as bacias do Tocantins e do Parnaíba.

Item I — Os governos dos dois Estados constituirão, cada um, uma turma para locação dos dois novos trechos rodoviários que interessam principalmente ao transporte, a baixo custo, de sal para Goiás e exportação, por Goiás, de xarope, café e fumo. Estes dois trechos rodoviários são os seguintes:

a) do porto de Carolina sobre o rio Tocantins, ao de Balsas, sobre o rio do mesmo nome, afluente do Parnaíba;

b) do porto de Vitória do Alto Parnaíba, sobre o mesmo rio, ao porto mais conveniente do rio do Sono, ou diretamente a um porto do Tocantins.

Item II — Os dois Governos se consultarão, auxiliarão e buscarão, em conjunto com outros Estados, o apoio do Governo, entidades e autoridades federais no sentido de serem feitas as dotações necessárias para a mais rápida execução dos dois trechos rodoviários especificados no Item I e demais obras complementares, rodovias e fluviais, ue vão estabelecer larga corrente de comércio entre o Brasil Central e os Estados do Norte e do Nordeste, aproveitando os rios navegáveis e o vasto sistema rodoviário executado pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, interessando diretamente ao barateamento da vida, ao aumento do poder aquisitivo e ao progresso de imensas regiões do país.

Item III — As duas turmas referidas no Item I, deverão estar constituídas de modo a iniciarem os serviços de locação e roçada nos dois trechos rodoviários, no dia 12 de junho do corrente ano, aproveitando o restante das secas para os seus trabalhos.

Item IV — O trecho de Carolina e Balsas ficará a cargo da turma constituída pelo Governo do Maranhão, e o trecho de Vitória do Alto Parnaíba ao ponto mais conveniente do rio do Sono ou do Tocantins, ficará a cargo da turma constituída pelo Governo de Goiás. Cada Governo custeará independentemente a sua turma de locadores e se esforçará para a terminação dos serviços no menor prazo possível.

Item V — O prazo de duração do presente convênio será de um ano a contar da data de sua publicação nos Diários Oficiais dos Estados do Maranhão e Goiás, e após haver este documento percorrido os trâmites legais.

Carolina, 11 de junho de 1948. — Sebastião Archer da Silva, Governador do Maranhão. — Jerônimo Coimbra Bueno, Governador de Goiás.

Convênio entre os Governos dos Estados do Maranhão e Goiás, destinado ao custeio da limpeza, desobstrução e pequenas obras de pedra seca no rio Manuel Alves Grande.

Item I — Os dois Governos custearão, cada um na proporção de cinquenta por cento (50%), os gastos que se fizerem necessários com material e pessoal, para a limpeza, desobstrução e pequenas obras de pedra seca ao longo do rio Manuel Alves Grande, desde a sua foz, no Tocantins, até onde for navegável, durante todo o ano, por embarcações de até cinco toneladas de carga útil.

Item II — Os dois Governos confiarão a orientação e a execução de tais serviços à Prefeitura Municipal de Carolina que poderá, para este fim, adquirir ou contratar, desde a data da assinatura do presente convênio, todo o material e pessoal necessários, sob a direção de um chefe de turma que perceberá até três mil cruzeiros (Cr\$ 3.000,00), durante os meses de execução dos referidos serviços.

Item III — De preferência os serviços deverão ser executados nos me-

ses de junho, julho, agosto e setembro de cada ano, e deverão ser completados até 30 de setembro de 1950.

Item IV — Cada um dos dois Governos remeterá à Prefeitura Municipal de Carolina, de início, o adiantamento de vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000,00), até o dia 12 de julho do corrente ano e até o dia 10 dos meses de agosto e setembro de 1948 junho, julho, agosto e setembro de 1949 e 1950, a importância mensal de dez mil cruzeiros (Cr\$ 10.000,00), para o custeio dos serviços podendo a Municipalidade de Carolina fazer uma única comprovação das despesas em cada ano, ficando em seu poder os saldos acaso existentes para aplicação até a últimação dos serviços.

Item V — O presente convênio entrará em vigor, após percorrer os trâmites legais, na data de sua publicação pelos Diários Oficiais dos dois Estados e cessará a sua duração em 30 de dezembro de 1950.

Carolina, 11 de junho de 1948. — Sebastião Archer da Silva, Governador do Maranhão. — Jerônimo Coimbra Bueno, Governador de Goiás.

Convenção entre os Governos dos Estados do Pará, Maranhão e Goiás, destinada a resolver ou encaminhar a pronta solução de problema da transposição das cachoeiras de Santo Antônio e Itaboca ou Capitariquara, no mínimo pelos barcos que atualmente atingem a cidade de Carolina no rigor das secas, melhoria das condições de navegação de tais barcos no trecho do rio Tocantins compreendido entre Carolina e Tucuruí.

Item I — Os três Governos, após ter este documento percorrido os trâmites legais e até o dia 12 de julho de 1948, colocará na Agência Central do Banco do Brasil, no Rio de Janeiro, à disposição do Dr. Rubens Reis, engenheiro-chefe da Comissão de Estudos e Obras do Rio Tocantins, ou de outra pessoa ou entidade a ser indicada pelo Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, a importância de um milhão de cruzeiros (Cr\$ 1.000.000,00), cabendo a cada um dos Estados do Pará e de Goiás a quota de trezentos e setenta e cinco mil cruzeiros (Cr\$ 375.000,00), e ao Estado do Maranhão a de duzentos e cinquenta mil cruzeiros (Cr\$ 250.000,00).

Item II — Os três Governos se comprometem a consignar nos respectivos orçamentos do quinquênio que se inicia em 1949 inclusive, as mesmas importâncias consignadas no ITEM I para o corrente exercício de 1948 e que serão anualmente depositadas de acordo com o mesmo ITEM até o dia 30 de março de cada ano.

Item III — A importância consignada no Item I para o exercício de 1948 será aplicada de preferência na aquisição, montagem e manutenção de pessoal, material e instalações nos pontos mais indicados do rio Tocantins entre Carolina e Tucuruí, e destinados principalmente:

1 — as funcionamento de estações de radiocomunicação nos pontos mais indicados das cachoeiras de Itaboca e Capitariquara e Santo Antônio, e em outros locais onde se fizerem necessários a regularização dos serviços de navegação de rio;

2 — a construção de pistas para campos de pouso inicialmente destinadas a aviões leves, mas já com previsão para a adaptação posterior para aviões pesados;

3 — a construção de estradas de contorno e locais de acostamento, embarque e desembarque, principalmente nas cachoeiras de Itaboca ou Capitariquara e Santo Antônio, com veículos e materiais necessários;

4 — ao balisamento e melhoria de condições para transposição das corredeiras de Croá e Três Barras, abaixo de Porto Franco, e de Santana, acima de Tocantinópolis.

Item IV — As dotações do quinquênio a que se referem o ITEM II se destinam aos serviços relacionados no ITEM III e mais os que se fizerem

necessários para encaminhar a solução ou resolver o problema da passagem das embarcações de tipos atualmente em uso no Alto Tocantins, através das cachoeiras de Santo Antônio e Itaboca ou Capitariquara, sem necessidade de transbordo de mercadorias, se possível, por meio de veículos montados sobre pneus ou sobre trilhos, bem como para melhoria das condições de navegabilidade deste trecho do rio durante todo o ano pelos barcos acima indicados.

Item V — Os três Governos autorizam desde já a entidade que for indicada para a execução dos serviços a fazer operações de crédito, dando em garantia as dotações de quinquênio estabelecido no ITEM II, para obtenção antecipada dos recursos necessários aos serviços especificados nos ITENS III e IV.

ITEM VI — Os três Governos se auxiliarão, se consultarão e agirão em conjunto perante o Governo Federal entidades e autoridades federais no sentido de serem destacadas pela União os recursos que se fizerem necessários ao aproveitamento do rio Tocantins como uma via norte-sul e de acesso ao Brasil Central, desde sua foz até o ponto em que sua navegação for praticável pelos tipos de embarcações que forem mais indicadas para o transporte fluvial no grande rio.

Item VII — Este convênio entrará em vigor no dia em que estiver publicado nos Órgãos Oficiais dos três Estados e durará até o dia 30 de março de 1953.

Belém, 12 de junho de 1948. — Mauro Carvalho, Governador do Pará. — Sebastião Archer da Silva, Governador do Maranhão. — Jerônimo Coimbra Bueno, Governador de Goiás.

Convênio entre os Governos dos Estados do Maranhão, Pará e Goiás, destinado a estabelecer as condições de mútua assistência das respectivas autoridades fiscais e policiais nas zonas fronteiriças.

Item I — Cada um dos três Executores designará dentro de dez dias, a contar da vigência deste convênio uma comissão de funcionários com a incumbência de estudar as atuais legislações fiscais e policiais em vigor nos três Estados, apresentar remeter, uma à outra, dentro de TRINTA dias, após sua constituição, o resultado dos estudos com as sugestões para as alterações legais que julgarem de comum acordo.

Item II — As três comissões se reunirão na cidade de Belém do Pará SESENTA (60) dias, após a sua constituição para elaborar as bases do convênio definitivo a ser firmado pelos três Executivos e submetido à aprovação das respectivas Assembléias Legislativas, com as modificações e inovações que se fizerem necessárias.

Item III — As três comissões, reunidas em Belém do Pará, terão o prazo de dez dias, para ultimação e apresentação dos seus trabalhos.

Item VI — A duração deste convênio cessará automaticamente com a

assinatura de novo e definitivo, ou 180 dias, a partir da data de sua publicação nos Diários Oficiais dos três Estados.

Belém, 12 de junho de 1948. — Sebastião Archer da Silva, Governador do Maranhão. — Mauro Carvalho, Governador do Pará. — Jerônimo Coimbra Bueno, Governador de Goiás.

Convênio provisório entre os Governos do Pará e de Goiás, para o estabelecimento das bases definitivas do funcionamento, no mais curto prazo, na Rota do Araguaia, de linhas regulares, de navegação aérea semanal nos dois sentidos entre Belém e Goiânia, e de navegação fluvial quinzenal entre Belém e Aragarças.

Item I — Cada um dos dois Governos do Pará e de Goiás, designará dentro de 10 dias, um representante a fim de estudar e elaborar as bases definitivas para o estabelecimento de uma linha aérea entre Goiânia e Belém, e outra fluvial, quinzenal, entre Belém e Aragarças. Os dois representantes se reunirão até o dia 25 do corrente, nesta Capital, com o fim de discutir e assentarem as bases para um convênio definitivo estabelecendo as condições necessárias ao funcionamento das mesmas linhas de transporte aéreo e fluvial, mediante subvenção.

Item II — Os representantes dos dois Governos, após o estabelecimento das bases preliminares para os serviços, deverão, até 30 de julho de corrente ano, apresentar um relatório com as suas sugestões e os resultados de seus estudos sobre o assunto.

Item III — As condições que forem estabelecidas para o funcionamento tanto da linha fluvial como da aérea, deverão prever, pelo menos, o transporte gratuito de até três autoridades sanitárias, médicos, policiais ou fiscais em cada viagem por barco e uma por cada viagem aérea. Os Governos e entidades interessadas deverão firmar novos convênios para assistência à população marginal do Araguaia.

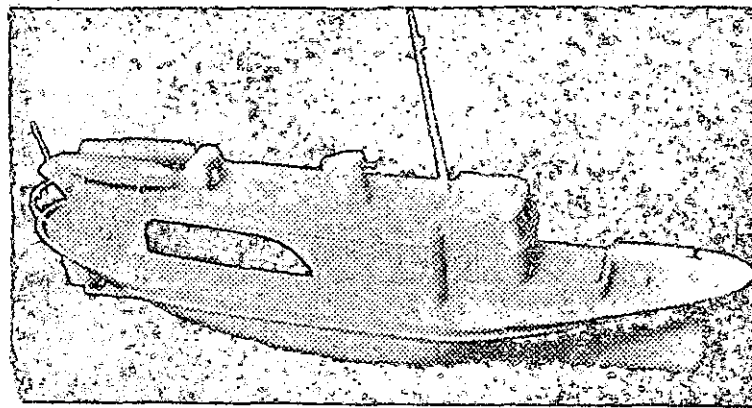
Item VI — De posse das bases preliminares, os dois Governos procurarão o apoio do Governo de Mato Grosso e da Fundação Brasil Central, para dividirem entre si os ônus dos serviços bem como agirão em conjunto no sentido de obter da União uma subvenção para tais serviços essenciais à vida dos pioneiros do Araguaia.

Item V — Os Governos facilitarão aos seus representantes os meios de transporte aos locais em que forem necessários sua presença e autorização os mesmos e entrar em entendimentos preliminares com quaisquer autoridades ou entidades interessadas em transporte fluvial ou aéreo.

Item VI — O presente convênio entrará em vigor a partir da data de sua publicação nos Diários Oficiais dos Estados do Pará e Goiás, e após haver este documento percorrido os trâmites legais.

Belém, 14 de junho de 1948. — Mauro Carvalho, Governador do Pará. — Jerônimo Coimbra Bueno, Governador de Goiás.

-ANEXO 5



PROJETO DE BARCO MODERNO PARA O TOCANTINS. (I.P.T.)
(Recomendado p/Gov. Coimbra Bueno ao Engº Aldo Andreoni).

RIO TOCANTINS

O rio Tocantins, — com uma extensão navegável de mais de 2.000 quilômetros, está exigindo o esforço sobre humano para desobstruir obstáculos, que vêm privando de seu natural progresso, mais de um milhão de quilômetros quadrados de terras férteis, oferecendo todas as vantagens à agricultura e à pecuária, bem regadas e não sujeitas a secas ou inundações.

O fato desse rio já não ser, desde longa data, uma grande via de penetração no interior na América do Sul, reside principalmente nas cachoeiras Itaboca, situadas no baixo Tocantins, e que sempre barraram as iniciativas de navegação regular.

APENAS UNS 100 QUILOMETROS DE SERVIÇOS AO LONGO DO RIO

Cumpra agora regularizar diversos trechos, cuja soma total é da ordem de 100 quilômetros, que tornarão aproveitáveis mais de 2.000, dados por Deus ao Brasil, possibilitando com a navegação regular o imediato desenvolvimento das zonas pioneiras dos Estados do Pará, Maranhão, Piauí, Bahia, Norte de Minas, Goiás e Mato Grosso.

Será o maior impulso de todos os tempos ao progresso do Brasil Central, com reflexos imprevisíveis na panorama demográfico, social e econômico do País.

Esta linha gigantesca pela América do Sul a dentro, com inúmeros afluentes navegáveis, poderá ser a via moderna de penetração e comunicação de uma imensa cauda humana, que irá ocupando as terras marginais da grande artéria, bem como as terras altas do massivo central do Brasil, onde o grande rio tem suas nascentes.

COMO FINANCIAR E EXECUTAR A GIGANTESCA OBRA

Esta vultosa realização poderia perfeitamente ser concretizada em poucos anos, diretamente pelo poder público, ou com maior eficiência, por uma grande Companhia sob fiscalização oficial. O capital investido, nas obras públicas, a ser levantado de preferência no estrangeiro.

RADIACÃO DE GRANDES MASSAS HUMANAS

Além do elemento humano nacional, que irá se fixar no local, a região é ideal para uma imediata e planejada localização de grandes massas humanas.

Extensas áreas devolutas, de aproveitamento fácil, iriam se tornando exploráveis à medida que as obras de desobstrução do Tocantins fossem avançadas. A escassa população aí radicada atualmente não poderá gerar complexos problemas sociais desde que devidamente assistida, para a nova população; — as terras devolutas permitem um retalhamento planejado e racional, liberando milhares e milhares de pequenas propriedades de custo baixo, bem dotadas de recursos naturais e todas com acesso fácil à grande aquavia, com uma capacidade praticamente ilimitada, para transporte de uma produção em grande escala.

Altas autoridades Brasileiras, e das demais Nações Unidas, têm admitido que seria muito mais lógico e produtivo a aplicação imediata de algumas dezenas de milhões de dólares da América do Sul, para proporcionar lar e espaço para trabalho às famílias em muitos países da Europa, do que o despendio não de dezenas, mas de centenas de milhões de dólares por ano com campos de deslocados, sem possibilidade de recuperação, deixando em aberto um problema cuja solução vai se agravando dia a dia.

Nas grandes faixas elevadas do massivo central do Brasil impera um clima ameno, idêntico ao das regiões temperadas da Europa. As altitudes aí variam entre 500 e 1.500 metros sendo os terrenos naturalmente saneados. Somente no território do Estado de Goiás, tais áreas abrangem mais de 150.000 km². Um número ilimitado de famílias, poderá aí encontrar todos os elementos, para ombro a ombro com os tocantinos construir novos lares permanentes.

Não há dificuldades insuperáveis para a imediata localização de uma leva inicial de milhões de famílias nesta região, enquanto são atacadas as primeiras obras do grande rio. Uma equipe de homens decididos, disposta de autonomia, responsabilidade direta de execução e dos necessários recursos financeiros, poderá em curto prazo localizar esta população, em áreas adequadas, que se tornem os núcleos pilotos, para a radiação paulatina de dezenas de milhares de famílias, logo após a eliminação das obras essenciais. Estes núcleos iniciais a exemplo do que tem sido feito com sucesso no Canadá, poderão ser estudados, localizados, levantados e habitados por meio de aviões, num tempo mínimo. — Acresce que graças ao hercúleo trabalho da F.A.B., do Correio Aéreo Nacional e de todos os nossos dedicados Aviadores, — a região do Tocantins está desbravada pelo ar, sendo necessária apenas a construção, praticável a curto prazo, de mais algumas pistas auxiliares de pouso nos locais indicados, para pôrmos em marcha em primeira etapa, de radiação da famílias pioneiras na região.

UMA ILIMITADA FONTE DE ABASTECIMENTO PARA O MUNDO

Atualmente, na região de Goiás que fica ao Sul do último porto navegável do Tocantins já se torna necessária uma companhia no sentido de que os atuais plantadores não ampliem suas áreas cultivadas porque estariam ameaçados de engarrafamento pela falta de transporte. A única ferrovia de que dispõem, a E.F. Goiás já está ultrapassando seu limite de capacidade transportadora, e a produção agrícola, tão promissora na região, apenas atinge a casa dos quatro milhões de sacas de sessenta Kgs. de cereais! Futuramente, quando se normalizar a situação alimentar do mundo, esta situação poderá se agravar devido ao preço oneroso do transporte, de modo a condenar todo o esforço que for além da produção do necessário para o consumo local.

A solução, mesmo para a pequena massa humana que hoje moureja na região é uma via líquida, que conduza diretamente ao mar e a baixo custo, a sua produção.

Com o Tocantins libertado de seus obstáculos naturais, poderão ser exportadas por Belém, milhões de toneladas de trigo, arroz, feijão, milho, café, fumo, carnes couros e os mais variados produtos que alcançam facilmente aquele porto, para atenderem às necessidades do País e do Exterior.

E' forçoso assinalar que o Tocantins navegável possibilitará um aproveitamento definitivo das reservas do Brasil Central, e aí se incluem com grande atualidade, as maiores reservas do mundo de níquel e de cristal de rocha. Muitos outros minérios, assinalados na região inclusive o ouro poderão constituir fontes inesgotáveis de riquezas.

UM GRANDE ENCURTAMENTO DE DISTÂNCIAS

As importações de manufaturas e as exportações de matérias primas e produtos alimentícios para os Estados do Norte e para os Estados Unidos da América e outros países, teriam uma redução de trajeto superior a 3.000 Kms.

A tão grande encurtamento de distâncias deverá ser acrescida ainda a diferença de preço entre o transporte por terra (ferroviário e rodoviário) entre o Brasil Central e os portos do Sul (Santos) e o transporte por água desta mesma região Central para os portos do Norte e vice-versa, parando-se o grande consumo de produtos do Centro no Norte e vice-versa, parece inconcebível que tais utilidades até hoje continuem bordejando inutilmente mais de 3.000 Kms de costa Brasileira, onerando cada ano a economia Nacional em muitas dezenas de milhões de cruzeiros e limitando de modo assustador, nível de produtividade "per capita" dos habitantes do interior do país.

UMA LIGAÇÃO ESTRATÉGICA NORTE-SUL

Este grande Rio possibilita ainda uma ligação estratégica de primeira ordem do porto de Belém do Pará ao porto de Santos, em São Paulo Esquemáticamente comporta três grandes trechos:

1º — Um trecho fluvial — de Belém do Pará ao último porto navegável do Tocantins.

2º — Um trecho rodoviário — desse porto até a extremidade dos trilhos da Estrada de Ferro Paulista, em Colômbia, margem do Rio Grande, Estado de São Paulo.

3º — Um trecho ferroviário — de Colômbia a Santos, servindo pela melhor linha férrea do país, em bitola larga.

Esta ligação Norte-Sul teria grande capacidade de transporte e seu trecho rodoviário poderia ser equiquadrado no Plano Nacional, e construído para suportar as modernas viaturas militares ou civis de trinta ou mais toneladas. Na hipótese infeliz de uma nova guerra, esta via "Santos-Belém" seria uma grande arma para a Nação.

BELÉM PORTO DO BRASIL CENTRAL

Com o advento da navegação do Tocantins, Belém do Pará alcançará

a função que sua posição geográfica assegura de grande entreposto de comércio interno e externo. Com o desenvolvimento da bacia do Tocantins, esse porto será um dos mais movimentados do País, e por ele passará uma produção capaz de por si só garantir a melhoria da vida das populações mal alimentadas da Amazônia e ainda uma contribuição substancial de alimentação para o mundo.

Por Belém do Pará, também serão importados produtos manufaturados, máquinas e outras utilidades, sempre a custo ínfimo de transporte, por água.

Belém do Pará em poucos anos poderá preencher no Norte a função que hoje desempenha no Sul o porto de Santos; e o fará com vantagens, dada a sua excepcional situação, na embocadura de todo o sistema Amazônico; será sem dúvida uma grande Metrópole e nessa época lá estarão radicados, experimentados e desenvolvidos. — financeira e tecnicamente — os homens capazes de se tornarem os pioneiros da nacionalidade, na conquista efetiva e prática da Amazônia.

INTERESSE DO GOVERNO

O Excelentíssimo Senhor Presidente Eurico Gaspar Dutra e altas autoridades encaram os problemas do Brasil Interior com grande objetividade e animam as iniciativas que farão de nossa terra uma grande Nação.

E entre estas, ressalva o aproveitamento das nossas grandes vias fluviais, assinalando um novo ciclo para a civilização brasileira, demais alta expressão de Unidade Nacional.

EM RESUMO

O aproveitamento do vale do Rio Tocantins e seus tributários e a colonização dos bítiplos do Brasil Central estão exigindo a imediata constituição de uma Comissão de técnicos para estabelecer os necessários planos, projetos, orçamentos e demais condições essenciais à execução das obras e serviços necessários, para:

a) tornar navegáveis o rio Tocantins e seus tributários;

b) ser completada a ligação, — por uma rodovia de 1ª classe, — do último porto do rio Tocantins com a extremidade dos trilhos da E. F. Paulista;

c) a colonização da região — vale do rio e maciço central do País;

d) o estabelecimento permanente de novas bases aéreas, com pistas concretadas;

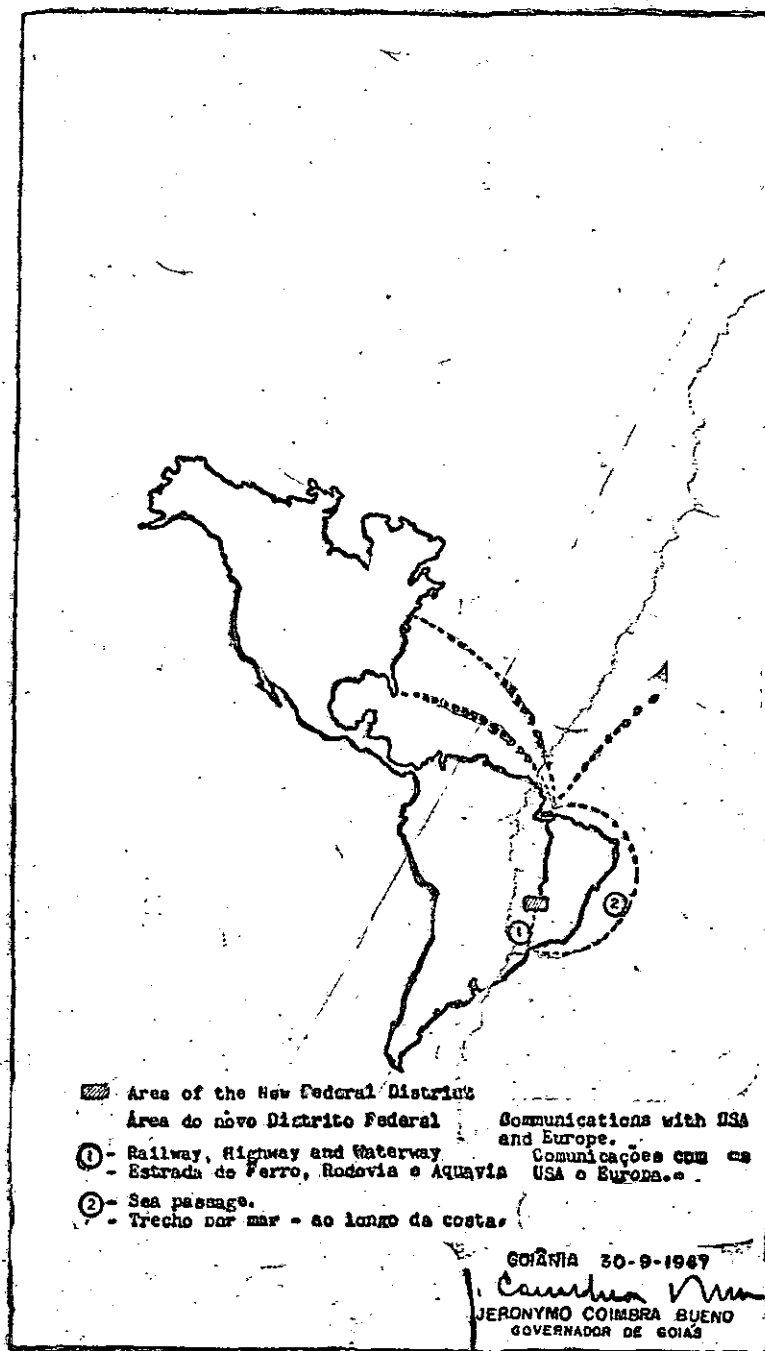
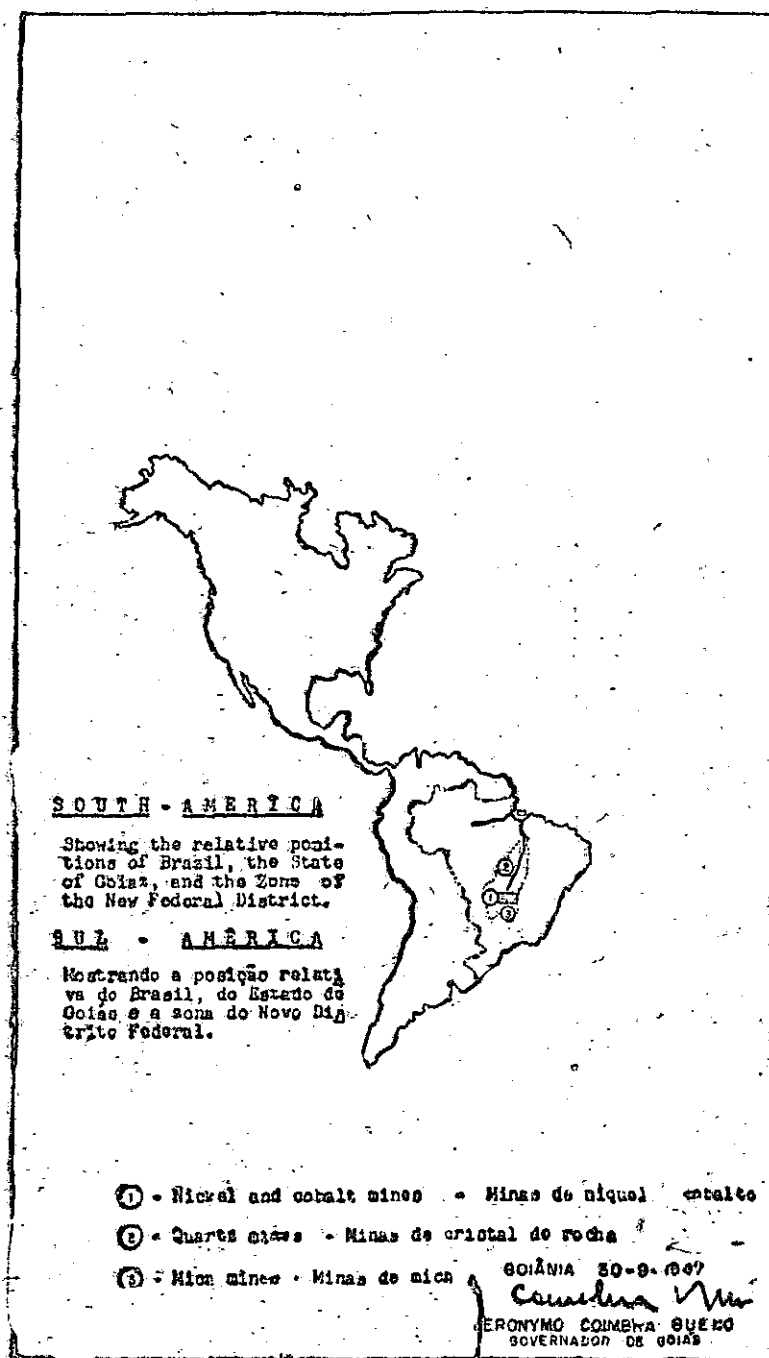
e) o estabelecimento das condições para o financiamento de tais obras, mediante empréstimo internacional, ou outra fórmula eficiente e rápida.

E com tais providências seria possível atingir dois grandes objetivos:

1 — A vida no Brasil Central de uma grande massa de brasileiros, imigrantes, ou deslocados da guerra, que poderiam ir sendo localizados desde já, para desenvolverem na região uma nova civilização mediterrânea.

2 — O uso do rio Tocantins e seus tributários como uma grande via líquida de transporte.

Goiânia, 30 de setembro de 1947. — *Jerônimo Coimbra Bueno* — Governador de Goiás.

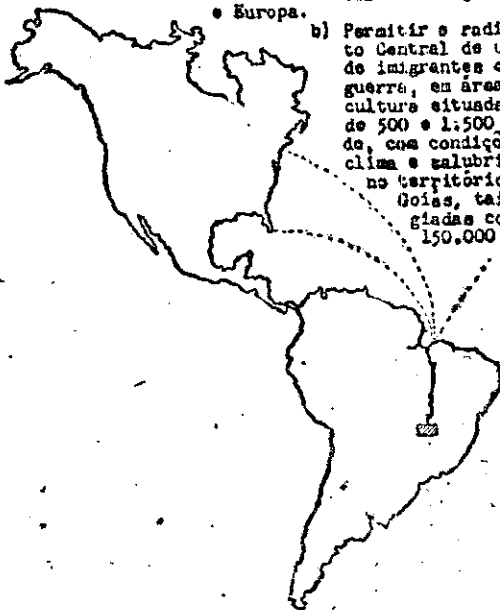


Object nº 1 - a) To make available a water-way capable of porting, at low cost, the imports of manufactured goods and the exports of raw materials and food stuffs to and from the Interior of Brazil, directly to the Northern Ports, thus greatly shortening the distances of the journeys to the U.S.A. and Europe.

b) permit to increase the population of the central plateau with a large mass of emigrants or displaced persons in good agriculture areas, situated between 1.700 feet and 5.000 feet altitude, with a good and natural healthy climate. Only in the state of Goiás these privileged areas cover more than 60.000 sq. miles.

Objetivo nº 1 - a) Tornar aproveitável para a navegação regular uma aquavia capaz de facilitar o transporte, a baixo preço - das importações de produtos manufaturados e das exportações de matérias primas e produtos alimentícios, - diretamente dos portos do Norte para o Interior e vice-versa, com grande encurtamento de distância nas viagens para os U.S.A. e Europa.

b) Permitir a radicação no Planalto Central de uma grande massa de imigrantes ou deslocados de guerra, em áreas boas para agricultura situadas entre as cotas de 500 e 1.500 metros de altitude, com condições favoráveis de clima e salubridade. Somente no território do Estado de Goiás, tais áreas privilegiadas cobrem mais de ... 150.000 Km².



Zone of the New Federal District
Zona do novo Distrito Federal

☐ = 60.000 sq. miles
= 150.000 Km².

GOIÂNIA 30-9-1949

Jerônimo Coimbra Bueno
JERÔNIMO COIMBRA BUENO
GOVERNADOR DE GOIÁS

Object nº 2 - Establish new air bases (civil and strategic) in the Interior, capable of assuring regular and direct routes for Air Companies of passengers and cargo. These new routes will save much time and shorten distance between U.S.A. and Brazil, Uruguay and Argentina.

Objetivo nº 2 - Estabelecimento de novas bases aéreas (civis e estratégicas) no Interior, capazes de assegurar o funcionamento de linhas regulares e diretas para passageiros e carga, pelas Companhias. Estas novas rotas economizarão muito tempo e encurtarão grandemente a distância entre os U.S.A. e o Brasil, Uruguay e Argentina.



SUPPLY OF AIR BASES

SUPRIMENTO DAS BASES AÉREAS

- ① - By the "Amazon" River - Pelo Rio Amazonas
- ② - By the "Tocantins" River - Pelo Rio Tocantins

GOIÂNIA 30-9-1949

Jerônimo Coimbra Bueno
JERÔNIMO COIMBRA BUENO
GOVERNADOR DE GOIÁS

Object nº 3 - The strategic connection between North and South of Brazil established by the construction of a highway connection between the last river port on the "Tocantins" and the end of the line of the "Paulista" railroad which is the country's best railroad, thus resulting in time of war an efficient connection between the ports of Belém and Santos.

Objetivo nº 3- Ligação estratégica entre o Norte e o Sul do Brasil, estabelecida mediante a construção de uma rodovia entre o último porto a ser estabelecido no Tocantins e a extremidade dos trilhos da R.F. Paulista, a melhor do País, permitindo em tempo de guerra, uma direta e eficiente conexão entre os portos de Santos e Belém pelo interior.



Connection North-South
strategic and economical

① - Water-way - Rio Tocantins

② - New Highway (projected) - Nova Rodovia (projetada)

③ - Existing railroad - Estrada de Ferro existente.

GOIÂNIA 30-9-1947

J. Coimbra Bueno
JERONIMO COIMBRA BUENO
GOVERNADOR DE GOIÁS

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SENHOR SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO ORDINÁRIA DE 3 DE JULHO DE 1962, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

Sr. Presidente, trago ao conhecimento do Senado um trabalho do Engenheiro Philuvio de Cerqueira Rodrigues, Diretor da Divisão de Estudos e Projetos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a propósito de uma rodovia, a BR-13 do novo Plano de Viação Nacional, que é da máxima importância para este País e para todo o Continente Sul-Americano.

Agora que acaba de ser criado o Estado do Acre, a BR-13, que de Cuiabá atravessará o seu território para alcançar Pucallpa, e depois galgar a Cordilheira dos Andes para entrar-se com a rodovia Pan-Americana, — será realmente da maior importância.

Sr. Presidente, há poucos dias fui informado de que o Governo Norte-Americano, através da "Aliança para o Progresso", subvencionou o Governo do Uruguai em cerca de trinta milhões de dólares, para a construção das estradas que de Montevideo demandam as fronteiras com o Bra-

sil. Esta iniciativa, como outras de que já tenho conhecimento em Países do Continente, levam-me a ler, da tribuna desta Casa, o relatório do nobre Engenheiro Philuvio Cerqueira Rodrigues, sobre a BR-13 para que conste dos Anais da Casa e sirva como sugestão aos responsáveis pela "Aliança para o Progresso" para que não pulverizem as suas verbas, destinando-as a excessivo número de atividades que, certamente, terão a mesma sorte das verbas federais muito diluídas, que poucos benefícios acarretam para as populações desassistidas. Juntamente com esse relatório referente a um trecho da futura rodovia internacional, insisto na sugestão às autoridades responsáveis pela "Aliança para o Progresso", no sentido de concentrarem suas atividades da melhor maneira possível, num sistema continental de rodovias e aquedutos, — de serviços de abastecimento d'água para todas as Comunidades, e de alfabetização. Esses itens: sistema rodofluvia, abastecimento d'água dos núcleos povoados e alfabetização, se atacados, significam a recuperação humana dos desassistidos, numa escala avantajada, e sem precedentes neste Planeta.

Será através dessas estradas que poderemos aproveitar milhões de quilômetros quadrados, para os que de-

sejam trabalhar, produzir e possuir uma pequena fazenda, onde dignificarão suas famílias, vivendo independentemente de quem quer que seja.

Itens como este, Sr. Presidente, se compreendidos pelos responsáveis pela "Aliança para o Progresso", poderão transformar esse organismo num propulsor de progresso efetivo e duradouro que compensará o sacrifício imposto aos contribuintes norte-americanos.

Só assim, e não através de distribuição de leite em pó e de outros auxílios transitórios sem a menor ligação com o progresso dessas regiões, poderemos atingir a resultados permanentes que, contribuirão decisivamente para a valorização econômico-social do continente americano. (Muito bem. Muito bem).

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O ORADOR EM SEU DISCURSO:

A RODOVIA BR-13 E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA AMAZÔNIA SUA IMPORTÂNCIA INTERNACIONAL

1) Entre as rodovias previstas pelo Plano Rodoviário Nacional, que irão servir à Amazônia, e que sem dúvida exercerá uma notável influência no seu desenvolvimento, com grande repercussão econômica não só para essa vasta região, como para o país é, inevitavelmente, a rodovia BR-13.

2) A rodovia BR-13, recebeu anteriormente no Plano Rodoviário Nacional aprovado pelo Decreto número 15.093, de 20 de março de 1944, a denominação de "Rodovia Acreana", estabelecerá a ligação terrestre do Acre ao centro e sul do País, via Cuiabá-Rosário do este-Vilhena-Pôrto Velho-Rio Branco-Cruzeiro do Sul.

3) A Comissão de Revisão do Plano de Viação Nacional, constituída pela Portaria nº 19, de 8 de julho de 1946, ao elaborar um novo Plano Rodoviário Nacional sugeriu alterações de monta no Plano de 1944, introduzindo características interessantes, tais como a substituição das denominações de estradas pela nomenclatura de prefixo (BR de Brasil) e número.

Assim é que a rodovia "Acreana" passou a denominar-se BR-29 e BR-13 no novo Plano Rodoviário Nacional, e teve ainda uma finalidade internacional nitidamente de interesse panamericano, com o seu prolongamento de Cruzeiro do Sul à fronteira do Peru, em direção a Pucallpa, na margem do rio Ucaiali, cidade já ligada por estrada de rodagem a Lima, onde passa a rodovia panamericana transpondo a Cordilheira dos Andes.

4) A Lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, veio confirmar a atual rodovia BR-13, e sua integração no Plano Rodoviário Nacional, fixando-lhe os seguintes pontos principais de passagem:

Cuiabá-Pôrto Velho-Rio Branco-Cruzeiro do Sul-Peru.

Por acompanhar sua diretriz de perto, em grande extensão a linha telegráfica construída pela Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas, entre Cuiabá e Pôrto Velho, sob a hercúlea e brava direção do grande e extraordinário sertanista brasileiro Eng. militar Cândido Mariano da Silva Rondon, recebeu esta rodovia o seu nome, — "Marechal Rondon" — em justa e merecida homenagem a quem tanto fez pelo Brasil, abrindo esta rota através a selva amazônica, em cerca de 1.700 quilômetros.

5) A construção da outrora rodovia "Acreana" há muito vinha sendo realizada, porém com dificuldade e lentamente, de Rio Branco para Abunã e de Pôrto Velho para Ariquemes

visando alcançar Vilhena, na divisa do antigo território de Guaporé, hoje Rondônia, com o Estado de Mato Grosso; e também de Cuiabá para este mesmo local.

O surto rodoviário que se verificou no País, de 1956 a 1961, atingiu também esta região amazônica, imposto já pelos reclamos das populações aí radicadas aos poderes públicos locais, por um anseio geral enfim, que surgiu, exigindo que as necessidades mais prementes de sua economia, do seu progresso, detidas até então pela barreira de uma selva impenetrável e agressiva fossem atendidas quanto antes.

Cuiabá, já ligada pelo sistema rodoviário nacional aos principais centros de população do País, entre os quais sobressaía os dois poderosos centros econômicos de São Paulo e Rio de Janeiro, já começava a sentir os primeiros efeitos do aproveitamento dos produtos desta selva que se distanciava da capital matogrossense cerca de 800 quilômetros, com a exploração dos imensos seringais nativos, nas regiões vizinhas a Vilhena, tanto nas vertentes do Guaporé como nas cabeceiras dos formadores do Tapajós, pela abertura de estradas pioneiras de Perceis, km 280 da rodovia BR-13, iniciativa de seringalistas afoitos e destemidos, carregando a borraça de modo primitivo e difícil, através das matas, em lombos humanos e de "bois-cavalos" e por canoas, utilizando cursos d'água da bacia do rio Paraguai, com navegação precária, para alcançar locais já atingidos por caminhões, que ali chegavam, pela rodovia "Marechal Rondon", de Cuiabá, levando mais de mês nessa operação.

Os catadores de poaia, utilizando essas mesmas estradas pioneiras, de penetração, atingiam já, se bem que com dificuldade, essas imensas áreas cobertas desse produto vegetal que era vendido a bom preço na praça de Cuiabá. gualmente, já havia penetrações em direção aos seringais do vale do rio Teles Pires partindo da rodovia BR-13, de Estivado a 173 quilômetros de Cuiabá.

O Governo Federal, em princípios de 1960, premido pelas exigências dos Governos de Mato Grosso, Território de Rondônia e Acre, que traduziam os anseios gerais das populações determinou ao DNER a construção urgente da rodovia BR-13 e sua conclusão como rodovia pioneira no mais breve prazo possível.

Esta rodovia que já está em adiantada construção pelo DNER no trecho Cuiabá e Pôrto Velho, e que dará passagem breve, cuja extensão é de 1.510 km, e de Rio Branco e Abunã, com a extensão de 290 kms., já praticamente ligados é considerada hoje como a de maior importância internacional e econômica para o País.

7) A extensão total dessa rodovia entre Cuiabá e Rio Branco (Capital do Acre) é de 2.083 kms., e de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, de 700 kms. De Cruzeiro do Sul à fronteira do Peru a extensão provável é de 150 kms., visando à ligação rodoviária com Pucallpa, já no Peru, na margem do rio Ucaiali, e já ligada a Lima, na rodovia Pan-Americana. A extensão total portanto da BR-13 de Cuiabá à fronteira do Peru é de 2.933 kms.

8) Esta rodovia, que é uma das rodovias — tronco do sistema panamericano, ligará o Brasil à rodovia panamericana que passa pela costa do Pacífico, através do Peru, via Pucallpa, no Yurimaguas, até Rentena.

Permitirá um acesso mais curto de 2.075 kms. do Brasil aos países situados ao norte da América do Sul, como Equador, Colômbia, extremo norte do Peru, e Panamá, evitando-se a rota via Buenos Aires, como só é possível atualmente.

9) Sua importância econômica é muito grande, pois como vimos atravessa extensos seringais situados à

margem dos rios Guaporé, formador do Madeira, e Jurueña, afluente do Tapajós, tendo Vilhena como centro de gravidade dessa região.

Esses seringais já estão sendo explorados e vão abastecer, através de Cuiabá, a indústria de São Paulo.

Há muita castanha, poala, e plantas oleaginosas nessas regiões.

Foi descoberta a cassiterita, minério do estanho, na região do Ariquez, a 204 quilômetros de Porto Velho, e que já está sendo explorada.

Há exploração de diamantes e pedras coradas na região de Pimenta Bueno.

Entre Porto Velho, Rondônia e Pimenta Bueno, a região se presta à colonização, pois as terras são férteis e produzem cereais muito bem, cana de açúcar, bananas. Há muita madeira de lei.

10) Os rios cruzados por essa rodovia, no Território de Rondônia, são quase todos navegáveis, tais como o Pimenta Bueno, Comemoração, Jiparaná, Jarú, Janari e Candeias, o que facilitará de muito o acesso a essa rodovia dessas regiões cortadas por esses rios, caracterizando assim a rodovia BR-13 como importante via coletora.

11) Entre Porto Velho e Abunã existe como ligação a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com 200 quilômetros de extensão, que se prolonga até Guajará Mirim, com 146 quilômetros de extensão, e que serve ao transporte de borracha e outros produtos das regiões da Bolívia e do Brasil, suprimindo as interrupções na navegação do rio Madeira, pelas cachoeiras situadas entre Guajará Mirim e Santo Antônio.

Tendo em vista a imediata comunicação entre Rio Branco e Abunã, estação dessa via férrea, garantindo assim franco acesso à Capital do Acre, que fica sem comunicação pela navegação do rio Acre na estigagem, essa via férrea será uma importante via auxiliar para o estabelecimento desse acesso, enquanto não se constrói o trecho da rodovia BR-13, entre Porto Velho e Abunã.

12) Porto Velho será o centro distribuidor dos produtos dessas regiões, notadamente de borracha, e outros produtos como a castanha, que vem do Acre e da Rondônia, e da região boliviana cortada pelo Mamoré e Beni, para os centros exportadores e industriais de Manaus e Belém, pelos rios Madeira, Negro e Amazonas.

Vilhena será o outro centro distribuidor na região amazônica desses produtos, para o centro industrial de São Paulo.

13) Para a conclusão dessa rodovia, de Nobres (Cuiabá) até Porto Velho o D.N.E.R. previu uma estimativa de custo de execução em seu "Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias Federais" de 1961 a 1965 de 2 bilhões e seiscentos e vinte milhões de cruzeiros, com um plano de financiamento do Fundo Rodoviário Nacional e outros recursos. Essa rodovia foi considerada como de penetração, e está sendo construída com um leito de 8 metros de largura.

Para levar a BR-13, de Rio Branco a Cruzeiro do Sul com 700 quilômetros de percurso e daí até a fronteira do Peru, cuja extensão é de 150 quilômetros, poderíamos admitir um custo de execução, de 3 bilhões e meio de cruzeiros. Nessas condições, para concluir a BR-13 até a fronteira do Peru, é possível admitir uma estimativa de custo de execução de 6 bilhões de cruzeiros.

14) A importância internacional dessa rodovia está sendo focalizada pelo Peru, que conseguiu um empréstimo de 10 milhões de dólares, no Banco Interamericano, para melhoria do leito e traçado da rodovia existente entre Lima e Pucallpa, visando prolongá-la à fronteira do Brasil, em direção à Cruzeiro do Sul.

15) A conclusão da rodovia BR-13 até a fronteira do Peru, permitirá ao Brasil, mediante um convênio a ser assinado com esse país, estabelecer uma outra rota pelo norte do Peru, transpondo a Cordilheira dos Andes em altitudes de 2.800 e 2.144 metros passando por Contamana e Jurimaguias, até atingir a rodovia panamericana que passa por Olmos, cruzando antes a famosa garganta de Porculla a 2.144 metros na Cordilheira Ocidental dos Andes.

Esta nova rota passando os Andes em altitudes mais baixas que a da atual passagem entre Pucallpa e Lima que atinge a 4.800 metros, e que por isso não poderá jamais ser uma rota comercial, pelas dificuldades que apresenta aos condutores de veículos, que deverão viajar com máscaras de oxigênio, certamente será a rota mais conveniente para o Brasil.

Acresce que segundo sugestões que já foram feitas, visando uma rota mais curta para o Equador, foi indicada a ligação Rentena (Peru) — Zambora — Loja, através da qual atingiríamos o Equador com uma rota mais curta que a atual através do Peru, via Olmos — La Tina — Loja.

Essa rota mereceu a recomendação do 8º Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem, realizado em Bogotá, em maio de 1960, que também indicou a rota Cruzeiro do Sul — Iquitos (Peru) — Ambato (Equador) como uma outra importante ligação entre o Peru e o Equador e que se articulará com Cruzeiro do Sul, no Brasil.

16) A construção da BR-13 até Cruzeiro do Sul, é pois uma imposição de grande interesse internacional, e de maior repercussão para a economia do Brasil, Peru e Equador, justificando-se assim a inclusão dessa rodovia na prioridade de execução do Programa de Obras Rodoviárias do Presidente Jânio Quadros.

17) A rodovia BR-13 é pois essencial à economia da Amazônia, dando aos Estados de Mato Grosso e Amazonas, e bem assim aos Territórios de Rondônia e Acre, um acesso terrestre rápido para as regiões central, oeste e sul do País, através do sistema rodoviário nacional existente, permitindo o escoamento dos seus principais produtos, borracha, castanha, etc., fácil para os principais centros consumidores do País.

18) Estabelecerá ainda essa rodovia articulação do sistema rodoviário com o fluvial, ligando entre si a navegação do rio Madeira em Porto Velho, com a capital do Acre (Rio Branco), permitindo desse modo acesso permanente dessa região ao sistema navegável do Amazonas.

19) Impõe-se assim as seguintes medidas que garantam a conclusão dessa importante rodovia, de alto interesse econômico e internacional.

a) Conclusão pelo DNER do trecho dessa rodovia entre Cuiabá e Rio Branco.

b) Construção pelo DNER do trecho de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, que deverá ser levada até a fronteira do Peru para ter a finalidade, não só econômica para o Acre, pois será o seu eixo de fomento da sua produção, como internacional, pois estabelecerá uma rota internacional de interesse panamericano.

c) A estimativa de custo para conclusão dos trechos em construção e a construir é da ordem de 6 bilhões de cruzeiros, uma parte já prevista, segundo informações recentes, no Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias de 1961-1965, de 2 bilhões e seiscentos e vinte milhões de cruzeiros. A parte restante, 3 bilhões oitocentos e oitenta milhões de cruzeiros, poderiam correr pelas dotações da Valorização da Amazônia, Banco de Desenvolvimento Interamericano, e créditos orçamentários especiais. — *Philurio de Cerqueira Rodrigues.*

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO ORDINÁRIA DE 18 DE JULHO DE 1962, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE,

O SR. COIMBRA BUENO:

Sr. Presidente, os esforços que vêm sendo dispendidos pelos nossos amigos norte-americanos, no sentido do desenvolvimento econômico-social da terra brasileira e do Continente sul-americano, melhor oportunidade jamais será oferecida para alcançar em duradouro sucesso que a do apoio ao Plano de Viação Nacional, no que interessa de pronto, não só ao Brasil, mas também às suas conexões com o sistema continental.

Sr. Presidente, entre os mapas que fizemos anexar ao substitutivo ontem discutido nesta Casa, figura um plano continental de vias entre as quais se incluem as que estabelecerão ligação entre o Brasil e a rodovia Panamericana, que corre através dos Andes.

Os americanos poderão dispor de uma oportunidade excepcional para marcar no solo sulamericano a sua presença confortante, e vivificadora, no caso da "Aliança para o Progresso" aprovar a execução das rodovias que há pouco tempo, lhes foram submetidas.

Sobre este assunto já tive oportunidade de pronunciar um discurso nesta Casa. Afirmei que a "Aliança para o Progresso" poderia concorrer para a construção daquelas vias que mais de perto atendem ao desenvolvimento continental. E isto se faria mediante assistência financeira, para que os diversos países, já devidamente aparelhados para a execução daquelas obras, pudessem prontamente pô-las em marcha. E o caso da ligação entre Vitória e a rodovia pan-americana nos Andes, através da rodovia Nacional BR-28, de Vitória até o seu entroncamento com a BR-30 e daí pela BR-30 até Rondonópolis, depois pela BR-7 até Cuiabá, e daí pela BR-13 até Cruzeiro do Sul, de onde seguirá via Pucallpa até alcançar a rodovia Panamericana, nos altiplanos andinos.

Asfaltamento desta via transcontinental teria influência transcendental para o desenvolvimento econômico-social do nosso País. Admitimos mesmo que, se o Governo, em boa hora, cuidar da desapropriação e utilização das áreas ao longo desse fabuloso tronco, poderemos iniciar de maneira prática e imediata reforma agrária, de que tanto se fala neste País.

Por mais de uma vez, nesta Casa tive oportunidade de pedir a atenção dos Poderes constituídos para a imensa extensão territorial de que dispomos.

Com o simples aproveitamento das áreas ao longo das vias asfaltadas, ou ao longo de grandes rios, como o Tocantins com mais de dois mil e quinhentos quilômetros de Norte a Sul, muitos se mostrarão interessados em aí obter pequenas propriedades: e assim se verificará de um momento para outro, verdadeira inflação no bom sentido da oferta, de centenas de milhares de pequenas propriedades às famílias, que nelas quiserem radicar-se.

Para tanto bastará que o Governo Federal, a exemplo do que fez Goiás, há vinte anos, resolva, ao longo das estradas, e de novos canais resultantes do aproveitamento de nossos rios, lotear em massa, grandes áreas, colocando-as à disposição daqueles que desejem realmente viver da terra e nela fixar-se.

Sr. Presidente, este meu apelo é especialmente dirigido aos responsáveis pelos novos planejamentos da "Alian-

ça para o Progresso", que no momento, decidem sobre quais rodovias deverão contemplar não só no Brasil como nos demais países da América Latina.

A oportunidade é realmente excepcional para que as autoridades olhem, com carinho, os interesses das populações sul-americanas. E se articularem ou apoiarem a construção de nossas vias continentais, estarão sem dúvida, assinalando para a eternidade, o esforço atual do continente norte-americano, em favor de seus irmãos do Sul. Este é um dos meios que tem a grande Nação do Norte para, sem interferir na situação política peculiar de cada um dos países, deixar um marco civilizatório e duradouro em todo o Continente Sul-Americano.

Ao mesmo tempo em que procedia aos estudos para o Plano de Viação Nacional, entrei em contacto com os técnicos brasileiros e americanos, encarregados da seleção das rodovias que deverão ser contempladas pela "Aliança para o Progresso".

E, como já declarei, tive oportunidade de ali propor a extensão, do asfaltamento através da BR-28 desde Araxá o seu entroncamento com a BR-30 e daí até o Canal de São Simão.

Se as rodovias contempladas no projeto se tornarem a preocupação principal do programa da "Aliança para o Progresso", se forem construídas, poderemos ter a certeza de que os americanos promoverão com sucesso duradouro e progressivo o desenvolvimento social e econômico deste Continente Sul-Americano.

O Sr. Fernandes Távora — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. COIMBRA BUENO — Com muito prazer.

O Sr. Fernandes Távora — O trabalho que V. Ex.^a apresentou, ontem, relativamente ao novo Plano de Viação Nacional é, realmente, trabalho de grande envergadura, e um dos maiores serviços que V. Ex.^a já prestou a este País, de extensão imensa, cujo maior prejuízo e desvalia é, exatamente, a falta de comunicações, devido a sua imensa área territorial. Por conseguinte, o trabalho de V. Ex.^a com relação a esse projeto deve ser levado em consideração pelo Senado. Ele representa, indiscutivelmente, um dos maiores serviços que o nobre Senador poderia prestar ao País.

O SR. COIMBRA BUENO — Agradeço a intervenção de V. Ex.^a. É oportuno, no momento, informar — e V. Ex.^a poderá verificar através do Projeto, logo que publicado — que uma das nossas preocupações foi, sem dúvida, a integração territorial deste País. As rodovias nacionais que cito neste discurso, já são as constantes do novo Plano de Viação Nacional.

Entre as vias que preconizamos como devendo compreender-se no plano quinquenal de obras rodoviárias, em vigor, estão as que dizem respeito à interligação do sistema de vias do Norte e do Nordeste do País, com o atual sistema brasileiro. Destacamos para figurarem no atual Plano quinquenal de Obras rodoviárias, os trechos:

a) "Brasília — Barreiras" da BR-10 e "Barreiras-Seabra" da BR-25;

b) "Balsas-Araguaina, da BR-22, estes dois trechos de pequena extensão, uma vez construídos em terra, estabelecerão conexão de todo o sistema rodoviário do Norte e Nordeste, com as demais rodovias do País;

c) a pequena ligação asfáltica entre Itabira e Governador Valadares, da BR-45 em Minas Gerais, que permitirá, ao fim de três ou quatro anos, que um caminhão de carga possa ir de Brasília a Fortaleza, pelas novas rodovias, cujo asfaltamento está previsto no referido Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias.

O Sr. Fernandes Távora — V. Ex.^a tem toda razão. A "Belém-Brasília"

terá um valor inenorme para o desenvolvimento do Nordeste. O Nordeste se comunicará com o Sul e o Centro do País, através das rodovias e cidades por V. Ex.^a. Quero ressaltar que V. Ex.^a, além dos serviços já prestados, tem a seu favor mais este que beneficia todo o Nordeste e, consequentemente, o Brasil.

O SR. COIMBRA BUENO — Obrigado a V. Ex.^a. Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO DE 7 DE AGOSTO DE 1962, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, nenhum homem desses que têm calos nas mãos, que no interior do País são responsáveis pela produção, nem um só fazendeiro, grande, médio ou pequeno, é contra um tratamento cristão e uma legislação avançada de efetivo amparo ao homem do campo; são contra a tapeação agrária. Eles são contra a demagogia agrária, porque na realidade, até hoje, as autoridades constituídas neste País, não desejaram, em tempo algum, fazer reforma agrária, que é apenas objeto de conferências e literatura, sobretudo de quem jamais plantou, de quem jamais criou. Esses são perfeitamente meros demagogos do asfalto, indivíduos ambiciosos, mas sem nenhum contato com a realidade da terra, e querem dela tirar proveito através de polpudos empregos em novos e sonhados institutos, para dar a poucos, vida folgada nas cidades, à custa do trabalho árduo de muitos no campo. Lerei, no final destas palavras, um ante-projeto de lei cujos artigos facio de alinhar, à base da experiência vivida em cerca de vinte anos, quer como governador de um Estado Central, quer como fazendeiro que sou, descendente de fazendeiros, desde os tempos coloniais.

Justifico um ante-projeto de lei para o campo, e divulgo uma pequena contribuição de quem honestamente viveu e vive o problema da terra que ama; destina-se a buscar colaboração e receber luzes mais esclarecidas, antes de tomar forma de projeto definitivo para sua oportuna proposição nesta Casa.

Sr. Presidente, é o ante-projeto que, antecipo nesta Casa, é também fruto da experiência que conduzi num Estado que rendia cinquenta milhões de cruzeiros por ano, experiência esta que constitui, hoje, uma das maiores vitórias de colonização, que é o núcleo agro-pecuário de Rubiataba, construído no Vale de São Patrício, em Goiás; nunca veio à tona porque, tudo o que se faz no interior, fica desconhecido.

Em Rubiataba, Jussara e Itapirapó, localidades do nosso Estado, com o auxílio de um serviço aéreo fotogramétrico rudimentar, conseguido à base de cessões pela Marinha de três aviões usados, bem como de material aero-fotográfico, organizamos em pouco mais de um ano, cerca de quatro mil propriedades rurais, que se tornaram, desde logo excessivas, em relação à procura. Menos de quatro mil pequenas propriedades deram o que fazer ao governo local, para nelas interessar famílias de agricultores.

Entendo, Sr. Presidente, que no momento, se o Governo Federal lançar à disponibilidade cem mil pequenas propriedades por ano, terá que dispendir muito esforço para procurar famílias para ocupá-las. Na realidade, muitos daquelas que gritam hoje, o que querem é anarquizar a produção; poucos são aqueles que vivem clamando por reforma agrária, e que desejam fazer calos nas pro-

prias mãos; estes querem o trabalho no campo para outrem; para si, querem polpudos empregos à custa do homem do campo.

O governo não tem, no momento, experiência sobre a produção agrária. Deve adquiri-la com urgência, levando primeiro suas fazendas e latifúndios e promovendo seu aproveitamento racional. A verdade é que o Poder Executivo, tal como está, atualmente constituído, é um governo realmente subdesenvolvido em relação ao campo, não tem experiência e nem capacidade para enfrentar o problema. Tudo empiricó!!!

Não será através do Ministério da Agricultura, péssimamente dotado de verbas, que recebe exatamente o inverso do que deveria receber que o Governo poderá melhorar a produção privada. As verbas que são hoje atribuídas às Forças Armadas, deveriam ser do Ministério da Agricultura, e as referentes a este Ministério deveriam ser das Forças Armadas.

Se tivéssemos essa inversão de verbas, certamente não teríamos fome, nem pauperismo em região alguma dos Estados Unidos do Brasil, e muito ao contrário do que anda por aí, teríamos lastro, base econômica, para manter as Forças Armadas, não só em tempo de paz, mas também em emergências de guerra externa que, felizmente, não tem sentido na América do Sul, nos nossos dias, para felicidade nossa.

O que vem prevalecendo é uma inversão total dos papéis. Num país pacífico e agrícola, gastamos mais de cinquenta por cento das nossas rendas tributárias com as Forças Armadas e, talvez, menos de cinco por cento, dessas mesmas rendas com o Ministério da Agricultura. E esse Ministério, com tais dotações, não tem, positivamente, no momento, capacidade, nem possibilidade, nem experiência para realizar uma reforma agrária. Mas a maioria dos que debatem este problema, entre nós, sobretudo os que enchem colunas de jornais, nunca plantaram, nunca colheram, nunca criaram. São meros consumidores. Por isto é que essas reformas demagógicas se arrastam de ano para ano, de quinquênio para quinquênio, de decênio para decênio, entulhando bibliotecas e deixando o campo intacto. E se fizerem uma reforma neste País, agora, esta será na base da inexistência total do Poder Público. E se isso acontecer iremos assistir ao colapso da produção nacional, e teremos, como decorrência, fome, mas fome de fato. A não ser que apelemos como já fizemos em várias circunstâncias de maneira a mais vergonhosa, para um País da extensão territorial do Brasil, para outros países de além-mar, para nos trazerem feijão, arroz, milho, carne e outros produtos básicos de alimentação que, deveríamos, nesta altura, estar exportando em massa, para produzir divisas impulsionadoras do nosso desenvolvimento econômico e social.

Entendo que o atual Primeiro Ministro está cheio de boa vontade pelo que deduzimos de suas palavras, quando diz que precisa de novos dispositivos para atuar. Refletindo, bem, têm de mais em mãos, são leis; o que compreenderá prontamente que o que falta é aplicação e execução. Poderá mesmo encher vagões com as leis existentes.

Se S. Ex.^a, quiser imediatamente desenvolver uma reforma agrária, observe o que fez o meu Estado, Goiás, há quinze anos.

Praticamos em Goiás uma experiência de reforma agrária, de fato, há cerca de quinze anos. Tome S. Ex.^a um latão ou teco-teco e desça em Rubiataba. Ali, os administradores deste País, poderão adquirir experiência. Também no norte do Paraná, em Santa Catarina, nas regiões pioneiras do Rio Grande do Sul e em certas regiões de São Paulo, há muita re-

forma efetivada no campo, há muita experiência ganha, a maioria à base da iniciativa privada e poucas da iniciativa pública. O Sr. Primeiro Ministro poderá buscar a cooperação de aviões da FAB ou de companhias particulares, com serviços aero-fotogramétricos organizados, para atacar o problema do parcelamento de fazendas oficiais e áreas devolutas.

O território do atual Distrito Federal está englobado numa área maior de cerca de 500 mil quilômetros quadrados, que foi totalmente aero-fotogrametrado, antes de sua escolha. Isto, há dez anos. Temos no País, entidades privadas e públicas, como o Ministério da Aeronáutica, o Ministério da Agricultura e o Ministério da Guerra, todos altamente capacitados e com aparelhamentos de aerofotogrametria já instalados e que, atualmente, custariam centenas de milhões de cruzeiros. Dispomos ainda de técnicos habilitados e podemos prontamente realizar o levantamento das áreas necessárias para lotear cerca de cem mil ou mais propriedades privadas por ano.

No Estado de Goiás, com teco-teco cedido pela Marinha e que foi recuperado para esse serviço, num Estado que rendia há quinze anos apenas 50 milhões de cruzeiros, conseguimos fazer umas quatro mil propriedades num só ano.

Cito este exemplo para afirmar que se o Governo Federal entender, poderá com os serviços que tem instalados no País, lotear mais de mil propriedades por ano.

Concito o atual Primeiro Ministro, apelo mesmo para que S. Excelência que sei ser um riograndense bem formado e segundo informações obtidas nesta e na outra casa do Parlamento de seus próprios adversários é homem de grande valor, altamente capacitado honrado e que como tal, ama o seu País, ama o seu Estado, para entender a outras regiões do Brasil aquilo de que o Rio Grande do Sul já goza. Isto é, um bom parcelamento de suas terras, que não foi feito por inexperience, a base de reformas extemporâneas nem abase de demagogia, mas, de imigração estrangeira, trazendo conhecimentos da Alemanha, da Itália, de Portugal e que lá no Sul foram aplicados com sucesso. O Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná foram assim favorecidos com os conhecimentos seculares no trato da terra importados através dos imigrantes europeus — dessa gente que veio de além-mar, que trouxe as bases experimentais, nas quais se baseia a melhor ambientação humana deste País, de que goza a gente do Sul. Lá não existe miséria. Lá a fartura está relativamente bem distribuída. As terras no Rio Grande foram loteadas com técnica rasgável. Isto não aconteceu por acaso. Tudo foi feito com base em experiências vividas na velha Europa, por homens que têm calos nas mãos.

O governo atual, o gabinete do Primeiro Ministro, se quiser voltar suas vistas para o interior, poderá imediatamente colocar à disposição daqueles que desejam terras, um mínimo, cem mil propriedades por ano, e então assistiremos a um milagre. Temos quase a certeza de que não encontraremos, de pronto, cem mil famílias desejando ir para o campo. Uma verdade fica proclamada e para ela chamo a atenção dos que tem responsabilidade mesmo daqueles que desejam colonizar a Pátria Brasileira, porque eles, também tem família, mulher, filhos e, portanto, responsabilidade: — “Se quebrarmos a rotina em que vivemos mergulhados, embora empírica, poderemos produzir um colapso na produção agrícola, porque esta produção, tal qual está organizada desde os tempos coloniais, totalmente desassistida, é baseada não em cálculos financeiros, não em cálculos econômicos, mas numa tradição do amor à terra. Os homens que vivem lavrando a

terra, os médios e grandes fazendeiros, constituem de fato verdadeiros numerosos e pequenos ministérios da agricultura deste País”. Não temos um Ministério da Agricultura, mas milhares de pequenos ministérios de fato criados, no interior pela pressão da necessidade; assim em torno de cada grande e médio fazendeiros, gravitam dezenas, centenas de pequenos proprietários.

E não é por milagre. Esta situação é a real, e pode ser à qualquer momento, constatada no interior onde não existe assistência oficial. O Ministério da Agricultura não passa de ficção e só funciona, e mal nas Capitais, porque não tem recursos técnicos e nem financeiros adequados. Não quero acusar os homens do Ministério da Agricultura, sobretudo os seus sacrificados técnicos. É dramática a situação do Ministério da Agricultura, com as dotações ínfimas de que dispõe. Se de um lado não temos Ministério da Agricultura, não temos Secretarias de Agricultura nos Estados, devidamente dotadas e aparelhadas, por outro lado, milhares e milhares de verdadeiros e pequenos ministérios da agricultura, privados, particulares, espalhados por este País e representados pelas grandes e médias fazendas são as únicas entidades existentes, que por interesse mútuo, dão assistência às pequenas propriedades e delas recebem a mão de obra transitória de que carecem nos meses de aperturas. No momento em que o Governo Federal fizer o cadastro das grandes e médias propriedades do Brasil, irá descobrir estes muitos proprietários que estão novelando, funcionando como pequenos ministérios da agricultura de fato. Será o momento, de ao invés de acusar esses homens que vivem no campo, dar-lhes o justo prêmio pela produção daquilo que se come hoje nos grandes centros. Será o momento, então, de o Governo Federal volver suas vistas para esses homens do campo, dar-lhes um prêmio, incluí-los na ordem do Cruzeiro do Sul, como verdadeiros heróis da produção nacional. São heróis, porque produzem desassistidos. Refiro-me, naturalmente, aos homens que tem amor à terra não aos do asfalto, que ganham dinheiro fácil, em especulações, comprando terras no interior para deixá-las às moscas, até que se valorissem por obra e graça de terceiros. Refiro-me aqueles que, de pai para filho, netos e bisnetos, amam a terra e a conservam porque as herdam de seus antepassados. Todos eles sabem perfeitamente que poderiam de um momento para outro vender estas mesmas terras por preços astronômicos, loteando-as imediatamente e, com o dinheiro, viver nababescamente nos grandes centros. Mas esses que produzem, esses que constituem os verdadeiros e pequenos ministérios da agricultura, privados e eficientes em termo dos quais gravitam e vivem assistidos pela iniciativa privada os pequenos agricultores, esses homens acusados pelos que engordam até mesmo à custa das favélas em torno das cidades são os únicos responsáveis pela produção agropecuária do País na atualidade. Devemos fazer justiça aos fazendeiros, grandes, médios e pequenos, aos simples lavradores, aos peões aqueles que não tem terra, mas que tem calos nas mãos.

Todos esses devem ser premiados e não injustificados. Estamos vendo no corpo de toda as propostas reformas na maioria delas, a criação de órgãos estatais formidáveis, com ordenados que significam o ganho acumulado de dezenas de pobres que vivem no interior. O que os agitadores desejam é viver no asfalto, percebendo 700, 300 ou mais milhares de cruzeiros, enquanto 100, 200, ou maior número de homens irão continuar escravos na roça para uso e gozo de cada privilegiado do asfalto. O que precisamos é de loteamento e exploração urgen-

te, de áreas que estão nas mãos do Poder Público. Áreas improdutivas. Sei que no Rio Grande do Sul, Estado em que as propriedades estão bastante subdivididas, sobretudo na zona rural, existem grandes fazendas do Exército. Pergunto: Temos Exército para mexer com cuanhão ou com feijão?

Estas propriedades devem ser imediatamente locadas aos lavradores, ainda que destinadas a fins oportunos de defesa nacional, e sem prejuízo destes.

No anteprojeto que defendo, Senhor Presidente, prevejo a locação destas propriedades oficiais, para, de pronto, produzir alimentos. Não é função do Exército mexer com agricultura, em parte alguma do mundo.

Existe na Câmara dos Deputados projeto que visa atribuir ao Exército a produção de gêneros alimentícios. Era só o que faltava! Por que preço sairá cada quilo de feijão, produzido pelos homens dos canhões, treinados para defender o País?

Poderão os disciplinadores de homens para as emergências da guerra, disciplinar a terra, as forças da natureza, para as emergências da produção?

Entreguem essas áreas militares, improdutivas, ou com produção possível a custo de ouro, ao atual Gabinete, que não precisa de novas leis, para trabalhar nelas colocando milhares de famílias. Estas famílias irão produzir imediatamente, sem dispendio algum com administrações onerosas que, com toda a certeza, apesar da boa vontade — irão dar cabeçadas; tais terras poderão ser colocadas em pequenas glebas, para produção intensiva sem prejuízo de suas finalidades.

Como ex-governador de Goiás, posso assegurar ao Gabinete que, se quiser com mil propriedades pequenas em Goiás, dentro de uma ano, as terão. O Poder Executivo tem em mãos tudo que precisa para tal cometimento.

Ainda ontem, trocando idéias a respeito do assunto, com o ex-procurador da República, em meu Estado, disse-me sua Excelência que levantou em poucos dias, 32 fazendas da União, havidas por diversos motivos e em diferentes épocas, muitas delas valiosíssimas e, todas abandonadas porque o Governo não é agricultor que preste, nem aqui, nem em parte alguma do mundo.

Não seria preferível que essas 32 propriedades da União, fossem entregues, incontinenti, àqueles que desejam honestamente lavar a terra, do que assistirmos as invasões de que os fazendeiros estão sendo vítimas?

Está nas mãos do Governo, promover a entrega de uma pequena fazenda a cada família que a deseje, e não deixá-las à míngua, arriscando a vida nas favelas e outras misérias. Preciso alertar a Nação de que há poucos dias alardearam em Goiânia, alio e bom som, que em breve serão invadidos as grandes propriedades agropecuárias, em fase de produção no município goiano de Crixás. Neste andar, qualquer dia destes terão o atrevimento de invadir também a propriedade do Senhor João Goulart que, adquiriu em boa hora uma fazenda em nosso Estado. Estamos satisfeitos porque S. Excia., homem do campo, da produção rural, escolheu Goiás para suas atividades rurais. Só podemos acolhê-lo com a maior das hospitalidades, porque vem lutar, em Goiás, ombro a ombro com os lavradores goianos.

Advertimos as autoridades federais, inclusive o Senhor Presidente da República, de que estão invadindo propriedades particulares, ao lado das áreas devolutas, e mais distantes que estas, no imenso território do Centro-Oeste. Homens que poderiam ganhar dinheiro mais facilmente na indústria, e ficam no interior auferindo menores rendimentos pelo amor que têm à terra, não podem ser acusados,

mereçam encômios. Tornam-se habitualmente amigos uns dos outros: grandes, médios e pequenos fazem-deiros, sempre se unem para vencer as intempéries, contando com a ajuda de Deus, e seus próprios esforços, porque do Governo eles só têm notícia, quando lhes arrancam os impostos, sem nada der-lhes em troca. Grande médios e pequenos fazendeiros, o que desejam não são palavras, nem conselhos de leigos em assuntos no trato da terra; desejam, isto sim, financiamento facilitado, estabilidade da moeda e dos preços da produção agrícola. Menos palavras e mais ação concreta a seu favor.

As ameaças que denuncio, à Nação, deixo-as consignadas nos anais do Senado. Talvez, dentro de poucos dias, levas de homens armados devam encontrar-se com fazendeiros, também armados, e muito sangue jorrará: no solo goiano, na generosa terra de Anhangüera. As terras privadas que vão sendo invadidas estão a grandes distâncias das vias de transportes de meios de comunicação. O Estado de Goiás tem áreas imensas em que caberiam, provavelmente, se bem divididas e assistidas, todas as famílias desemparradas deste País. Terras estas mais próximas dos grandes centros e totalmente abandonadas. É curioso destacar aqui a estranha preferência por aquilo que é mais difícil e pior. A denúncia que faço é grave. Anteontem partiu de Goiânia um proprietário de terra, homem que deixou a vida do asfalto — se não me engano de Porto Alegre — e comprou campos e terras, que está desbravando em Goiás, com o dinheiro e experiência que trouxe do Sul, e agora se viu na contingência de ir a Goiânia, não para adquirir rolos de arame farpado, sal ou tratores, mas para comprar armas e chumbo, para defender-se de ameaças de invasão; isto é grave — com data marcada!

Creio que o governo, advertido, tomará providências para que o Estado não seja palco de conflitos estúpidos em disputa de que legalmente já pertence aos fazendeiros.

Deixei o governo de Goiás, há cerca de quinze anos, dotado de legislação evoluída, que proibia a venda de propriedades em zonas agrícolas, de cultura, com áreas superiores a 100 hectares; em zonas pastoris, de campos, com áreas superiores a 500 hectares. Pois bem, após deixai o governo, umas das primeiras providências tomadas pela Assembleia Legislativa do Estado, com o apoio de todos os Partidos, inclusive dos que me apoiaram, foi a de revogar essa Lei, para que Goiás continuasse na velha engenhoca de vender grandes latifúndios a amigos do governo. Transação ilegal, porque a Constituição proíbe alienação de áreas acima de 10 mil hectares sem o consentimento do Senado da República. E nunca vimos no Senado pedidos para tal consentimento. Vários alibis e muitos artifícios são empregados para vender áreas imensas de terras devolutas, e entregá-las a latifundiários de asfalto, que são os maiores provocadores das lutas injustas contra os possesores de tais terras, entre os quais o Estado devia loteá-las.

Defendo nesta casa, os que produzem. Não importa a extensão de terra que trabalham. Porque produzir, hoje, no Brasil, em zona rural, é ser herói. Merecem medalhas os que têm a sistem em ser fazendeiros grandes médios e pequenos, quando outras atividades comerciais e industriais são mais rendosas e mais trabalhosas.

Posso citar a melhor zona pecuária e agrícola do meu Estado, que é a do Vale do rio Paranaíba, o nosso "Vale da Fartura", onde, há quinze anos era possível adquirir-se uma fazenda à base de 100 cruzeiros o alqueire geométrico; isto é, a 20 cruzeiros o hectare. Hoje, nesta mesma região, que há 20 anos, por falta de estradas, era sertão bruto, com a presença da

BR-31, a terra que valia 20 cruzeiros, é vendida a 30 mil cruzeiros o hectare, isto é, de 100 cruzeiros passou para 150 mil cruzeiros o alqueire geométrico. Acresce o fato de que em regiões como Itumbiara, onde a produção agrícola cresceu vertiginosamente, os preços das terras já estão inflacionados até por 200 mil cruzeiros o alqueire. Portanto, até cerca de 3 mil vezes o preço por que era negociada, há cerca de 15 anos. Itumbiara é hoje um dos municípios da maior produção agrícola do Brasil. Ali estão cerca de 1.500 tratores. É um dos municípios mais mecanizados do País.

E foi graças ao advento de Brasília, com o asfaltamento da ligação "Brasília-Santos", que o Poder Público, por via indireta, procurando resolver o problema de acesso à Nova Capital, resolveu o problema do escoamento da produção agrícola de Itumbiara. A imprevidência do Poder Público é tão grande que até hoje, apesar de ter inaugurado o tráfego — cerca de mil quilômetros de estradas que asfaltou entre Brasília e Santos, ainda restam por pavimentar, há mais de três anos, apenas cerca de 180 quilômetros no Triângulo Mineiro. Esse trecho invalida o funcionamento da ligação de Brasília e do Planalto Central com São Paulo, e o Sul do País, concorrendo para o encarecimento da vida. Os caminhões devido a estes 180 quilômetros, no período das chuvas, ficam paralisados. A produção imensa deteriora-se. Os fretes que vigoram elevadíssimo. Se alguém quisesse sabotar a construção de Brasília, em termos de preços justos, não faria coisa pior do que o próprio governo, quando deixou de asfaltar prioritariamente essa importante ligação à Brasília-Santos.

Pego a atenção do atual Gabinete para as palavras que hoje profiro, na certeza de que o senhor Primeiro Ministro, e os senhores Ministros, se quiserem, poderão, em Goiás, ou Mato Grosso, com áreas ótimas para a fixação do homem, localizar cem mil famílias por ano, sem trazer nenhum choque, nem causar abalos aos fazendeiros, que atualmente respondem pela produção agro-pecuária existente no País.

Em pouco tempo, 3, 4, ou 5 anos, a oferta de pequenas propriedades pelo Governo, será muito maior do que a procura, porque irá acontecer com o Governo Federal o que aconteceu há 15 anos com o Governo de Goiás. Teve de ajoelhar-se aos pés das famílias e fazer campanha de alicenciamento para que se deslocassem para Rubiataba, para lá recebiam, nos anos de 1948 a 1950 terras de cultura a 100 cruzeiros o hectare e, que hoje, valem até 50 mil cruzeiros, isto é, 500 vezes mais.

Nenhum pequeno proprietário rural se aborrecerá com o Governo Federal, se a exemplo de Goiás, em 1948, oferecer em 1962 áreas para neles se radicarem com suas famílias ao preço de uns mil cruzeiros por hectare, para daqui a 10 anos estas mesmas áreas valerem mais de 100 mil cruzeiros o hectare.

Fazendas de pequeno porte, de mais ou menos 30 hectares, que o Governo de Goiás vendeu em 1949 por três mil cruzeiros estão, hoje, sendo revendidas até por 3 milhões de cruzeiros cada uma. Vejam os senhores: de 3 mil cruzeiros passaram a valer 3 milhões! É exemplo vivo, a poucos quilômetros de Brasília, para servir de modelo àqueles que querem fazer reformas efetivas neste País. Busquem o exemplo de Rubiataba que acabo de citar em Goiás e, poderemos imediatamente, começar reformas de fato. É preciso, pois, passar das falas de reformas para ações de reformas, através do trabalho e da ação. O governo poderá paulatinamente, sem abalo, sem necessidade de reformar a Constituição, radicar, por ano, mais de cem mil famílias, de pequenos pro-

prietários rurais devidamente assistidos. Sobre tudo por financiamentos adequados para viver e produzir. Encaminharia assim a solução prática de problemas de habitação, saúde e produção. E quanto à assistência? Voltamos ao exemplo de Rubiataba onde há famílias que conseguiram progredir e algumas delas, hoje, são até milionárias.

O sistema bancário nacional privado, devidamente amparado pelo Poder Público, bem como o próprio Banco do Brasil, através das inúmeras agências existentes no interior, podem favorecer recursos para que centenas de milhares de famílias se fixem em pequenas propriedades à base da iniciativa privada, sem passar ao Governo, nem administrativa nem pecuniariamente; com recursos adequados tais famílias cuidarão da sua própria instalação e dos meios de produção.

Se o governo desejar se tiver interesse, os bancos privados poderão fazer financiamentos, garantindo a vivência e produção dos pequenos fazendeiros em alto nível, porque os gerentes dos estabelecimentos bancários, no interior, conhecem as realidades brasileiras e poderão imediatamente, desde que devidamente supridos de dinheiro e amparados pelos órgãos controladores da nossa finança, emprestar a quem trabalha e a quem produz, ao invés de fazê-lo aos exploradores dos que labutam na terra.

No Nordeste brasileiro, há gente altamente capacitada para produzir. É comum aos que vivem em Brasília assistir ao desfile de caravanas e caravanas de caminhões, transportando nordestinos, famílias inteiras para trabalhar em Goiás. Outras famílias em número muito maior virão com maior prazer, entusiasmo e estímulo, para Goiás, a fim de ocupar terras suas e produzir por conta própria.

Somos da zona rural e podemos atestar que, facilmente encontraremos gente melhor, mesmo na imigração estrangeira, do que as famílias selecionadas no Norte e que hoje povoam as extensas regiões do nosso Estado. Como, por exemplo, citamos os municípios de Jussara, Itapirapó, Rubiataba e outros verdadeiras colônias de baianos, cearenses, paraibanos, maranhenses e riograndenses do norte, que se agrupam para produzir, e constituem as melhores nucleações humanas existentes em nosso Estado.

Estas famílias, para ambientar-se e produzir, nunca foram assistidas pelo Governo, e sim pelos fazendeiros grandes e médios, que são de fato os únicos produtores neste País. Os proprietários médios e grandes de Goiás há muito vem buscando famílias, em caminhões, no Norte e Nordeste, para lhes dar trabalho no imenso Estado de Goiás. O governo poderá, através de medidas adequadas, entrar em concorrência com os fazendeiros e trazer não pedes para suas fazendas, mas pequenos proprietários para suas terras abandonadas ou devolutas.

Em vez de deixar essas famílias passando necessidades no Nordeste, o Governo Federal para completar sua ação até hoje ineficiente poderá, mitigar o sofrimento de grandes levas, deslocando aquelas famílias que não conseguem assistir, para outras regiões do País, mais ricas em terras de cultura, com clima mais ameno, onde poderão ser fixadas em terras próprias.

Se for oferecida a pequena propriedade devidamente financiada o nordestino, como o goiano ou qualquer outro lavrador, saberá construir sua casa, seu lar, sua propriedade. Saberá produzir, formará plantéis de animais de pequeno e grande porte, cuidará, enfim, do que é seu, seu gado, suas lavouras. Instalar-se-á como instalados estão todos os outros produtores rurais; — é gente de terra.

balho, honesta e quando toma dinheiro emprestado, mesmo do Governo, paga até o último tostão.

E' a experiência que todos temos vivido. Quando estas famílias vem do Norte, geralmente, com a própria passagem paga pelos fazendeiros do Sul ou do centro, trabalham e falam a estes mesmos fazendeiros, pontualmente, as suas dividas.

E' uma gente de fibra, que tem honra, dignidade e responsabilidade. Pagaram, da mesma forma, aos bancos privados assistidos pelos poderes públicos e às agências do Banco do Brasil que devem emprestar dinheiro a quem trabalha. O Governo que nunca facilitou financiamentos adequados para o homem do campo — se o fizer agora, estará impulsionando a produção efetivamente; com dinheiro emprestado os produtores poderão cuidar de si; mas com Institutos terão é que cuidar de seus privilégios donatários.

Com as famosas reformas de que tanto se fala — reformas de papel, de inexperienced, literatura vasia e compilada de um para outro tratadista e de que o País anda cheio — o que querem, na grande maioria das vezes, é fazer demagogia pura e simples. Outros desejam quebrar a rotina vigente, pois sabem, perfeitamente, que no dia em que se efetivar uma dessas imbecilidades de que se fala por aí, (embora, exista à respeito muita coisa boa, muito estudo sério, atingirão seus objetivos criminosos de destruir a paz social. Reformas que exigem, reforma da Constituição e até da mentalidade brasileira, não podem ser improvisadas, nem impostas abruptamente, têm que ser o fruto de muito trabalho, e de progressivas experiências, de preferência com propriedades novas, com gente nova, e assim sem prejuízos para os atuais produtores, que bem ou mal alimentam o País; financiando-os devidamente o fará grande coisa. Outra forma corremos o risco do Brasil ser transformado em pasto de combates de extremistas estrangeiros ou subvencionados, que bem podiam ficar no exterior onde nasceram e onde já têm desgraçado muita gente com seus regimes já mortos ou à caminho da agonia, como sói acontecer com todas as ditaduras, desde os tempos imemoriais.

A situação da zona rural de nosso País, se essas demagogias conseguissem transformar suas ambições em lei, seria caótica, porque os fazendeiros, com amor à terra, tem também amor aos seus familiares e aos que em torno d'ele vivem, e no momento em que perceberem que pelo simples fato de estar produzindo, seriam objeto de perseguição do Governo Federal — porque outra coisa não é a desatenção do governo para aqueles grandes, médios e pequenos produtores que vivem a própria custa, no interior, então reagiriam vendendo ou desmantelando de um ano para outros suas propriedades. Todos sabemos que a produção dos gêneros alimentícios é de ciclo anual. No instante em que se capacitassem de que é inútil o seu esforço, que ninguém o reconhece, e que fariam? Venderiam suas propriedades a 150 ou 200 mil cruzeiros o alqueire e viriam emprestar dinheiro no asfalto! Comprar ações de indústrias protegidas pela alfândega! Ganhar trinta ou quarenta por cento de seus rendimentos, como muitos estão fazendo, e eles sabem disso. Sabem que até o Banco do Brasil ampara letras de câmbio, com rendimentos superiores a 30 por cento ao ano. Mas, foram criados na zona rural. Ali trabalham. Esta é a sua profissão. Esses homens, fazendeiros e peões, que em Uberaba e outros centros de produção agro-pastoris estão criando as melhores raças zebuínas do mundo, suplantando as da própria Índia — a Pátria do Zebu — porque têm amor à terra, à criação,

ao seu gado, à produção, só mesmo com muito esforço poderiam suportar, além dos desestímulo e esquecimentos que sempre tiveram do Poder Público, também a verdadeira perseguição do governo, onerando com impostos e ônus pesadíssimos em decorrência da criação de Institutos e Comissões, com doutores vencendo polpudos empregos e deitando regras. Se estes homens um dia se aperceberem de que todas os seus esforços são inúteis, abandonarão o campo e, então, alcançaremos o que os demagogos desejam e desejam realmente, no íntimo: "Um colapso da produção no País". No dia em que os grandes e médios fazendeiros vierem para o asfalto, teremos uma queda vertical da produção. Nesse exato momento, o Brasil entrará, realmente, numa crise irreversível e teremos a desejada revolução comunista no País!

E' contra isto, que precisamos estar preparados, mormente agora que as invasões de terras vão se renovando. E não são conduzidos à invadir as terras devolutas. São conduzidos, sim, a invadirem áreas trabalhadas e já em fase de produção, deixando no seu caminho as terras devolutas.

Sr. Presidente, há uma outro tipo de invasão construtiva e democrática neste País que deve também ser trazido ao conhecimento desta casa. No presente momento, fazendeiros do Rio Grande do Sul, do Paraná, de Minas Gerais, e de muitas outras regiões do País, devido aos aumentos de preços de terras em seus Estados, ou por qualquer motivo, estão "invadindo" terras depois de adquiri-las dos Estados, ao sul do Pará, nas fronteiras de Goiás e ao Norte de Mato Grosso, implantando novas fazendas naquelas sertões brutos, arriscando suas vidas, enfrentando as feras, enfrentando os miasmas, correndo todos os riscos, trabalhando para abrir fronteiras humanas que amanhã serão de produção. Desta forma a mais de mil quilômetros de Brasília, existe uma zona que, no momento, está sendo toda ocupada por fazendeiros do Sul; é uma verdadeira invasão legalizada, como tantas outras que colonizaram Goiás e outros Estados. Vou segundamente a Goiânia e vejo cerca de vinte pequenos aviões, praticamente usados apenas por fazendeiros vindos do Sul para adquirir terras não somente em Goiás mas no Pará, em Mato Grosso, percorrendo distâncias enormes. Porque entre Belém do Pará e Goiânia nessa imensa área intermediária, o governo federal não tenta organizar imediatamente esde que tanto falei hoje? Porque não são preconizadas cem mil propriedades entra em entendimentos com os governos de Mato Grosso, Goiás e outros Estados Centrais, fazendo o loteamento imediato de terras devolutas, mas próximas, mais bem situadas, bem como das trinta e duas grandes fazendas que estão nas mãos da União em Goiás, recebidas de particulares por herança jacente se outras motivações, mas que estão abandonadas? Por que não entra a União em entendimentos com esses Estados, para o aproveitamento imediato das terras devolutas? Se o atual Gabinete sente dificuldades, com deslocados de zonas rurais, que loteie primeiro suas fazendas, depois as terras devolutas em Goiás, Mato Grosso e outros Estados centrais, inclusive de Minas Gerais, de onde tenho informações, de que também lá ainda há muitas áreas devolutas. Que loteie essas terras, entregando-as aos que querem realmente produzir, pondo termo à essa demagogia barata, ordinária dos agitadores comunicantes, que está desestimulando aqueles que ainda produzem o pouco que comemos neste País. O governo, o que deve, é financiar imediatamente aos que já estão produzindo no campo; ir radicando novos, e à base da própria experiência, obtida, fazendo com estes suas experiências. Muitas fazendas no meu Estado estão agora, realmente abandonadas,

mas há cerca de cinco anos contavam cem mil e até duas mil rézes. Isso ocorre porque o Governo Federal não agindo em termos de radicação imediata de famílias deslocadas, favorece os demagogos, favorece a sua propaganda demolidora, e desestimula os que produzem e criam gado no País, que em muitos casos já preferiram vender seus rebanhos deixando suas fazendas ao abandono, ou loteando-as.

Somos, hoje, a terceira Nação em questão de gado vacum. Nosso rebanho bovino já ultrapassou de muito o índice de crescimento da nossa população. Temos mais de 70 milhões de cabeças bovinas! Ocorre que no meu Estado, muitos fazendeiros, os mais evoluídos, já perceberam que se venderem — suas terras a 100 mil cruzeiros o alqueire, se venderem — seus rebanhos a 20 e 30 mil cruzeiros a unidade englobando esse dinheiro e emprestando a juros em Goiânia, terão muito maior rendimento. Isto porque o que atualmente estão recebendo com suor e sangue e trabalho duro na zona rural não compensa. Estão comprando ou edificando suntuosos palacetes em Goiânia e emprestando dinheiro a 3 e 4 por cento ao mês. Já perceberam que mesmo a 1 ou 2 por cento alcançam rendimento maior na Cidade do que nas fazendas, onde somando-se o valor atual da terra, ao do gado, ou da produção, jamais conseguirão 6 por cento de rendimento, pelo capital empregado. Sei de várias fazendas no meu Estado, onde há cinco e 600 bezerros por ano e que hoje estão totalmente abandonadas. Seus proprietários venderam os rebanhos e agora estão também, vendendo a terra para tirar maior rendimento do dinheiro, com o intuito de ficarem milionários em Goiânia, nesse halo de industrialização que já está avançando também para o nosso Estado. Se o Governo Federal permitir que perdure esta situação, assistiremos, dentro em pouco, a matança indiscriminada de vacas, do que resultará, primeiro uma estagnação, no crescimento de nossa produção bovina e, a seguir, uma queda vertical.

O Governo precisa volver suas vistas para o campo, mas fazê-lo com vontade, realmente, de resolver o problema, fazendo cessar a demagogia pois, em verdade, temos terras de mais e homens de menos. Esta é a verdade, nua e crua: o que falta são homens!

Podemos, sem prejuízo para ninguém, deixar que grandes, pequenos e médios agricultores continuem produzindo nas terras que atualmente têm dono e são cuidadas; orientar a ação imediata do Governo para colocar os que precisam de terra nas áreas de propriedade da União, dos Estados e municípios, atualmente improdutivas sem donos, ou fiscal. Depois de loteadas tais terras públicas, muitas delas situadas mais perto dos centros de produção, de que as privadas, depois de distribuí-las aos agricultores, depois de encher suas próprias terras, então será o momento de voltar às vistas para as terras privadas. Primeiro para aquelas pertencentes aos que vivem no asfalto, despreocupados das glebas inexploradas — esperando valorização. Só depois chegará a vez, se chegar, se houver homens para tanto, do Governo intervir nas fazendas grandes, médias e pequenas, e que já estão produzindo.

Em primeiro lugar, é dever dos nossos governos federal, estadual e municipais — como maiores latifundiários que são — dividir suas terras em pequenas propriedades entre aqueles que delas necessitam para morar e produzir, depois acumular experiência relativamente à terra e aos homens do campo, para, então, volverem sua atenção ao assunto. Em segundo lugar, para seus sócios, aos quais ilegalmente concederam grandes áreas,

de mais de 10 mil hectares — sem consentimento do Senado, conforme rege a Constituição. Depois então é que os Governos que até aqui nada produziram e que têm alienado, terras aos seus sócios privados, aos quais cederam parte dos latifúndios oficiais, só depois de lotearem tudo isto, é que deverão, com coragem e técnica, dar o terceiro passo: firmarem convênios com os produtores grandes, médios e pequenos, por enquanto, e que estes pedem esperar de governos arrependidos e penitentes de seus erros passados, é dinheiro à juros baixos. Resolverão assim os próprios problemas de sua ambientação humana e melioria dos meios científicos e técnicos de produção. De conselhos e palavras os produtores estão fartos. Do Poder Público, por enquanto, só podem e devem esperar financiamentos, porquanto os Governos precisam de alguns lustros de treinamento intensivo, para se meterem no campo.

ANTEPROJETO DE LEI DO SENADO Nº..... DE 1962

Art. 1º O Poder Executivo promoverá dentro de noventa dias o levantamento completo das áreas rurais de propriedades das repartições públicas, civis e militares, bem como de entidades estatais e praas-estatais da União, inclusive, do Banco do Brasil S.A., e estabelecimentos congêneres.

§ 1º Tais propriedades que ofereçam condições adequadas para exploração intensiva agrícola e pecuária, serão loteadas e áreas com dimensões compatíveis, em cada região, com o trabalho e boa ambientação de uma família.

§ 2º Tais propriedades, quando situadas em áreas reservadas para finalidades outras, que não as conservacionistas e sem prejuízo das utilizações futuras, serão apenas locada para a produção de alimentos — e devolvidas dentro de prazos que forem estipulados; nos demais casos, serão alienadas à famílias de produtores.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a promover o parcelamento de áreas devolutas em pequenas propriedades ou adquirir com a mesma finalidade pela forma mais convenientes, mediante convênio com os Estados — áreas devolutas, suficientemente amplas e adequadas para o loteamento de sucessivos grupos de cem mil (100.000) pequenas propriedades, a serem oferecidas à venda, em condições e prazos acessíveis que forem estabelecidos, com prioridade à famílias de agricultores que nelas desejam se radicarem, e que estejam em venham a ficar deslocadas em favelas, às margens das cidades, ou em regiões assoladas pela sintempéries desemprego e fome, bem como as demais famílias que são possuírem propriedades rurais.

§ 1º O primeiro grupo destas cem mil (100.000) pequenas propriedades agropecuárias, será acrescido de número de propriedades resultantes do parcelamento de que é objeto o Art. 1º.

§ 2º Os grupos sucessivos, todos de cem mil (100.000) pequenas propriedades, serão promovidos e expostos à venda, à medida que as exigências de oferta e procura o aconselharem.

Art. 3º O Poder Executivo estabelecerá, dentro de seis (6) meses, critérios para as diversas regiões geográficas do País, classificando as propriedades rurais privadas em grandes, médias e pequenas.

§ 1º Estabelecido o que seja o critério referido neste artigo, será, dentro de seis meses, promovido o primeiro cadastro nacional de propriedades rurais, abrangendo as propriedades grandes e médias existentes no País, que serão de acordo com o grau de

sua exploração, agrupados nas seguintes classes:

a) 4ª classe ou latifúndios, quando inexploradas;

b) 3ª classe com até 20% de sua área, aproveitada em atividades agropecuárias;

c) 2ª classe com mais de 20%, e até 50%;

d) 1ª classe com mais de 50%, quando existirem reservas florestais de, no mínimo, 20%; ou com mais de 70%, quando inexistirem tais reservas.

§ 2º O cadastro a que se refere o § anterior, acrescido das pequenas propriedades, será renovado, em cada recenseamento geral do País.

Art. 4º Em cada Estado, uma vez atingido o índice de 50% de aproveitamento das áreas devolutas, nos termos do Art. 2º, o Poder Executivo, à medida das exigências de disponibilidade de pequenas propriedades, para atender à procura, promoverá a desapropriação amigável ou não, e loteamento: primeiro, dos latifúndios; e sucessivamente, das terras de domínio privado de 3ª e 2ª classes.

§ 1º Salvo o disposto no § 2º deste artigo, o Poder Executivo não interferirá diretamente na produção agropecuária de responsabilidade da iniciativa privada, nem a onerará com a manutenção de Institutos, comissões, cargos e outras inovações — enquanto não atingir o índice de 50% fixado neste artigo, e enquanto não forem atingidos nas propriedades rurais, previstos nos artigos 1º e 2º, de iniciativa e responsabilidade oficiais, níveis de produtividade, volume, qualidade e preço, que comprovadamente superem os vigentes no País.

§ 2º Além dos financiamentos previstos nesta lei, o Poder Executivo estimulará a produção privada mediante a fixação de preços mínimos, com garantia de aquisição de excedentes e safras, fornecimentos de sementes selecionadas, prestação remunerada de serviços de patrulhas mecanizadas, venda financiada de tratores, máquinas, implementos agrícolas e adubos, armazenagem e outras medidas de auxílio aos produtores.

Art. 5º O Poder Executivo através do Banco do Brasil S.A., e órgãos competentes, regulamentará e facilitará aos pequenos proprietários, bem como, aos incluídos nas classes 1ª, 2ª, e 3ª de artigo 3º, financiamentos adequados para a ambientação humana e atividades agropecuárias, de 80% do valor da garantias e penhor da produção financiada.

§ 1º Aos atuais proprietários que capacitadamente se comprometerem a dobrar ou multiplicar sua produção agrícola ou pecuária, dentro de prazo ajustado, o limite de financiamento a que se refere este artigo será elevado para 90%.

§ 2º Os órgãos competentes do Poder Executivo facilitarão aos bancos Estaduais, Municipais, privados e estabelecimentos congêneres de crédito, mediante condições que estabelecerem, recursos para também atenderem ao disposto neste Art., nas zonas de sua influência.

Art. 6º Aos proprietários referidos no Art. 2º, que lotearam e venderam mais de metade de suas áreas, em pequenas propriedades, de acordo com as normas oficiais que vigorarem na aplicação do Art. 1º, o Poder Executivo devolverá as importâncias pagas aos Municípios por impostos e taxas de transmissão inter-vivos, isentando tais operações, também do imposto de lucro imobiliário.

Parágrafo único. Os proprietários que fizerem a divisão prevista neste Artigo, gozarão das mesmas facilidades do artigo 5º desta lei, para as

áreas que retiverem em seu poder, bem como de até 75% de financiamento sobre o valor dos planos de colonização, abrangendo no mínimo a metade da sua área primitiva, e desde que tais planos mereçam a aprovação prévia dos órgãos competentes do Poder Público.

Art. 7º O orçamento da União consignará verba destinada ao cumprimento do disposto nesta lei, que será, quando necessário, suplementada por créditos especiais propostos pelo Poder Executivo em mensagem ao Congresso.

Art. 8º Terminado o cadastro a que se refere o parágrafo único do Art. 3º, o Poder Executivo classificará e inscreverá na Ordem do Cruzeiro do Sul, nos seus diversos graus, os produtores proprietários de áreas incluídas na 1ª classe.

Art. 9º Revogam-se as disposições em contrário.

TRECHOS DA ATA DA SESSÃO DE 9 DE AGOSTO DO ANO EM CURSO, QUE SE REPRODUZEM POR TEREM SAÍDO PUBLICADOS EM INCORREÇÕES (D.C.N. DE 10 DE AGOSTO DE 1962, PÁG. 1.663, 3ª COLUNA).

O SR. PRESIDENTE:

Sobre a mesa projeto de lei que vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

Projeto de Lei do Senado nº 32, de 1962

Dispõe sobre o prazo de obras federais a ser executado no Distrito Federal e no Estado de Goiás.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Poder Executivo encaminhará, dentro de 120 dias, ao Congresso Nacional, o plano de obras federais relacionados neste artigo, a serem executadas no Distrito Federal e no Estado de Goiás, prevendo os meios indispensáveis à seguinte execução:

a) até 30.1.1966, da pavimentação asfáltica de todos os trechos de BR, rodovias nacionais e ligações, constantes do Plano de Viação Nacional, contidos num círculo com centro em Brasília e raio de duzentos e cinquenta quilômetros;

b) até 10.1.1966, da construção do trecho ferroviário de Pires do Rio a Brasília, e da melhoria do traçado do trecho entre Araguari e Anápolis;

c) até 31.1.1966, dos estudos completos para a navegação do rio Tocantins, e até 31-1-1971 dos serviços necessários ao tráfego regular de barcos de pequena tonelagem, entre a barragem São Félix e Belém do Pará;

e) até 31-1-1971, da construção da barragem de São Félix, no Tocantins, e da instalação da usina com suas primeiras unidades de força, bem como da linha de transmissão entre São Félix e Brasília, via Niquelândia;

f) até 31-1-1966, da elaboração em convênio com o Governo de Goiás, do plano de desenvolvimento econômico e social do Estado, a ser executado por este.

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

Sala das Sessões, em 9 de agosto de 1962. — Coimbra Bueno.

O SR. PRESIDENTE:

— Tem a palavra o nobre Senador Coimbra Bueno, para justificar o projeto que acaba de ser lido, de sua autoria.

O SR. COIMBRA BUENO:

Sr. Presidente, e Srs. Senadores: Há anos, quando se resolveu a situação

da ilha Fernando de Noronha, o Estado de Pernambuco pleiteou e obteve da União a indenização de cinquenta milhões de cruzeiros pela perda daquela ilha, cinquenta milhões de cruzeiros fortes que, hoje, significariam talvez quinhentos milhões ou mais. Nós cedemos à União para o Distrito Federal, cinco mil e oitocentos e quatorze (5.814) quilômetros quadrados de nosso território de Goiás. Poderíamos ter pleiteado, por equidade, a base que prevaleceu para Fernando de Noronha, proporcionalmente, verbas astronômicas para o Estado de Goiás.

Sr. Presidente e Srs. Senadores, procedemos muito ao contrário. Venho refletindo sobre este assunto, desde o advento da Nova Capital. O projeto que ora apresento, se bem estudado e considerado pelo Poder Público Federal, levará justamente à conclusão de que atende, primeiro, a Brasília e, depois, ao Estado de Goiás e ao Brasil. No item a, prevê o asfaltamento de todas as rodovias num círculo de duzentos e cinquenta quilômetros, tendo como centro Brasília. E por essa providência já pugnávamos quando pensávamos em construir Brasília, em quinze anos e não em quatro, como foi o plano executado. Ele constava do planejamento inicial de Brasília que previa o preparo do Planalto Central para o advento da Nova Capital. No entanto, pelo acodamento com que foi erigida a cidade, natural atendendo a outros fatores, de ordem, talvez, psicológica, ou talvez porque é da própria tradição brasileira um governante não prosseguir as obras do antecessor o fato é que a Nova Capital foi implantada sem aquelas providências, e daí as tremendas dificuldades que hoje enfrenta, e também, Goiás.

No item b previmos a construção, dentro de três anos do trecho ferroviário Pires do Rio-Brasília, bem como a renovação do traçado da Estrada de Ferro Goiás entre Araguari e Anápolis, permitindo, assim, o abastecimento pronto desta Capital por estrada de ferro, em boas condições.

Creio que não há um Senador, talvez nenhum brasileiro, mesmo dos mais distantes rincões do País, que não reconheça a necessidade, pelo menos, de trazeremos uma via férrea a Brasília. Mas, à base da experiência de Goiânia, podemos afirmar que nestes vinte anos, Brasília não ter estrada de ferro, caso não nos decidamos a, resolutamente, atacar o problema. Durante vinte anos lutamos para obter um pequeno ramal, ligando a ponta de trilhos da Estrada de Ferro de Goiás a Goiânia. Cerca de vinte anos após ter o Estado de Goiás, à custa de tremendos sacrifícios, instalado sua nova Capital é que surgiram os trilhos.

A Capital do Estado foi constituída, e dois decênios após a sua instalação é que foi ali atacado o problema básico da implantação de um trecho ferroviário.

Brasília também já está com sua construção adiantada, igualmente sem a colaboração de uma estrada de ferro, fator este de brutal elevação do custo de sua implantação. De sorte que se não previrmos e planejarmos a construção dessa ferrovia em tempo fixo, possivelmente nestes dez ou quinze anos Brasília continuará sem via férrea, dissociada portanto do sistema ferroviário do País, com prejuízos imensos também para Goiás.

O Sr. Padre Calazans — Permite V. Exª um aparte?

O SR. COIMBRA BUENO — Com satisfação.

O Sr. Padre Calazans — Segundo informações do Governador de São Paulo e do próprio Secretário de Viação há um grande interesse do

Estado de fazer chegar até aqui a Mogiana; porém o maior objetivo do Governo, é estender até Brasília a Estrada de Ferro Paulista, tanto assim que já vão levá-la até Ribeirão Preto. Como se trata de uma estrada de bitola larga, ela não só dará maior vazão na ordem econômica, como atenderá mais facilmente àqueles que querem demandar, por exemplo, São Paulo e outros Estados.

O SR. COIMBRA BUENO — Agradeço o aparte de V. Exª. Informo que no Plano de Viação Nacional na parte das ferrovias nacionais integrantes do Tronco Principal Sul (T. P. S.) está prevista a ligação da Estrada de Ferro Paulista a Brasília. De maneira que o avanço da Estrada de Ferro Paulista de acordo com a previsão que consta do Plano de Viação Nacional, atende realmente ao desenvolvimento econômico social das zonas atravessadas. A Estrada de Ferro Paulista sendo de iniciativa privada, há muitos anos estudou o traçado para auferir rendimento capaz de mantê-la; ela só avança um quilômetro quando nesse quilômetro obtém a devida remuneração; doutra forma iria à falência. Em resumo o estudo feito por ela é bom, mas os feitos pelo Governo, em termos políticos, são maus, e só recentemente foram refeitos.

Sobre o item d, locação dos parques nacionais das Emas e do Tocantins, todos nós conhecemos em Brasília a necessidade urgente de criar-se uma "Petrópolis" e "Terresópolis" para seus habitantes. É função desses dois parques nacionais que oferecem condições excepcionais para ambientação de animais e para conservação das plantas e para atração de visitantes.

O item e refere-se à construção da usina de São Félix, no rio Tocantins e à instalação de suas primeiras unidades de força bem como da linha de transmissão para as cidades satélites de Brasília e para Niquelândia.

Isto significa, pura e simplesmente, liberarmos para o sul, e Sudeste de Goiás, para Minas Gerais e São Paulo, a energia da Cachoeira Dourada, deixando o abastecimento de Goiânia, de Brasília e das minas de níquel e cobalto intermediárias, a cargo de uma nova usina, que será maior do que a de Três Marias, com cerca de 1.000.000 de HP, assunto este que já devia ter sido melhor encarado há muitos anos.

O último item refere-se à elaboração em convênio com o Governo de Goiás, de um plano de desenvolvimento econômico e social do Estado

Isto também é fundamental para que Brasília possa funcionar bem. Deve o governo Federal colaborar no estabelecimento de um grande planejamento a ser executado e custeado naturalmente pelo governo do Estado, mas o Governo Federal devido às exigências de Brasília, é o segundo maior interessado num desenvolvimento racional do Planalto Central de Goiás.

Finalizando farei rápida justificativa para o item c, referente à navegação do rio Tocantins.

Todos sabem que o rio Tocantins significa uma cunha de cerca de 2.500 quilômetros de extensão recuperável para a navegação interna. Pois bem, esta cunha, pelo Continente Sul-Americano a dentro favorecerá imediatamente a radicação de grande massa humana: é um problema nacional, que desde o Império vem desafiando os administradores do País. Merece ser prontamente encarado, e re uma vez por todas solucionado.

Sr. Presidente, com tal projeto, creio que o Governo Federal irá preparar a região do Planalto Central para o funcionamento de Brasília; a

quase totalidade de tais obras, devíamos ter antecipada a construção da Nova Capital Federal; contudo antes tarde do que nunca. A antecipação de tais obras federais — apenas a antecipação — porque mais dias menos dias elas terão que ser executadas pela União; esta antecipação é a compensação que o projeto pleiteia para Goiás, para assim nosso Estado poder concorrer prontamente com uma produção maciça capaz de revolucionar o custo-de-vida em Brasília e implantar um regime de fartura compatível com a riqueza das terras que a circundam.

Creio que o povo goiano que mais sacrifícios fez pela interiorização da Capital Federal, merece o apoio do Governo Federal, num esforço conjunto para desenvolver o Planalto Central; a pronta execução das obras previstas neste projeto será uma justa compensação a Goiás. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

O projeto cuja justificação acabou de ser feita pelo seu autor, depende de apoio.

Os Srs. Senadores que o apiam queiram permanecer sentados. (Pausa).

Está apoiado. A proposição vai às Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes, Comunicações e Obras Públicas do Distrito Federal e de Finanças. (Pausa).

Há, ainda sobre a mesa, projetos de lei que vão ser lidos pelo Senhor 1º Secretário.

São lidos e apoiados os seguintes

Projeto de Lei do Senado nº 33, de 1962

Dispõe sobre a idade mínima para a habilitação de motorista amador e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A idade para a habilitação de motorista, estabelecida no artigo 1º do Decreto-lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946, que dispõe sobre a habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores fica reduzida, quando se tratar de amador, para 16 anos.

Art. 2º Além dos documentos exigidos pela legislação em vigor, o interessado deverá anexar autorização dos pais ou representantes legais e atestado de que foi aprovado em exame psico-técnico, realizado por estabelecimento oficial ou reconhecido, pelas repartições competentes.

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

Este projeto visa regularizar e legalizar uma situação de fato; há muito que a nossa sociedade, beneficiada por uma mentalidade nova, vivendo a era da mecanização, educada esportivamente, alcança os 16 anos já capacitada para assumir responsabilidades, como seja, a de conduzir automóveis de passageiros. Na sua maioria quando os pais possuem carros, vivem hoje, entre os 16 e 18 anos, — fora da lei, no que concerne à habilitação para guiar; assim a lei nos afigura de maior conveniência dar aos Pais, mais autoridade para

exigir de seus filhos que aguardem a idade legal, baixada para os 16 anos, ao invés de induzi-los a transgredir com a lei atual, quando reconhecendo nos moços, senso de responsabilidade e capacidade, esbarram com o texto, já antiquado, que impõe o mínimo de 18 anos.

A exigência da autorização paterna, e dos exames psicotécnicos, para a habilitação, torna a seleção mais rigorosa.

O próprio desenvolvimento da indústria automobilística em nosso meio, lançando no mercado milhares de carros de pequeno porte, constitui um estímulo para a mocidade guilaxa; a grande maioria das famílias que não podem manter motoristas, já vêm apelando para seus filhos menores, para as socorrerem como motoristas. Esta lei pode ser complementada, por maior rigor na fiscalização e nas penalidades a serem aplicadas àqueles que permitem que jovens impaciados, guem antes dos 16 anos na realidade a idade mínima compatível com a responsabilidade da função.

Sala das Sessões, 9 de agosto de 1962. — Coimbra Bueno.

Projeto de Lei do Senado nº 34, de 1962

Dispõe sobre os cursos de medicina e o aproveitamento de doutorandos no exercício profissional em municípios.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os cursos de Medicina das Universidades e Escolas subvencionados pela União, ficam acrescidos de um ano.

§ 1º O último ano dos cursos de Medicina consistirá no exercício da profissão, pelos doutorandos, em Municípios ou Distritos onde não habitem médicos em caráter permanente.

§ 2º Pelo exercício da profissão, nos termos do parágrafo anterior, o doutorando fará jus a uma remuneração mensal, paga pela União.

Art. 2º O Ministério da Educação e Cultura estabelecerá, em dezembro de cada ano, o número de doutorandos necessários em cada Município ou Distrito e promoverá o sorteio dos mesmos, para efeito de sua distribuição nas localidades indicadas.

Parágrafo único. De qualquer modo, deverão ser aproveitados, nos Municípios e Distrito do País, todos os doutorandos em Medicina.

Art. 3º O Poder Executivo, dentro de 90 (noventa) dias, baixará o regulamento necessário à aplicação desta lei.

Art. 4º O Orçamento da União consignará, anualmente, a verba necessária para ocorrer ao pagamento de que trata o § 2º do art. 1º.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação

Um sem número de zonas do País, abrangendo por vezes numerosos mu-

nicipios, não tem um único médico residente ou um simples enfermeiro; — se fôssemos relacionar os Municípios, tantos deparar com mais de um milhar, na mesma situação. Acresce o fato de que muitos de nossos Municípios têm áreas tão grandes, que equivalem a de pequenos países. O problema não se resume em atender somente às sedes de Municípios, mas principalmente aos Distritos e núcleos populosos em que os mesmos se subdividem. Assim, se de um lado deparamos com esta desumana e deplorável situação de nossas desassistidas populações, — de outro temos milhares de doutorandos saídos de nossas Universidades, e carentes de oportunidade para se revelarem, para enfrentarem as duras realidades e contingências da vida profissional; mesmo pouco experimentado, poderão constituir quase uma dívida dos céus, para milhões de compatriotas, que sofrem ou morrem de doenças e acidentes, nem sempre graves, quando atendidos a tempo.

Iniciando-se na vida prática poderão os doutorandos, logo no sétimo ano de sua formação, e primeiro de vida profissional, adquirir preciosa experiência, aprender a agir, por si, e ser benéficamente influenciados durante toda a sua vida, por excepcionais experiências, e oportunidades de vencer situações as mais variadas e imprevisíveis; nos grandes centros, dificilmente alcançariam até mesmo em muitos lústrs de atividade, a experiência que nos sertões poderão acumular num só ano.

Outra solução talvez não exista para tão angustioso e postergado problema brasileiro: — o sacrifício imposto aos jovens doutorandos se bem que sério, é vital, e constituirá um empoço e o mais relevante serviço prestado à Pátria e à humanidade.

Com o advento dos pequenos aviões de taxi aéreo, com os serviços aéreos dos Estados e da União, com os transmissões e serviços de amadores ou serviços de comunicações do poder público, na maioria dos casos de doenças graves, os doutorandos poderão complementar sua ação local e benfeizora; encaminhando as vítimas, hoje indefesas, e condenadas à morte, aos centros médicos onde poderão salvar suas preciosas vidas.

O sacrifício que o projeto de lei impõe aos doutorandos poderá ser minorado pela certeza de dispor de pronto de um amplo campo de trabalho, remunerado, pelo Poder Público. A certeza de ter que iniciar sua vida profissional longe dos Mestres, ou dos colegas já instalados, de ter que tomar decisões próprias, e irrecorríveis, das quais poderão resultar a vida ou morte de seus semelhantes, estimulará os futuros médicos, mesmo a minoria, nos bancos acadêmicos, nem sempre leva muito a sério os estudos — a se capacitarem de que não poderão falhar, sob pena de perturbar suas próprias consciências, que serão os únicos juizes de sua atuação pioneira.

Assim, ao apresentar tal projeto ainda na sua forma primitiva, dada a sua relevância, espero que venha o mesmo merecer as atenções dos que têm melhores luzes, e muito poderão

contribuir para o seu aprimoramento no sentido de atingir os altos objetivos colimados.

Sala das Sessões, 9.8.62. — Coimbra Bueno.

As Comissões de Constituição e Justiça, de Educação e Cultura, de Saúde e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

Acaba de chegar à mesa projeto de emenda à Constituição, que vai ser lido pelo Senhor 1º Secretário.

É lido o seguinte

Projeto de Emenda Constitucional nº 5, de 1962

O artigo 20 da Constituição Federal passará a ter a seguinte redação:

Art. 20. Quando a arrecadação estadual de impostos salvo a do imposto de exportação, exceder nos Municípios o total das rendas locais de qualquer natureza, o Estado dar-lhe-á anualmente trinta por cento do excesso arrecadado.

Justificativa

A presente Emenda à Constituição Federal visa a corrigir uma clamorosa injustiça aos Municípios das Capitais. Como sedes dos Governos Estaduais são as Capitais as salas de visitas dos Estados; tem enormes despesas, justificando-se, portanto, a sua equiparação aos Municípios do interior. A condição de metrópole, com as populações crescendo às vezes vertiginosamente, cria-lhes os mais sérios problemas sociais se urbanos, exigindo soluções celeres e urgentes dos Poderes Públicos-Municipais. O grave problema da habitação popular, os serviços de limpeza pública, de abastecimento d'água, de esgoto sanitário, de iluminação pública, de comunicações, de pavimentação; de saúde pública, de assistência social, exigem grandes recursos financeiros, que os municípios das Capitais habitualmente não possuem. É justo e necessário que se estenda também aos municípios metropolitanos o direito aos trinta por cento sobre o excesso de arrecadação alcançado pelos Estados. É quanto maior e mais importante é o município sede de Capital, tanto maiores são as suas dificuldades financeiras. É assim questão de equidade e justiça aprovar-se esta emenda, para corrigir o erro do constituinte de 1946 contra os municípios das sacrificadas capitais brasileiras.

Sala das Sessões, em 9 de agosto de 1962. — Coimbra Bueno — Padre Calazans — Eugenio Barros — Meneses Pimentel — Guido Mondim — Ovidio Teixeira — Filinto Müller — Barros Carvalho — Ruy Palmeira — Sérgio Marinho — Fernandes Távora — Mendonça Clark — Jefferson de Aguiar — Ruy Carneiro — Paulo Fender — Lima Teixeira — Del Caro — Afrânio Lages — João Arruda

O SR. PRESIDENTE:

O projeto lido, subscrito por mais de um quarto dos membros do Senado, satisfaz os requisitos estabelecidos na Constituição, artigo 217, §§ 1º, 5º e 6º) para ser recebido e submetido à consideração do Congresso Nacional com tramitação prevista nos artigos 358 e 379 do Regimento Interno.

Será publicado e encaminhado oportunamente à Comissão Especial que for eleita para sobre ele se manifestar. (Palmas).