



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XIV — N.º 204

CAPITAL FEDERAL

SABADO, 19 DE DEZEMBRO DE 1959

CONGRESSO NACIONAL

Presidência

Instalação da 1.ª Sessão Legislativa Extraordinária da 4.ª Legislatura

Convocado o Congresso Nacional, nos termos do art. 39, parágrafo único, da Constituição Federal, por mais de um terço da Câmara dos Deputados, para se reunir, extraordinariamente, de 18 de janeiro a 25 de fevereiro de 1960, conforme comunicação constante do ofício, nº 2.129, de 24 do mês em curso, da mesma Casa ao Senado Federal, publicado no Diário do Congresso Nacional (Seção II) de 27 do mesmo mês (pagina

2.977), faço saber que a instalação dos trabalhos da sessão legislativa assim convocada, se realizará no dia 18 de janeiro de 1960, às 15 horas no Palácio Tiradentes

Senado Federal, em 27 de novembro de 1959

Senador Filinto Müller

Vice-Presidente do Senado, no exercício da Presidência

MESA

Presidente — João Goulart (Vice-Presidente da República).
Vice-Presidente — Senador Filinto Müller.
1.º Secretário — Senador Cunha Mello.
2.º Secretário — Senador Freitas Cavalcanti.
3.º Secretário — Senador Gilberto Marinho.
4.º Secretário — Senador Novaes Filho.
1.º Suplente — Senador Mathias Olympio.
2.º Suplente — Senador Heribaldo Vieira.

Comissão Diretora

Filinto Müller — Presidente.
Cunha Mello.
Freitas Cavalcanti.
Gilberto Marinho.
Novaes Filho.
Mathias Olympio.
Heribaldo Vieira.
Secretário — Luiz Nabuco (Diretor Geral da Secretaria).

LIDERES E VICE-LIDERES

DA MAJORIA

Líder — Lameira Bittencourt.
Vice-Líderes:
Victorino Freire.
Jefferson de Aguiar.
Moura Andrade.

DA MINORIA

Líder — João Villasboas.
Vice-Líder — Rui Palmeira.

Dos Partidos

DO PARTIDO SOCIAL DEMOCRÁTICO

Líder — Lameira Bittencourt.
Vice-Líderes:
Victorino Freire

SENADO FEDERAL

SUPLENTE

PSD

1. Menezes Pimentel.
2. Jefferson de Aguiar
3. Rui Carneiro.
4. Jarbas Maranhão.
5. Taciano de Melo.
6. Eugênio de Barros

PTB

1. Leonidas Mello.
2. Caiado de Castro.
3. Arlindo Rodrigues.
4. Zacarias de Assunção.
5. Guido Mondim.

UDN

1. Milton Campos.
2. Padre Calazans.
3. Rui Palmeira.
4. Coimbra Bueno.
5. João Arruda.

PL

1. Otávio Mangabeira.

Secretário — Renato de Almeida Chernom.

Reuniões — Terças-feiras, às 16 horas.

ORÇAMENTO PARA 1960

Divisão por anexos e subanexos com os respectivos Relatores

Anexo n.º

- 1 — Receita — Sen. Barros de Carvalho.
- 2 — Poder Legislativo — Sen. Milton Campos.
- 01 — Câmara.
- 02 — Senado.
- 3 — Órgãos Auxiliares.
- 01 — Tribunal de Contas — Sen. Fernandes Távora.
- 02 — Conselho Nacional de Eco-

Jefferson de Aguiar.
Moura Andrade.

DO PARTIDO TRABALHISTA BRASILEIRO

Líder — Argemiro de Figueiredo.

Vice-Líderes:

Vivaldo Lima.
Saulo Ramos.
Barros Carvalho.

DA UNIAO DEMOCRATICA NACIONAL

Líder — João Villasboas.
Vice-Líder — Rui Palmeira.

DO PARTIDO LIBERTADOR

Líder — Otávio Mangabeira.
Vice-Líder — Novaes Filho.

DO PARTIDO REPUBLICANO

Líder — Attilio Vivacqua.

DO PARTIDO SOCIAL PROGRESSISTA

Líder — Jorge Maynard.

Comissões Permanentes

Comissão de Finanças

Gaspar Velloso — Presidente.
Vivaldo Lima — Vice-Presidente.
Ary Vianna.
Francisco Gallotti.
Victorino Freire.
Moura Andrade.
Paulo Fernandes.
Lima Guimarães.
Fausto Cabral.
Barros de Carvalho.
Daniel Krieger.
Fernandes Távora.
Saulo Ramos.
Irineu Bornhausen.
Fernando Corrêa.
Dix-Huit Rosado.
Mem de Sá.

nomia — Sen. Fernandes Távora.

4 — Poder Executivo.
0101 — Presidência da República — Sen. Fernando Corrêa.

02 — Departamento Administrativo do Serviço Público — Sen. Fernando Corrêa.

03 — Estado Maior das Forças Armadas — Sen. Fernando Corrêa.

04 — Comissão de Readaptação dos Incapazes das Forças Armadas — Sen. Fernando Corrêa.

05 — Comissão de Reparações de Guerra — Sen. Fernando Corrêa.

06 — Comissão do Vale do São Francisco — Sen. Dix-Huit Rosado.

07 — Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica — Sen. Fernando Corrêa.

08 — Conselho Nacional do Petróleo — Sen. Fernando Corrêa.

09 — Conselho de Segurança Nacional — Sen. Fernando Corrêa.

10 — Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia — Sen. Dix-Huit Rosado.

11 — Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região Fronteira do Nordeste do País — Sen. Daniel Krieger.

4 — 12 — Ministério da Aeronáutica — Sen. Barros de Carvalho.

13 — Ministério da Agricultura — Sen. Paulo Fernandes.

14 — Ministério da Educação e Cultura — Sen. Daniel Krieger.

15 — Ministério da Fazenda — Sen. Moura Andrade.

16 — Ministério da Guerra — Sen. Caiado de Castro.

17 — Ministério da Justiça — Sen. Victorino Freire.

18 — Ministério da Marinha — Sen. Saulo Ramos.

19 — Ministério das Relações Exteriores — Sen. Mem de Sá.

20 — Ministério da Saúde — Sen. Fausto Cabral.

21 — Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio — Sen. Lima Guimarães.

22 — Ministério da Viação e Obras Públicas — Sen. Francisco Gallotti.
5 — Poder Judiciário — Sen. Ary Vianna.

- 01 — Supremo Tribunal Federal.
02 — Tribunal Federal de Recursos
03 — Justiça Militar.
04 — Justiça Eleitoral.
05 — Justiça do Trabalho.
06 — Justiça do Distrito Federal.

Comissão de Constituição e Justiça

Lourival Fontes — Presidente.
Daniel Krieger — Vice-Presidente.
Menezes Pimentel.
Benedito Valadares.
Jefferson de Aguiar.
Rui Carneiro.
Lima Guimarães.
Argemiro de Figueiredo.
Rui Palmeira.
Milton Campos.
Atílio Vivacqua.

SUPLENTE

PSD

1. Gaspar Veloso.
2. Jarbas Maranhão.
3. Francisco Gallotti.
4. Ari Viana.

PTB

1. Mourão Vieira.
2. Barros Carvalho.
3. Calado de Castro.

UDN

1. Afonso Arinos.
2. João Arruda.
3. João Villasboas.

Secretária — Maria do Carmo Rondon Ribeiro Saraiva, Oficial Legislativo.

Reuniões — Quartas-feiras, às 10 horas e 30 minutos.

Comissão de Economia

Ary Vianna — Presidente.
Fernandes Távora — Vice-Presidente.

Lino de Mattos. (*)

Lima Teixeira.

Alô Guimarães.

Taciano de Mello.

Leonidas de Mello.

Guido Mondim.

Joaquim Parente.

(*) Substituído temporariamente pelo Sr. Leigoz Marinho.

SUPLENTE

PSD

1. Eugênio Barros.
2. Jefferson de Aguiar.
3. Moura Andrade.

PTB

1. Argemiro de Figueiredo.
2. Fausto Cabral.
3. Souza Naves.

EXPEDIENTE

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

DIRETOR-GERAL

ALBERTO DE BRITO PEREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES
MURILO FERREIRA ALVES

CHEFE DA SEÇÃO DE REDAÇÃO
MAURO MONTEIRO

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

Impresso nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional
AVENIDA RODRIGUES ALVES, 1

ASSINATURAS

REPARTIÇÕES E PARTICULARES

Capital e Interior

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

Exterior

Ano Cr\$ 136,00

FUNCIONÁRIOS

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.

UDN

1. Coimbra Bueno.
2. Padre Calazans.

PL

Otávio Mangabeira.

Secretária — Lia da Cunha Fortuna, Oficial Legislativo.

Reuniões — Sextas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Educação e Cultura

Mourão Vieira — Presidente.
Padre Calazans — Vice-Presidente.
Jarbas Maranhão.

Comissões Especiais

Comissão Especial de Revisão do Código de Processo Civil

João Villasboas — Presidente.
Cunha Mello — Vice-Presidente.
Jefferson de Aguiar.
Menezes Pimentel.
Atílio Vivacqua.
Secretário — José da Silva Lisboa.

Comissão Especial de Estudos dos Problemas da Sêca do Nordeste

Reginaldo Fernandes — Presidente.
Ruy Carneiro — Vice-Presidente.
Jorge Maynard — Relator.
Arlindo Rodrigues.
Francisco Gallotti.
Secretário — José Geraldo da Cunha.

Comissão Especial do Vale do Rio Doce

1. Benedito Valadares — Presidente.
2. Jorge Maynard — Vice-Presidente.
3. Atílio Vivacqua.
4. Lima Teixeira.
5. Rui Palmeira.

Secretária — Cecília de Rezende Martins.

Comissão de Legislação Agrária

Paulo Fernandes — Presidente.
Mem de Sá — Vice-Presidente.
Jefferson de Aguiar.
Mourão Vieira.
Lima Teixeira.
Fernando Corrêa.
Milton Campos.
Secretário — José Geraldo da Cunha.

Comissão Especial de Estudo da Política de Produção e Exportação.

Lima Teixeira — Presidente.
Fernandes Távora — Vice-Presidente.

Gaspar Veloso.
Mourão Vieira.
Francisco Gallotti.
Gilberto Marinho (1).
Atílio Vivacqua.
Guido Mondim (2).

(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Taciano de Mello.

(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Bandeira Vaughan.

(3) Substituído temporariamente pelo Sr. Ary Vianna.

(4) Substituído temporariamente pelo Sr. Vivaldo Lima.

Secretário — Miécio dos Santos Andrade.

Comissão Especial incumbida de emitir parecer sobre o Projeto de Emenda à Constituição n. 2, de 1959, que acrescenta dispositivos ao art. 4.º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

Cunha Mello — Presidente.
Milton Campos — Vice-Presidente.
Menezes Pimentel — Relator.
Benedito Valadares.
Jefferson de Aguiar.
Ruy Carneiro.
Gaspar Veloso.
Gilberto Marinho.
Lourival Fontes.
Lima Guimarães.
Argemiro de Figueiredo.
Vivaldo Lima.
Daniel Krieger.
Rui Palmeira.
Afonso Arinos.
Atílio Vivacqua.

Secretário — Miécio dos Santos Andrade.

Comissão Especial incumbida de emitir parecer sobre o Projeto de Emenda à Constitucional n. 1, de 1959, que dispõe sobre a organização Política-Administrativa e Judiciária da Futura Capital da República.

Cunha Mello — Presidente.
Milton Campos — Vice-Presidente.
Menezes Pimentel — Relator.
Benedito Valadares.
Jefferson de Aguiar.
Ruy Carneiro.
Gaspar Veloso.
Lourival Fontes.
Lima Guimarães.
Taciano de Mello.
Argemiro de Figueiredo.
Vivaldo Lima.
Daniel Krieger.
Rui Palmeira.
Afonso Arinos.
Atílio Vivacqua.

Secretário — Miécio dos Santos Andrade.

Comissão de Legislação Agrária

Paulo Fernandes — Presidente.
Mem de Sá — Vice-Presidente.
Jefferson de Aguiar.
Mourão Vieira.
Lima Teixeira.
Fernando Corrêa.
Milton Campos.

Secretário — José Geraldo da Cunha.

Comissão de Inquérito para apurar fatos aludidos por Sua Eminência o Sr. Cardeal Arcebispo do Rio de Janeiro.

Francisco Gallotti — Presidente.
Reginaldo Fernandes — Vice-Presidente.

Moura Andrade — Relator.

Gaspar Veloso.
Vivaldo Lima.
Calado de Castro.
Paulo Fernandes.
Argemiro de Figueiredo.

Lourival Fontes.
Lima Guimarães.
Daniel Krieger.
Rui Palmeira.
João Villasboas.
Attilio Vivacqua.
Nóvais Filho.
Jorge Maynard.

Secretária — Isnard Sarres de Albuquerque Mello.

Comissão de Estudo do Projeto destinado ao Senado Federal em Brasília.

Cunha Mello — Presidente.
Francisco Gallotti — Vice-Presidente.
Coimbra Bueno.
Mourão Vieira.
Jorge Maynard.
Isaack Brown — Consultor Técnico.
Secretária — Alva Lirio Rodrigues.
Reuniões — Quartas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Mudança da Capital

Coimbra Bueno.
Paulo Fernandes.
Lima Guimarães.
Lino de Mattos.
Secretário — Sebastião Veiga.

Comissão Especial de Reforma da Constituição n. 1, de 1958

Gilberto Marinho.
Benedito Valadares.
Gaspar Velloso.
Públio de Mello.
Argemiro de Figueiredo (1).
Vivaldo Lima.
Daniel Krieger.
Rui Palmeira.
Afonso Arinos.
Attilio Vivacqua.
(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Calado de Castro.
(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Eugênio de Barros.
(3) Substituído temporariamente pelo Sr. Ary Vianna.
Secretário — Miécio dos Santos Andrade.

Comissão Especial incumbida de emitir parecer sobre o Projeto de Emenda Constitucional n. 1, de 1959, que dispõe sobre a organização Política Administrativa e Judiciária da Futura Capital da República.

Cunha Mello — Presidente.
Milton Campos — Vice-Presidente.
Menezes Pimentel.
Benedito Valadares.
Jefferson de Aguiar.
Ruy Carneiro. (2)
Gaspar Velloso.
Taciano de Mello.
Lourival Fontes.
Lima Guimarães.

Comissão Especial incumbida de elaborar os Projetos de Código Eleitoral e Partidário

João Villasboas.
Mem de Sá.
Menezes Pimentel.
Argemiro de Figueiredo
Lameira Bittencourt.
Abelardo Jurema.
Cunha Mello.

Comissão Especial incumbida de emitir parecer sobre o Projeto de Emenda Constitucional n. 2, de 1959, que acrescenta dispositivo ao art. 4.º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, sobre a transformação do atual Distrito Federal em Estado da Guanabara.

Cunha Mello — Presidente.
Milton Campos — Vice-Presidente.
Menezes Pimentel.
Benedito Valadares.
Jefferson de Aguiar.
Rui Carneiro (2).
Gaspar Velloso (4).
Gilberto Marinho.
Lourival Fontes.
Lima Guimarães (3).
Vivaldo Lima.
Daniel Krieger.
Rui Palmeira.
Afonso Arinos.
Attilio Vivacqua.
Argemiro de Figueiredo (1).
(1) Substituído temporariamente pelo Sr. Calado de Castro.
(2) Substituído temporariamente pelo Sr. Eugênio de Barros.

SUPLENTE

PSD

1. Taciano de Melo.
2. Eugênio Barros.

PTB

1. Vivaldo Lima.

UDN

1. Fernandes Távora.
2. Dix-Huit Rosado.

Secretária — Alva Lirio Rodrigues, Oficial Legislativo.

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

Francisco Gallotti — Presidente.
Souza Naves — Vice-Presidente.
Eugênio Barros.
Coimbra Bueno.
Taciano de Mello.

SUPLENTE

PSD

1. Ary Vianna.
2. Victorino Freire.
3. Paulo Fernandes.

PTB

1. Fausto Cabral.

UDN

1. Joaquim Parente.
Secretária — Isnard Barros de Albuquerque Mello, Oficial Legislativo.
Reuniões — Quartas-feiras, às 16 horas.
Paulo Fernandes.
Reginaldo Fernandes.
Mem de Sá.

UDN

1. Fernandes Távora.

Secretária — Of. Leg. Alva Lirio Rodrigues.

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Saúde Pública

Reginaldo Fernandes — Presidente.
Alô Guimarães — Vice-Presidente.
Fernando Corrêa da Costa.
Pedro Ludovico.
Miguel Couto.

PTB

1. Lourival Fontes.

UDN

1. Reginaldo Fernandes.
2. Fernando Corrêa.

Secretária — Rómilda Duarte, Oficial Legislativo classe N.
Reuniões — Quintas-feiras, às 15,30 horas.

Comissão de Legislação Social

Lima Teixeira — Presidente.
Rui Carneiro — Vice-Presidente.
Calado de Castro.
João Arruda.
Jefferson de Aguiar.
Menezes Pimentel.
Souza Naves.
Lino de Matos.
Irineu Bornhausen.

SUPLENTE

PSD

1. Francisco Gallotti.
2. Ary Vianna.
3. Sebastião Archer.

PTB

1. Lourival Fontes.
2. Vivaldo Lima.
3. Miguel Couto.

UDN

1. Dix-Huit Rosado.
2. Padre Calazans.

Secretária — Eulália O. de Sá.

Reuniões — Quartas-feiras, às 16,30 horas.

Fernando Corrêa.

Pedro Ludovico.

Zacharias de Assumpção.

Comissão de Redação

1. Mourão Vieira — Presidente.
2. Sebastião Archer — Vice-Presidente.
3. Afonso Arinos.
4. Ary Vianna.
5. Padre Calazans.

SUPLENTE

PSD

1. Menezes Pimentel.
2. Rui Carneiro.

UDN

1. Daniel Krieger.
2. Joaquim Parente.

PTB

1. Lourival Fontes.
Secretária — Cecília de Rezende Martins.

Reuniões — Terças-feiras, às 15 horas.

Comissão de Relações Exteriores

Afonso Arinos — Presidente.
Benedito Valadares — Vice-Presidente.
Gaspar Velloso.
Moura Andrade.
Lourival Fontes.
Miguel Couto.

Vivaldo Lima.
Rui Palmeira.
Mem de Sá.

SUPLENTE

PSD

1. Menezes Pimentel.
2. Jefferson de Aguiar.
3. Paulo Fernandes.

PTB

1. Lima Guimarães.
2. Argemiro de Figueiredo.
3. Mourão Vieira.

UDN

1. Milton Campos.
2. João Villasboas.

PL

1. Otávio Mangabeira.

Secretário — João Batista Castejon Branco, Oficial Legislativo.

Reuniões — Quarta-feiras, às 16,30 horas.

SUPLENTE

PSD

1. Moura Andrade.
2. Sebastião Archer.

PTB

1. Lima Teixeira.
2. Leonidas Melo.

UDN

1. Afonso Arinos.
2. Milton Campos.

PL

1. Otávio Mangabeira.

Secretária — Diva Gallotti, Oficial Legislativo.

Reuniões — Quartas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Segurança Nacional

Jefferson de Aguiar — Presidente.
Calado de Castro — Vice-Presidente.
Fernando Corrêa.

Jarbas Maranhão.

Jorge Maynard.

Pedro Ludovico.

Zacharias de Assumpção.

SUPLENTE

PSD

1. Francisco Gallotti.
2. Ruy Carneiro.
3. Taciano de Melo.

PTB

1. Saulo Ramos.
2. Lima Teixeira.

Secretária — Maria do Carmo Rodon Ribeiro Saraiva — Oficial Legislativo "PL-7".

Reuniões — Quintas-feiras, às 16 horas.

Comissão de Serviço Público Civil

Daniel Krieger — Presidente.
Jarbas Maranhão — Vice-Presidente.
Ary Vianna.
Calado de Castro.

Arlindo Rodrigues.

Joaquim Parênte.

Mem de Sá.

SUPLENTE

PSD

1. Rui Carneiro.

2. Moura Andrade.

PTB

1. Leônidas Melo.

1. Zacarias de Assumpção.

ATAS DAS COMISSÕES

Comissão Especial de Mudança da Capital da República

As 16 horas do dia 15 de dezembro de 1959, sob a presidência do Senhor Coimbra Bueno, Presidente, presentes os Srs. Lima Guimarães, Paulo Fernandes e Lino de Matos, reúne-se a Comissão Especial de Mudança da Capital da República.

Inicialmente, o Sr. Presidente salienta, ao ensejo do término da Sessão Legislativa, que a Comissão, com a colaboração dos seus membros, tem envidado esforços para atingir os seus objetivos, em atividades não consignadas em ata, já que se traduzem em procedimentos adotados fora das reuniões.

Continuando, o Sr. Presidente, tendo o advogado para relatar, oferece parecer contrário ao Projeto de Lei do Senado nº 24, de 1958, que prorroga a data fixada pela Lei nº 3.273, de 19 de outubro de 1957, para a mudança da Capital Federal e dá outras providências, sendo aprovado pelos demais membros da Comissão tal pronunciamento.

Nada mais havendo a tratar, suspende-se a reunião pelo tempo necessário à lavratura desta Ata. Esta, lida em seguida, é aprovada e assinada pelo Sr. Presidente. Eu, Ily Braga Rodrigues Alves, Oficial Legislativo classe N, servindo de Secretário, lavrei a presente Ata.

Comissão de Serviço Público Civil

18ª REUNIAO, EM 16 DE NOVEMBRO DE 1959

As 16 horas do dia 16 de novembro de 1959, na Sala das Comissões, sob a presidência do Sr. Senador Daniel Krieger, presentes os Srs. Senadores Zacharias de Assumpção, Ary Vianna, Mem de Sá, Caiado de Castro, Jarbas Maranhão e Joaquim Parênte, reúne-se a Comissão de Serviço Público Civil.

Lida e aprovada, sem alterações, a ata da reunião anterior.

Dando início aos trabalhos constantes da pauta o Sr. Presidente dá a palavra ao Sr. Senador Caiado de Castro que dá parecer favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 117-59, que transforma em extranumerários mensalista o pessoal do Estabelecimento Comercial do Material de Intendência do Ministério da Guerra. O parecer é aprovado por unanimidade.

A seguir, com a palavra o Sr. Senador Jarbas Maranhão observa que, há no Projeto de Lei do Senado número 6-59, que altera a Lei nº 1.184, de 30 de agosto de 1950, e dá outras providências, que justifique, a rigor o pronunciamento desta Comissão, tratando-se de matéria da alçada exclusiva das Comissões de Justiça, Economia e Finanças, sendo que as duas primeiras já se manifestaram na espécie.

Finalizando, o Sr. Presidente anunciou a discussão do Projeto de Lei nº 149-58, que dispõe sobre a clas-

sificação de cargos do Serviço Civil do Poder Executivo, estabelece os vencimentos correspondentes e dá outras providências. Por sugestão do Senhor Presidente a Comissão aprovou o substitutivo apresentado pelo Senhor Senador Jarbas Maranhão, sem prejuízo das emendas que vierem a ser apresentadas e das alterações do Departamento de Administração do Serviço Público.

A seguir, a Comissão passou a apreciar o trabalho do Departamento Administrativo do Serviço Público que oferece reparos ao substitutivo do relator.

A Comissão resolveu:

a) aprovar, com nova redação, o art. 18 do substitutivo;
b) aprovar, com nova redação, o art. 19 do substitutivo;
c) aprovar o art. 20 do substitutivo;
d) aprovar com nova redação o parágrafo único do art. 22;

e) aprovar o art. 29 do substitutivo;
f) aprovar o art. 43 do substitutivo;

g) acrescentar um parágrafo ao art. 44 dispondo sobre o concurso para a readaptação;
h) aprovar o parágrafo 2º do artigo 45 na forma do substitutivo;

i) aprovar o parágrafo 3º do artigo 49;
j) aprovar o parágrafo 1º do artigo 50;

k) acrescentar um parágrafo ao art. 50, no sentido de exigir comprovação de emprego através da contribuição, pelo prazo mínimo de 2 anos, para os Institutos de Previdência;
l) adiar a discussão do art. 50 do parágrafo 2º do substitutivo;

m) aprovar o art. 52 do substitutivo;
n) aprovar o parágrafo 1º do artigo 56 do substitutivo;

o) aprovar a exclusão dos artigos 59 e 60 do substitutivo oficioso;
p) aprovar a exclusão dos artigos 65 e 75 do substitutivo oficioso do Departamento Administrativo do Serviço Público;

q) aprovar o item II e o art. 94 do substitutivo do relator;
r) aprovar o art. 96 do substitutivo;

s) aprovar o art. 99 do substitutivo;
t) adiar a discussão do art. 21 do substitutivo;

u) aprovar, com nova redação, o art. 22 do substitutivo;
v) aprovar os artigos 30 e 22 do substitutivo;

z) aprovar, com nova redação, o parágrafo 5º do art. 34, porém com alteração oferecida pelo Sr. Senador Mem de Sá nestes termos:

Art. 34 § 5º:

Acrescentar: e, onde couber, a ordem de classificação em concurso de títulos, que aprecie a experiência funcional, bem como os estudos e trabalhos especializados.

z) aprovar o parágrafo 2º do artigo 49, dando-lhe nova redação a partir da expressão "assuntos especializados, nestes termos:

"quando solicitados através da direção da repartição a que pertence o servidor".

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Lía da Cunha Fortuna, secretária, a presente ata que, uma vez aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

19ª REUNIAO, EM 18 DE NOVEMBRO DE 1959

As 16 horas do dia 18 de novembro de 1959, na Sala das Comissões, sob a presidência do Sr. Senador Daniel Krieger, presentes os Srs. Senadores Zacharias de Assumpção, Ary Vianna, Mem de Sá, Caiado de Cas-

tro, Jarbas Maranhão e Joaquim Parênte, reúne-se a Comissão de Serviço Público Civil.

Lida e aprovada, sem alterações, a ata da reunião anterior.

Dando início aos trabalhos constantes da pauta o Sr. Presidente dá a palavra ao Sr. Senador Jarbas Maranhão que continua a apreciação do Projeto de Lei da Câmara nº 149-58, que dispõe sobre a classificação de cargos do Serviço Civil do Poder Executivo, estabelece os vencimentos correspondentes e dá outras providências.

Foram assim tomadas as seguintes deliberações:

a) aprovar o art. 50 do substitutivo do relator, porém com a determinação dos limites compreendidos entre 100% a 150% sobre o vencimento, na forma da Legislação de São Paulo;

b) aprovar o art. 51 do substitutivo do relator excluindo a expressão "para todos os efeitos";

c) suspender, até ulterior deliberação, o julgamento do art. 54 do substitutivo oficioso;

d) suspender, até ulterior deliberação o art. 62 do substitutivo do relator;

e) aprovar o art. 61 e 67 do substitutivo do relator;

f) aprovar com nova redação o art. 68 do substitutivo do relator;

g) suspender até ulterior deliberação o art. 69 e seu parágrafo 70, 71, 72 e 73;

h) aprovar o art. 74 do substitutivo do relator;

i) suspender até nova deliberação o art. 75, parágrafos 1º e 2º do relator; e

j) aprovar o art. 76 do substitutivo do relator.

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Lía da Cunha Fortuna, secretária, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

20ª REUNIAO, EM 24 DE NOVEMBRO DE 1959

As 16 horas do dia 24 de novembro de 1959, na Sala das Comissões, sob a presidência do Sr. Senador Daniel Krieger, presentes os Srs. Senadores Zacharias de Assumpção, Ary Vianna, Mem de Sá, Caiado de Castro, Jarbas Maranhão e Joaquim Parênte, reúne-se a Comissão de Serviço Público Civil.

Lida e aprovada, sem alterações, a ata da reunião anterior.

Dando início aos trabalhos constantes da pauta o Sr. Presidente dá a palavra ao Sr. Senador Jarbas Maranhão para que prossiga no exame do Substitutivo ao projeto nº 149-58, que dispõe sobre a Classificação de Cargos de Serviço Público Civil do Poder Executivo, estabelece os vencimentos correspondentes e dá outras providências.

Foram assim aprovadas as seguintes deliberações:

a) aprovar com nova redação o art. 77 do Substitutivo do relator;

b) suspender o art. 79 do seu parágrafo único do substitutivo do relator;

c) suspender o art. 80 do substitutivo do relator;

d) aprovar com nova redação o art. 81 do Substitutivo do relator;

e) fixado em 2 anos o prazo mínimo para efetivação do enquadramento de que alude o citado artigo;

f) aprovar com nova redação os artigos 82 e 83 do Substitutivo do relator;

g) aprovar em princípio, o art. 84 do Substitutivo do relator condicionando-o aos estudos de professores horistas;

h) alterar o art. 91 do substitutivo do relator fixado em 120 dias o prazo para a regulamentação da lei;

i) alterar o art. 94 do Substitutivo do relator;

j) fixando o prazo de 120 dias para implantação do Plano de Reclatificação;

k) acrescentar um artigo ao Substitutivo do relator fixando as vantagens financeiras a partir de 1º de janeiro de 1960;

l) aprovar o art. 98 e parágrafo único do Substitutivo do relator, intercalando a expressão "civil" no citado artigo;

m) aprovar o art. 100 do Substitutivo do relator;

"Art. 100 Ficam classificados como técnicos de mecanização os funcionários do Ministério da Marinha, que venham exercendo a função de operador em máquina de contabilidade mecanizada, sistema IBM. (Hollerith).

n) aprovar o art. 101 do Substitutivo do relator com a seguinte redação:

"Art. 101. Os extranumerários mensalistas denominados "Trabalhador" que tenham sido admitidos anteriormente para exercer a função de servente serão enquadrados na classe de Servente".

Após encerrar os trabalhos, da presente sessão legislativa, o Sr. Presidente congratula-se com seus pares acentuando o interesse e alto espírito público demonstrado por todos no exame das matérias, despachadas à Comissão durante o exercício findo.

Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Lía da Cunha Fortuna, secretária, a presente ata que, uma vez aprovada, será assinada pelo Sr. Presidente.

Comissão de Finanças

REUNIAO REALIZADA EM 12 DE DEZEMBRO DE 1959

(Extraordinária)

As 11 horas e 30 minutos, sob a presidência do Sr. Gaspar Veloso, presentes os Srs. Daniel Krieger, Meneses Pimentel, Dix-Huit Rosado, Saulo Ramos, Caiado de Castro, Fernando Correa, Taciano de Mello, Ary Vianna, Fernandes Távora e Guido Mondim, reúne-se a Comissão de Finanças. Deixam de comparecer os Srs. Vitorino Freire, Francisco Galotti, Moura Andrade, Fausto Cabral, Barros de Carvalho e Irineu Bornhausen.

Lida e aprovada a Ata da reunião anterior.

Inicialmente o Sr. Dix-Huit Rosado emite os seguintes pareceres:

— favorável à emenda apresentada ao Projeto de Lei da Câmara, nº 98, de 1959, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Educação e Cultura, créditos especiais destinados à Escola de Enfermagem Wenceslau Braz, de Itajubá, à Faculdade de Serviço Social de Juiz de Fora e à Escola de Enfermagem Hermantina Beraldo, de Juiz de Fora;

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 78, de 1959, que concede a pensão mensal vitalícia de Cr\$ 3.000,00 ao Professor Constino Costa Ribeiro Lima;

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 163, de 1959, que retifica, sem ônus, a Lei nº 3.487, de 19 de dezembro de 1959, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1959.

Os pareceres são aprovados pela Comissão.

Em seguida o Sr. Saulo Ramos apresenta parecer:

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 40, de 1959, que reverte ao Serviço Ativo da Marinha de Guerra os militares que passaram à inatividade por força do Decreto nº 19.700, de 12 de fevereiro de 1931, concluindo pela apresentação de duas emendas;

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 1959, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr\$ 20.573.800,00 para ocorrer a despesas com a reorganização do quadro do Pessoal da Estrada de Ferro de Santa Catarina. A Comissão aprova os pareceres.

Com a palavra o Sr. Daniel Krieger lê os seguintes pareceres:

— favorável ao Projeto de Decreto Legislativo nº 19, de 1959, que aprova o Convênio de Turismo e Trânsito de passageiros entre o Brasil e o Paraguai;

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 113, de 1959, que revigora o prazo de vigência de autorização de abertura de crédito em favor da Escola Superior de Química do Paraná.

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 124, de 1959, que concede pensão mensal de Cr\$ 3.000,00 a Eliza Honorato da Silva, viúva do ex-servidor federal João Presciliano da Silva;

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 1959, que concede pensão mensal de Cr\$ 3.000,00 a Oran Pinto de Loyola;

— favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 159, de 1959, que concede pensão vitalícia de Cr\$ 5.000,00 a Rubens Ferreira das Trinas;

Os pareceres são aprovados pela Comissão.

O Sr. Fernando Corrêa oferece parecer favorável, aprovado pela Comissão, ao Projeto de Lei da Câmara nº 174, de 1959, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pela Presidência da República, o crédito especial de Cr\$ 511.453,20, para atender a despesa com pagamento de funções gratificadas.

O Sr. Presidente usa da palavra para agradecer a seus pares, pela eficiente maneira com que se conduziram durante a presente sessão legislativa, e declara encerrados os trabalhos da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente encerra a reunião, lavrando eu, Renato de Almeida Chermont, Secretário, a presente Ata, que uma vez aprovada será assinada pelo Sr. Presidente.

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO ORDINÁRIA DE 18 DE NOVEMBRO DE 1959, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, ao voltar hoje do meu Estado encontrei-me, no aeroporto de São Paulo, com um amigo que me convidou para assistir à inauguração, no Município de Guarulhos, da fábrica de automóveis "Volkswagen".

Eu, que vinha um tanto desanimado com o atual panorama político, ao assistir àquela ato fiquei entusiasmado com o que ocorre em nosso país.

Sr. Presidente, levamos mais de um século para implantar em São Paulo, Paraná e outros Estados, a cultura do café, que constitui, até há pouco, a principal base da economia brasileira. Pois bem, ouvi hoje o Governador de São Paulo, Professor Carlos Alberto de Carvalho Pinto, declarar que já no seu terceiro aniversário, a indústria automobilística paulista está ombreado com o café. O discurso pronunciado, na oportunidade, pelo Senhor Presidente da República, é um hino de otimismo e de fé nos destinos do país. Entendo que esse otimismo e essa fé, quando bem lastreados, quando apoiados na realidade, devem ser divulgados por todos os recantos do país, a fim de que vençamos, de uma vez para sempre, o pessimismo, desânimo e as inibições que, infelizmente, constituem uma das mais dolorosas características da nossa gente.

A vitória da fábrica "Volkswagen", instalada em São Paulo, constitui sem dúvida alguma motivo de justo orgulho para a gente brasileira, e para os técnicos alemães que nela colaboraram.

Estava presente o Presidente da Fábrica "Volkswagen", da Alemanha, que se declarou, entusiasmadíssimo com o que observava no Brasil desde a sua primeira viagem, há menos de cinco anos até esta data.

Declarou ele no ato da inauguração oficial da fábrica em São Paulo, que em face do desenvolvimento que observou na indústria automobilística em nosso País, o grupo alemão associado havia resolvido fazer nova inversão da ordem de dez milhões de marcos, a fim de que no próximo ano seja integral a nacionalização dessa fábrica no Brasil.

Significa isto que, a partir de 1960, funcionará a fábrica 100% nacionalizada, com mão-de-obra brasileira, e material totalmente nacional.

O ex-Ministro da Viação, Comandante Lúcio Meira, que também estava presente, prestou informação que deve ser divulgada por todos os recantos do País.

É a de que, no início deste ano já rodavam em todos os Estados, nada menos de sessenta e cinco mil unidades de automóveis, fabricadas no Brasil; no fim do corrente ano, agregada a produção do atual exercício, teremos cerca de noventa e cinco mil veículos entregues ao mercado brasileiro, com mais de cinquenta por cento dos componentes e mão-de-obra já nacionalizados.

Com a produção de 1960 atingiremos duzentas mil unidades. Como brasileiros, devemos reconhecer como um quase milagre a implantação, em tempo recorde, da indústria automobilística em nosso País. Proclamemos o fato em todos os recantos de nossa Pátria, pois, sem dúvida alguma, a realização dá margem a que os brasileiros possam confiar em si e enfrentar o futuro com otimismo.

Paralelamente à indústria automobilística, que sob alguns de seus artigos isolados, vinha sendo alvo dos mais desairados comentários, estamos desenvolvendo mais de um milhão de pequenas oficinas mecânicas. Eram empreendimentos em sua maior parte de pequena significação e porte e que, graças às encomendas de autopeças, estão-se transformando em grandes usinas.

Assim, em consequência do desenvolvimento da indústria automobilística, aperfeiçoamos com rapidez a mecânica em nossa Pátria.

Há igualmente, centenas de técnicos contratados a altíssimos salários, que até hoje nenhuma daquelas usinas tinha podido pagar. Se o fazem atualmente é graças aos grandes mercados criados pela indústria automobilística.

Dessa forma, mais de um milhão de oficinas irão servir, não só a essa indústria, mas a toda a gama de empreendimentos mecânicos que se vem estabelecendo no Brasil.

Grças a este desenvolvimento, inúmeras utilidades passarão a ser fabricadas no País, como vem ocorrendo ultimamente com a rápida implantação das indústrias, instrumentos de precisão, eletrônica, de rádio, enfim, e de uma infinidade de aparelhos, cujo advento se deve, sem dúvida alguma, ao lastro econômico acarretado pelo rápido progresso das fábricas de automóveis.

Sr. Presidente, anunciando ao Senado inauguração de mais esta grande unidade fabril, no Estado de São Paulo, transmito meus agradecimentos de brasileiro a aqueles brasileiros e alemães, sobretudo ao Presidente dessa grande organização internacional, em boa hora agraciado pelo Sr. Presidente da República com a Ordem do Cruzeiro do Sul, num preito de justiça a uma gente que, unindo seus esforços aos dos nossos conterrâneos, em pouco mais de três anos, instauraram uma fábrica que constitui uma portentosa realização humana. (Muito bem).

laram uma fábrica que constitui uma portentosa realização humana. (Muito bem).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA — NOTURNA — DE 20 DE NOVEMBRO DE 1959, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, tenho a grata satisfação de trazer ao conhecimento desta Casa e do País que o nobre Deputado José Bonifácio, 1.º Secretário da Câmara dos Deputados, autorizou-me desmentir formalmente o boato, que alguém de mau gosto espalhou nesta Casa, de ter aquele ilustre Parlamentar comparecido aqui para articular a alteração da data da mudança da capital. Como S. Excelência bem ressaltou, como membro da Mesa que é na Câmara dos Deputados, está, muito ao contrário, no desempenho de suas funções. (e com a eficiência que todos lhe reconhecemos), tomando as medidas devidas para que a transferência se concretize na data marcada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo Executivo.

Aquelas que estão hoje buscando o adiamento da mudança deviam ter agido há três anos passados, quando o assunto ainda em fase de discussão e emenda tramitou nas duas Casas do Congresso e não agora às vésperas da mudança, só para perturbá-la. Já que agora se dispõem a dispartar suas energias latentes, que o façam de uma maneira construtiva; estamos na fase final de execução da mudança, e o País precisa e aceita de bom grado a colaboração de todos, para vencer as dificuldades rotineiras que normalmente se antepõem a essa realização. Entendo, porém, que os impasses comumente alegados não são propriamente de transferência da Capital, mas pura e simplesmente, os incômodos que sempre causam as mudanças até mesmo de uma simples família. São essas as dificuldades, que doem na própria carne, e que podem ocorrer tanto no dia 21 de abril de 1960, como em 21 de abril de 1970 ou 1980. Terão, portanto, que ser enfrentadas em qualquer data, em que se consumar a transferência da Capital.

As famílias de parlamentares, juizes e funcionários dos dois Poderes, Legislativo e Judiciário, ao se transferirem para Brasília no próximo ano encontrarão, umas pelas outras, isto é, em média, — condições de vida em nada inferiores às que gozam atualmente no Rio de Janeiro.

Naturalmente há exceções — que devem ser atendidas na medida do possível, mas que dificilmente se darão por satisfeitas e mais, dificilmente ainda, darão sua colaboração à mudança; é o caso de muitas altas autoridades dos 3 Poderes, oriundas dos Estados, e que com o correr dos tempos, atraíram para o Rio de Janeiro todos os seus parentes (famílias inteiras e até colaterais e dependentes) e através de sucessivos Governos e Regimes, com os quais, e sem exceções, sempre viveram muito bem, — e muito bem colocados, aí pelas dependências dos Três Poderes, na P.D.F., nas Autarquias, nas Estatais, Parastatais e Entidades tais, algumas, sabe lá Deus, criadas porque, por quem e para quem; em seu conjunto tais famílias percebem por mais em alguns casos, só elas alguns milhões de cruzeiros. Ocorre mesmo o caso de alguns chefes destas classes poderem a seu modo e orgulhosamente se vangloriar de sósinhos, através de uma refinada sintonização ininterrupta com Governos e Regimes, ser o responsável direto pela canalização mensal de mais de um milhão de cruzeiros, por si só, para a sua gente, por ele atraída dos seus ex-Estados, isto é, das agruras de lá, para as farturas de cá. Há casos em que o Rio de Janeiro tem lucrado, com o excelente

material humano assim atraído, caro, — mas compensador, e capaz de integrar uma elite, que poderá fazer dos atuais Estado do Rio e Distrito Federal, a segunda unidade da Federação, se fundidos forem. Mas na maioria das vezes, tal prática generalizada desde os primórdios da República, gerou o fabuloso parasitismo em que ora está mergulhada a administração federal, com cerca de 500.000 funcionários, dividindo entre si, isto é, entre privilegiados e párias, uma receita pública que daria para remunerar bem, e sem favoritismos, as cem ou cento e vinte mil funções, hoje preenchidas na base de 1 que trabalha, para quatro que atrapalham.

As exceções acima alinhadas mesmo que sejam regra não podem, em tempo algum se arvorarem numa regra geral, que terá de prevalecer, sem prejuízo, de um direito consagrado o "jus espiendi" do privilegiados.

Todos sabemos que o Governo Federal decidiu transferir integralmente não só o Congresso, como os órgãos do Judiciário, e respectivos funcionários, de modo a que, em 21 de abril de 1960, pelo menos o pessoal desses dois Poderes esteja em sua totalidade instalado em Brasília já com o conforto de que não goza, e que não pode gozar, nesta atropeladíssima e ex-Maravilhosa cidade do Rio de Janeiro.

É verdade que o Poder Executivo não está nas mesmas condições; não é possível transferir de um momento para outro todos os Ministérios e mais órgãos da administração. São centenas de Entidades e dezenas de milhares de funcionários. Em qualquer data que se verificasse a Mudança e em qualquer hipótese, teriam que ir paulatinamente como acontecerá em 21 de abril de 1960. Apelo mesmo para os homens de bom senso a fim de que só cogitem de realizar a mudança do Executivo como está programada. Instalem-se em primeiro lugar e integralmente, o Poder Legislativo, o Judiciário e os órgãos de cúpula dos Ministérios, a Presidência da República e mais organismos essenciais, que em seu conjunto constituíram desde logo um cérebro da Nação interiorizado.

Teremos, desta forma concretizada e configurada a mudança da Capital na data prevista pela Lei, votada — frise-se pela unanimidade das duas Casas do Parlamento Nacional.

A medida que se for fazendo uma reforma completa da administração pública do País, unidade por unidade, irá sendo completada a transferência dos Ministérios e as mais repartições depois de inteiramente reorganizadas, para serem instalados em Brasília, com o número de funções e respectivos funcionários, compatível com a nova administração descentralizada, que deverá prevalecer para o bem do País.

Sabemos que inúmeros órgãos não deverão situar-se, de modo algum, na Capital Federal, como acontece no momento. Mais de uma vez, por exemplo, citei no Senado, o caso da Fundação do Brasil Central, que foi criada pelo saudoso Ministro João Alberto, um grande sertanista, com a idéia de levar para o coração de nossa Pátria homens e mulheres civilizados, ambientados nos grandes centros para ali, com sua convivência e com seu modelo de vida, fazemos como que uma revolução, em pleno sertão brasileiro, implantando a civilização rapidamente, através do contato e do exemplo. Aconteceu, porém, justamente o contrário. Encheram alguns andares do Rio de Janeiro de gente daqui e do interior, com boas relações nos sucessivos governos e, cada vez que se cogitou de cumprir o dispositivo da transferência da sede da Fundação do Brasil Central para o sertão, os corredores desta Casa se encheram de empistolados; passávamos as vezes a não poder dormir em nossas residências, sobretudo Senadores e Deputados, por causa do atropelo de telefonemas até altas horas da noite e de inadrogada, dos interessados na per-

manência de seus parentes no Rio de Janeiro. A Fundação do Brasil Central não se mudará enquanto não se transferir a Capital da República, porque a maioria dos donatários de seus cargos, prefere gozar, em dois ou três andares na Esplanada do Castelo, onde às vezes aparecem, das delícias do asfalto, quando estão pagos para dar exemplo, para ser presente em pessoa, para residir no interior, o que é a função precípua de seus membros. Quando eu estava no Governo de Goiás, alguns quiseram meu apoio, quando premiados para se mudarem, para levar a sede da Fundação do Brasil Central para Goiânia onde também já existia, algum asfalto; fui contudo dos que se empenharam para que ela fosse para Mato Grosso a fim de que penetrasse o mais possível pelo oeste brasileiro, pelo sertão a dentro, cumprindo a destinação de idealista que, foi, sem dúvida nenhuma, queiram ou não os seus adversários. O Ministro João Alberto, homem que viveu sempre com o pensamento e ação voltados para o Brasil, e para os milhões de quilômetros quadrados que para muitos só servem de ufania e nada mais.

Sr. Presidente, uma simples exoneração parece estar hoje enchendo de vãs esperanças, e sobretudo estimulando aqueles que, no íntimo, buscam qualquer argumento para lutar contra a Nova Capital, lutar contra mudança, contra o desconforto contra o trabalho, contra a própria transferência e a de sua família, para o Planalto Central em 21 de abril de 1960. Refiro-me — ignoro os termos em que se verificou — à exoneração, se é que já concretizada, de um Diretor da Novacap, o Sr. Iris Meimberg, que ali representa a União Democrática Nacional.

Não tive tempo de ler o noticiário sobre o assunto, por estar, como todos os Srs. Senadores, ocupado com as emendas ao Orçamento, que chega sempre ao nosso exame à última hora, sem tempo suficiente para estudá-lo, o que nos obriga, todos os anos, a fazer verdadeiros serões para conseguirmos ao menos certa coerência nas emendas que lhe apresentamos, sobretudo as que dizem respeito ao Ministério da Viação e Obras Públicas, na parte referente às obras em andamento pelas quais temos o dever de zelar, a fim de que se concretizem dentro do plano e prazo pre-estabelecidos.

Os que se enchem de entusiasmo na sua luta inglória contra a Mudança, com a simples substituição de um Diretor da Novacap, devem ser advertidos de que a presença, ali, de um representante do partido de maior representação da Minoria, na Câmara dos Deputados, ou seja, a União Democrática Nacional, é decorrência da lei que criou a NOVACAP.

Portanto aqueles que estão enchendo a cidade de boatos, em relação à substituição ou não desse diretor demissionário, devem ficar cientes de que em decorrência da própria lei que criou aquela companhia, a União Democrática Nacional está no dever de, no menor prazo possível, indicar novo elemento para substituir o demissionário: e é tudo.

Sr. Presidente, aproveitando a oportunidade, gostaria também de abordar um assunto que, há muito, deixou de ser uso e costume na administração brasileira. Se estivesse na posição do atual Presidente da República aconselharia a alguns dos auxiliares imediatos a, dentro de semanas, apresentarem seus pedidos de demissão, quanto mais não fosse, ao menos para voltar-se, aquele velho hábito, de pedir demissão, praticado sobretudo no Império e atualmente em quase todas as democracias modernas, menos da brasileira.

Não entendo porque, neste país, ninguém mais pede demissão.

Durante os quatro anos que estou nesta Casa, já tive oportunidade de apelar para dois Ministros de Estado aconselhando-os a pedirem demissão de seus cargos, como meio de colaboração com o Poder Público, colaboração com o próprio Presidente da República, porque em determinadas circunstâncias, os homens públicos têm o dever de defender seus pontos de vista, mesmo contra os seus mais íntimos amigos, em benefício do desempenho de sua missão e do País.

Nenhuma solução é mais honesta e correta do que quando encostados à parede e convencidos de seus pontos de vista, apresentarem, pura e simplesmente, seus pedidos de demissão dos cargos que ocupam para, assim, defenderem o próprio Poder Público, bem assim, deixarem claro, e provocarem recuos benéficos de seus amigos e, sobretudo, do Presidente da República que, instado em seu Palácio, em meio ao labor intenso da própria função, muitas vezes não percebe os anseios das autoridades constituídas, de seus próprios amigos, premiados pelas circunstâncias a contrariá-lo.

O hábito dos nossos homens públicos não pedirem demissão de seus cargos, gera, assim, estranheza como esta, quando o simples pedido de exoneração do diretor de uma companhia, como é o caso da NOVACAP, serve de pretexto para explorações, que procuram visar a estrutura da entidade pública que administra a construção da futura Capital da República.

Sem dar margem a nenhuma ilação, ou menosprezo, ao Dr. Iris Meimberg, cujos motivos de seu pedido de exoneração, como já disse, eu ignoro, entendo como certo o ditado: rei morto, rei posto. Logo, não haverá abalo algum, a nova capital prosseguirá normalmente, com a indicação de outro Diretor. Existem dezenas de engenheiros nesse País, para o substituir naquela entidade.

O Sr. Rui Palmeira — Permite V. Ex. um aparte?

O SR. COIMBRA BUENO — Pois não.

O Sr. Rui Palmeira — Quem na opinião do nobre colega deveria pedir demissão?

O SR. COIMBRA BUENO — Como declarei, não estou a par das condições em que verificou o pedido de demissão do Dr. Iris Meimberg.

O Sr. Rui Palmeira — O nobre colega declarou que há muita gente no Governo que deveria pedir demissão.

O SR. COIMBRA BUENO — Não pretendo personalizar, falo de modo geral. Refiro-me a certos colaboradores do Governo que não atacam determinados problemas com recelo de desperdiçar a A ou a B. Desde o Império, especialmente nos últimos anos da República, estamos verificando tal proceder, que já se vem tornando hábito em nosso País: Secretários de Estado, altas autoridades têm tido seus pontos de vista, acertados e pelos quais lutaram publicamente, repentinamente, contrariados frontalmente pelo próprio Governo de que fazem parte, e a seguir disto, permanecem calmamente sentados em suas poltronas macias, esquecendo-se do princípio elementar de que, quando há um choque de convicções, o remédio normal e democrático é o pedido de demissão. O léxico é proporcionar a outra pessoa o lugar; assim a firmeza de atitude pode provocar reações salutares, e reconsiderações salutares e reconsiderações oportunas em defesa dos interesses do País, em causa.

O próprio Poder Executivo teria mais liberdade de ação, o seu Chefe Supremo e o País seriam melhormente servidos.

As Autoridades Supremas do País devem ser alertadas em tempo pelos seus auxiliares diretos sobre a seriedade de certos problemas e certos rumos pelos quais envereda o Poder Público. Estes, muitas vezes, gostam de visitar o Palácio para fazer pedidos, mas não gostam de dizer verdades às autoridades constituídas. Por vezes, o Presidente da República fica assim insulado no Palácio.

Esse é, talvez um defeito do presidencialismo. Temos visto, em todos os Governos, que o Presidente da República e os Ministros são mal informados, porque seus amigos, geralmente, perderam o hábito de falar a verdade, face a face de arriscar, mesmo transitariamente, perder as graças do governante.

Encerrando estas considerações, quero desestimular aqueles que pretendem ainda perturbar a marcha da mudança da Capital em 21 de abril de 1960. Entendo que não há força humana capaz de evitar o cumprimento do dispositivo legal. Toda a Nação brasileira, não só os milhões de patrícios desassistidos, que vivem no interior, mas também os três milhões que habitam o Rio de Janeiro, anseiam por essa mudança, que dá a todos novas esperanças.

Não creio que alguém poderá convencer esta Nação, de que as virtudes do Presidencialismo, já tenham sido superadas pelos seus inconvenientes. E nós temos experiência, do que, quando quer, pôde um Presidente realizar, desde que bem escudado em uma causa justa, que caiu no gosto do povo, e que consulta os mais legítimos interesses do País.

O atual Presidente Sr. Juscelino Kubitschek, já deu sobejas provas de sua coragem e determinação. Além de suas incisivas palavras, os atos de Sua Excelência, dão a todos a certeza de que nem em pensamento admite o recuo de um passo sequer. Estamos no limiar de um acontecimento marcado por um determinismo histórico. A mudança se fará. O dia, será 21 de abril de 1960. Cumpre agora, antes de ser *situacionista* ou *oposicionista*, — ser brasileiro, e como tal dar sua contribuição e minorar, cada um no limite de suas forças, — também com o seu trabalho — as dificuldades, em si grandes, da mudança não só de seu lar, quando for o caso, mas também e principalmente, da sede do Governo.

Nesta Cidade do Rio de Janeiro milhares de brasileiros se comprime nos morros, levando uma vida completamente desamparada, esperando anos a fio, pelo cumprimento de promessas falazes, de sucessivos governos responsáveis pela criação das centenas de favelas, nas quais campela a miséria; — e os governos, uns após outros, não só se mostraram incapazes para solucionar tal problema, mas foram além: — o agravaram.

Entretanto, vivemos num País potencialmente rico, capaz de proporcionar nos seus oito milhões de quilômetros quadrados, boa ambientação e condições de vida à sua população de apenas uns sessenta milhões de brasileiros. (Muito bem. Muito bem).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DE 21 DE NOVEMBRO DE 1959, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Não foi revisto pelo orador)

Sr. Presidente, nestes últimos dias, como vários senhores Senadores, tenho peregrinado pelas Comissões de Orçamento da Câmara dos Deputados, com a finalidade, sobretudo, de defender a emenda, que vem constituindo minha preocupação máxima, desde o dia em que vim para esta Casa.

Refiro-me à ligação "Brasília-Santos", cujo asfaltamento venho pleiteando desde o primeiro momento, justamente por ser a única 1ª classe existente, ligando o Planalto Central, a um porto de mar.

Desde os primeiros instantes, pedi a atenção das autoridades federais para a facilidade que representaria a melhoria e simples cobertura da estrada, existente, com uma faixa de concreto, para se prosseguir na construção da nova Capital à base de

transporte pelo menos... por rodovia asfaltada. Infelizmente, sua construção não teve a rapidez que era de desejar, ocasionando, sem dúvida, acréscimo dos preços das utilidades, sobretudo, do material de construção e mão-de-obra, e, conseqüentemente, encarecendo as obras de Brasília.

Os nossos esforços, sobretudo o dos parlamentares que nos deram integral apoio, resultaram no seguinte esquema, que passarei a ler para o Senado: "Dos 1.185 kms. de "Brasília a Santos" nada menos de 993 kms. estão prontos ou em fase de acabamento, em asfalto. — Compõem estes 993 kms., dois trechos, sendo um de 53 kms. entre Santos e Colômbia; na fronteira de Minas Gerais com São Paulo, e outro de 454 quilômetros entre o entroncamento da BR 71 e Brasília. Esses dois trechos permitirão o funcionamento da nova Capital já nos seus primeiros dias com pelo menos estrada asfaltada, ligando-a com todo o Sul do país e S. Paulo. Infelizmente, no Triângulo Mineiro, ficou um estrangulamento de 192 quilômetros, estrangulamento esse já terminado em terra, e com todas as obras de arte prontas, demandando apenas uma verba a ser votada, para sua últimação em asfalto.

Sr. Presidente, a emenda por mim apresentada no anexo do M.V.O.P. — D.N.E.R. tomou o nº 43 e é de Cr\$ 850.000.000.00. Esta importância representa o custo das 192 quilômetros a serem asfaltados, de acordo com informação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Necessário se torna que pelo menos uma parte da emenda seja atendida de imediato digamos uns cinquenta por cento pois só assim poderá o D.N.E.R. abrir já no próximo mês de dezembro a necessária concorrência pública entre firmas especializadas capazes de arcar com o financiamento e de entregarem a obra pronta dentro do curto prazo, em que é requerida.

Sr. Presidente, faço um apelo à Mesa no sentido de que encareça, junto à Câmara dos Deputados, a necessidade, premente da pavimentação desses cento e noventa e dois quilômetros de estrada, totalmente, no Triângulo Mineiro, a fim de que possamos ter o principal centro industrial do País, ligado à Nova Capital, quando esta começar a funcionar. (Muito bem!)

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DE 21 DE NOVEMBRO DE 1959, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

Sr. Presidente, em outubro de 1957, muito antes, portanto, do contrato de aquisição, pela Marinha Brasileira, de um porta-aviões à Inglaterra, obtive do Senado a convocação de Sessão Secreta, a fim de ser devidamente debatido o assunto. Desde então, deixei bem claro meu desejo de que a matéria fosse objeto de cuidadosos estudos, baseados, sobretudo, em informações prestadas a esta Casa, e de debates em uma de suas comissões permanentes. Era minha intenção que fossem convidados os Senhores Ministros da Marinha, da Guerra, da Aeronáutica e, talvez, também o Sr. Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, para que, na Comissão indicada, fosse a questão aprofundada e esclarecida, de maneira a obter pelo menos, o beneplácito desta Casa do Parlamento Nacional.

Para surpresa minha, houve por bem o Senado decidir não ouvir os três Titulares mencionados, mas somente, um. Retirei, então, a proposição, porquanto se resolvera convocar apenas o Ministro da Marinha, interessado e — ninguém o ignorava, na época — antigo apaixonado pela aqui-

sição do porta-aviões. Assim, não tivemos oportunidade de auscultar as opiniões, que sabia eu, então divergentes, das Forças Armadas Brasileiras, a respeito da compra dessa unidade, sem dúvida núcleo de uma nova arma, aviação embarcada, cuja criação, instalação, e manutenção, devia ser o objetivo visado.

Sr. Presidente, o assunto é de tal ordem transcendente que pedi, há poucos dias, infelizmente também sem sucesso, mandasse o Senado da República traçar o artigo, verdadeira enquete, publicado no número de agosto do corrente ano por uma das mais acatadas revistas americanas — "Fortune". A matéria é ali explanada em termos acessíveis, não só aos Congressistas, como aos interessados no assunto.

Como afirmei, em outras oportunidades, entendo que os assuntos militares, sobretudo os de defesa, que dizem respeito, hoje, a todo o povo, devem, naturalmente com as devidas limitações ser objeto de longos debates, principalmente para convencer o contribuinte de arcar com as despesas agigantadas, que não raro lhes são exigidas pelas contingências armamentistas do País.

Sr. Presidente, o assunto da aviação embarcada, no Brasil, infelizmente, como ressaltei na justificação da emenda apresentada no sentido de ser suprimida, do Orçamento em votação, a verba de Cr\$ 322.000.000,00 tem sua razão de ser. Longe de desejar que nosso País descumpra compromissos assumidos no exterior, por autoridades brasileiras, ressaltei poder e dever a matéria, no meu entender, ser objeto de lei especial em que ficasse, de uma vez por todas, perfeitamente esclarecido o problema, bem como criados os créditos necessários ao porta-aviões e fosse a Nação devidamente informada com antecedência, e isto sem desvelar segredos militares, que devem ser resguardados, quanto custaria, em última análise, não só o porta-aviões, mas todas as inversões e despesas dele decorrentes, inclusive a previsão da pretendida criação, instalação e manutenção de uma Aviação Embarcada. Sugerir, portanto, que, ao invés de dotações orçamentárias para 1960, inicialmente de perto de um bilhão de cruzeiros, que depois desceram para 322 milhões na Câmara dos Deputados e, no Senado, acabam de ser elevadas para 650 milhões — estas oscilações, militam em favor do argumento que apresentei, de que fosse o assunto objeto de lei especial — onde se consignassem não só as verbas essenciais para a completa liquidação dos compromissos já assumidos, sobretudo no Exterior, como se alinhasssem os considerandos para convencer e não vencer a Nação, de que, primeiro pode, e, segundo deve, arcar com os pesadíssimos encargos, relativos à criação da aviação embarcada. O porta-aviões, no caso, significa apenas uma pequena parcela das despesas que estão por vir.

Sr. Presidente, outro ponto que julgo do meu dever ressaltar é que não apenas os membros das Forças Armadas, mas também os Srs. Senadores que têm viajado para o Exterior, não ignoram as consequências desastrosas e principalmente onerosas para os Estados Unidos da América do Norte, de uma rivalidade que se implantou entre a marinha daquele país e a aeronáutica, a tal ponto que, em declarações recentes autoridades americanas deixaram transparecer, claramente, que essa rivalidade entre as duas forças terá sido uma das causas do atraso dos Estados Unidos em relação à Rússia, na questão dos teleguios e desses Sputniks e Exploradores, que vêm sendo lançados no espaço.

Sr. Presidente, a simples aquisição desse porta-aviões, já vem provocando choques de tal ordem do nosso País, que prenunciam outros muito maiores e mais sérios quando da sua entrada em serviço; será sem dúvida,

um pomo permanente de discórdia entre a Marinha e Aeronáutica. A que — entendo — por forma alguma, a Marinha abrirá mão do direito que se avoca de tripular a tomar conta integralmente do porta-aviões, da mesma forma que a aviação brasileira — por declaração dos seus mais classificados membros, jamais abrirá mão do que ela entende ser de seu direito: tripular todos os aviões existentes no País, e controlar todas as suas instalações.

A política de defesa firmada pelo Brasil é sem dúvida a da divisão nítida, adotada pelo Estado-Maior das Forças Armadas para as três armas: Marinha, Exército e Aeronáutica. Tanto assim que, em tempos passados, havia a aviação da Marinha e a aviação do Exército, fundidas quando da criação do Ministério da Aeronáutica.

A mudança dessa política, já adotada no País, só deveria ser concretizada — é o que entendo — depois de perfeito entendimento entre as três Forças Armadas, seguido da aprovação do Congresso Nacional, o órgão competente e constitucional, para tomar resolução dessa ordem.

O que lamento, no caso da Marinha, é que ela está criando, a seu talento, a "manu-militari", sem dar satisfação nem às outras duas Armas, sua própria Aviação Embarcada, sabendo de antemão ser contrária a opinião das duas outras Forças Armadas; e o que é mais grave — sem ouvir, previamente, o Congresso Nacional, e em última análise o contribuinte nacional, que um belo dia poderá vir a ser surpreendido com o encargo até de algumas dezenas de bilhões de cruzeiros, sem aviso prévio, a exemplo do que vem acontecendo com o porta-aviões, em que o Congresso vem sendo compelido a pagar sem discutir.

Entendo que, se a Marinha tivesse consultado, normalmente o Congresso sobre a oportunidade da aquisição do porta-aviões receberia um "não". E para a consequente criação, instalação e manutenção de uma "Aviação Embarcada" receberia "não", — às carradas. Parece evidente que foi em face de tais "nãos", que preferiu o caminho, que adotou, de assumir compromissos da ordem de bilhões em nome do fundo naval onde tinha recursos apenas da ordem de milhões, e que, em hipótese alguma, autorizava inovações, não só do alcance e amplitude da aquisição de um porta-aviões, e muito menos, da construção de bases aero-navais, tudo visando a imposição de uma nova e unilateral política da defesa, sem ouvir a conjuntura nacional.

Temos duros problemas mesmo militares a serem enfrentados e resolvidos, muitos deles com prioridade clara e nítida, no tocante à ampliação do poderio armado, e cuja conveniência sobre o discutível porta-aviões, ressalta aos olhos.

Há países empenhadíssimos em preparos para a eventualidade de uma guerra, como a Rússia, e que não possuem um único porta-aviões. Mesmo admitindo que se trate de assunto técnico — e que, o caso da Rússia, é de ordem continental, devido à sua posição geográfica e aos mares que a banham — mesmo assim vemos que, se essa arma fosse tão vital, teriam pelo menos algumas unidades, quanto mais não seja, apenas para treinamento.

Se esse porta-aviões fosse tão essencial para a Guerra, a Inglaterra não o teria encostado e muito menos o vendido, na atual situação internacional.

Também os Estados Unidos adotaram, recentemente, e creio que após a aquisição desse porta-aviões pelo nosso país, medidas no sentido de

encostar, nada menos de nove unidades de classe equivalente, e todas até então em serviço ativo.

Ao invés da inversão de alguns bilhões de cruzeiros na modernização e recuperação desse navio — que, afinal, não passa de arma em desuso — não seria mais econômico e prudente obter, pelo sistema de arrendamento ainda vigente, sobretudo com os Estados Unidos, sem custos muito menores, para treinamento, um desses porta-aviões da ativa, só agora encostados por aquele país? Não seria o caso de, com estes vasos de guerra emprestados, primeiro convencer a Nação, da essencialidade da Aviação Embarcada, para depois pleitear verbas substanciais?

Todos esses argumentos, Sr. Presidente, ressaltam o fato — básico e grave que já articulei: foram assumidos compromissos, da ordem de bilhões de cruzeiros, pelo Fundo Naval, que não deveria ter em caixa senão alguns milhões de cruzeiros, para fianças outras, na sua maioria de emergência.

Fato tão grave nos leva à conclusão irreversível de que devemos reorganizar a legislação desses fundos sobre os quais o Parlamento Nacional não exerce a sua função precípua e constitucional de fiscalização.

Para esse ponto peço a especial atenção do Congresso Nacional: a primeira razão a virar-se do lado de ter-se adquirido um porta-aviões, sem consulta prévia ao Parlamento, e que devemos abolir esses fundos sobre os quais o Congresso não tem controle. Nesse andar, o Congresso Nacional, poderá ser dispensado.

Se para compromissos da ordem de bilhões de cruzeiros não se procura ouvir o Congresso, para que dos ouviram quanto a questões relativas a verbas orçamentárias, enchendo páginas e páginas de papel, volumes e volumes, a fim de autorizarem-se até dezenas de milhares de cruzeiros, quando despesas vultosas são realizadas livremente, sem qualquer controle do Parlamento, em nome e por conta desses fundos, que ensejam ainda compromissos astronômicos, sem a prévia e devida coerência legal.

Sem ser jurista, posso proclamar evidentemente inconstitucionais, atos dessa natureza.

Penso, Sr. Presidente, estar colaborando com as autoridades constituidas, sobretudo das Forças Armadas, que cada um de nós tem o dever de amar e prestigiar, no limite de nossas forças, ao lançar esse apelo aos homens de bom senso, para que reformulem a política de defesa de nosso país e a continental.

O mundo está passando por uma verdadeira revolução no particular e, no Brasil, o que vemos, com a crescente aplicação das verbas da Receita em despesas com as Forças Armadas e o subdesenvolvimento cada vez mais se agravar, em detrimento da própria Defesa Nacional.

Encontra-se na Argentina o Senhor Ministro das Relações Exteriores, a fim de discutir com o governo daquele país vizinho meios e modos de combater o nosso "Sol disant", subdesenvolvimento, bem como fenômeno idêntico que se verifica em toda a América Latina; buscamos recursos na rica nação do norte, nos Estados Unidos, para a luta contra esse subdesenvolvimento. Devemos, com um pouco de bom senso, dar razão aqueles irmãos do norte, quando nos negam tais recursos, pois tudo que deles pleiteamos, via de regra, são importâncias menos substanciais, do que as que temos invertido, nos últimos anos, na aquisição de equipamentos que não terão serventia numa guerra.

Temos recebido, na América Latina, já não digo apenas no Brasil, aviões lindos, brilhantes, reluzentes, e tanques novíssimos; mas para que, se esses tanques têm couraça penetrável,

por simples bazucas. São via de regra tanques, aviões e outros armamentos que jamais comparecerão a um campo de batalha, cuja única utilidade e destinação no mercado internacional é: "Latin America".

Muitos alegam que precisamos treinamento, mas para que tanto treinamento com armas em completo desuso? Ao que estamos assistindo — os presidentes do Chile, do Peru e do Equador acabam de denunciar à toda a América Latina — uma nova corrida armamentista, cuja consequência é agravar o ritmo do empobrecimento desta e de outras Nações deste Continente.

O que os nossos Embaixadores e Ministros do Exterior devem prontamente buscar é uma reformulação, em termos modernos, da questão armamentista na América Latina, para darmos mais dos cérebros dos homens e da mocidade inteligente, e de nossos técnicos, mecânicos, homens capazes de, amanhã, tornarem difícil a ocupação do nosso território, ou pelo menos, muito difícil, para qualquer Nação que tenha a veleidade de ocupar um país da América Latina após guerra entre latino-americanos a qual superada, do passado. (Muito bem!)

ANEXO

Discurso pronunciado pelo Senador Coimbra Bueno em 1957, publicado no Diário do Congresso Seção II, de 25 de outubro de 1957.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Senador Coimbra. Bueno, segundo orador inscrito.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Não foi revisto pelo orador). Senhor Presidente, ocupo a tribuna apenas para ler três artigos publicados no "Correio da Manhã" dos dias 20 e 23 do corrente, de autoria do Tenente-Coronel-Aviador Edilio Caldas Santos e do Coronel-Aviador Nelson Baena de Miranda, para os quais peço a meditação do Sr. Presidente.

Em esses trabalhos os seguintes títulos: "O Navio-aeródromo "Minas Gerais", "A aviação embarcada no Brasil" e "De posto de observação à Força Aérea Unica".

Peço a especial atenção do Senado para o seguinte trecho de um dos artigos acima referidos:

"Nesta base, e aceitando que o recebimento do NAE seja feito em apenas um ano (os dez cruzadores levou praticamente isso) teremos no dia em que o NAE "Minas Gerais" chegar ao Brasil, gasto o total de: 52 milhões — material; 12 milhões — pessoal (sem incluir o custo do treinamento); 64 milhões de dólares ou seja, um mínimo de 2 bilhões e 120 milhões de cruzeiros".

"Esta quantia excede de cerca de 200 milhões de cruzeiros todo o orçamento da Marinha para 1956".

O NAVIO-AERÓDROMO

"MINAS GERAIS"

Edilio Caldas Santos, ten.-cel.-av. Tivemos a satisfação de verificar, no "Correio da Manhã" de 13 do corrente que o Comandante J. R. Lessa Aboim nos honrou com uma digna apreciação sobre o nosso trabalho "A Aviação Embarcada no Brasil".

Acreditamos construtiva e proveitosa a exposição de vista sobre assunto de pontos de importância para a Nação, sobretudo se feita com a elevação de espírito que caracterizou a crítica do Comandante Aboim, sem jamais descambar para o terreno indesejável da polémica.

Além de discórdias normais de alguns pontos em que o articulista foi mal informado, como por exemplo,

quando declara que "praças de excelente nível que, com alguma adaptação, farão a manutenção no escalão de bordo", o que está longe da realidade, pois a formação de especialistas leva anos e a manutenção de uma moderna unidade aérea de combate não se faz com pessoal que teve uma ligeira adaptação, há dois pontos no artigo do Comandante Abolin que devem ser esclarecidos:

a) O Comandante Abolin alega que a doutrina diz que a Aviação Naval é orgânica da Marinha; há divergências até hoje sobre a interpretação da palavra "orgânica" porém, somente no que diz respeito à subordinação, pois quanto a quem deve fornecer a parte de aviação, a doutrina diz, taxativamente sem margem a interpretações, que o pessoal técnico e de voo, além do material aeronáutico, serão fornecidos pela F.A.B.

b) Diz o Comandante Abolin que "só a Marinha deve opinar sobre o problema". Ninguém mais credenciado do que a Força Aérea para opinar sobre problemas de aviões e aviação, quer seja ela estratégica, de defesa aérea tática (de base terrestre ou embarcada), comercial ou de turismo. Todos são aviões, e tudo é aviação. E' para isto que Força Aérea existe. Além disso, pelo que estabelece a Doutrina, a FAB, tendo que fornecer o pessoal e o material de aviação, é obrigada a opinar a respeito, estando perfeitamente capacitada a fazê-lo, por ser única que possui experiência na operação de unidades aéreas de combate.

No caso em pauta, além da Força Aérea, deverá opinar também necessariamente, o Estado-Maior das Forças Armadas, o qual, a rigor, deve ter a última palavra cabendo a decisão final ao Congresso e ao Presidente da República.

A compra do NAE "Minas Gerais" é um fato consumado. A maneira pela qual ele vai ser tripulado — pessoal naval da Marinha e pessoal de aviação da FAB também já está definitivamente assentada pelo que determina a doutrina em vigor.

Esta a razão de não termos procurado em nosso trabalho "A Aviação Embarcada no Brasil" examinar o navio aeródromo em si e o que os seus 30 ou 35 aviões realmente podem fazer.

Dada, no entanto, a grande importância e atualidade do assunto, é necessário que se examine friamente o caso do navio aeródromo no Brasil, para que se tenha uma noção exata dos grandes problemas sobretudo financeiros, com que vamos nos defrontar num futuro próximo — todos nós, a Marinha, a Força Aérea e o Brasil, e do rendimento que vamos obter dos recursos empregados em apenas um setor de nossas atividades militares.

Analisaremos o problema sob dois aspectos igualmente importantes face à realidade brasileira — Emprego e Custo.

Mencionaremos, apenas, alguns fatos básicos fazendo ligeiras comparações. As conclusões ficam a cargo do leitor.

Emprego

As grandes potências que têm interesse em todos os oceanos do mundo pagam um preço elevado por uma arma cara porque não têm outra alternativa.

Assim, elas se vêem obrigadas a empregar navios aeródromos. Para manter suas linhas de comunicações em todo o globo, operando no Pacífico e no Oceano Atlântico, no Atlântico sul e no Índico.

Este problema, porém, e das nações que têm compromissos semelhantes.

No caso de uma guerra futura, a principal missão que as nossas forças aéreas e navais terão a cumprir, será a defesa das nossas costas e a

proteção das linhas de comunicações marítimas ao longo das mesmas, garantindo o tráfego dos comboios litorâneos.

No âmbito que nos compete, se conseguirmos realizar, com eficiência, a proteção de todos os comboios que transitarem pelos 8.500 km de nossas costas, tarefa muito acima das possibilidades dos meios de que dispomos atualmente, incluindo o NAE "Minas Gerais", teremos cumprido a nossa missão aeronaval de proteger as linhas de comunicações marítimas vitais a nossa subsistência, mantendo perto o tráfego com as Américas. Cobertura de comboios litorâneos foi o que fizemos na última guerra e será, obrigatoriamente e principalmente o que faremos na próxima.

Esta missão pode ser cumprida por aviões com base em terra ou por aviões embarcados.

Se utilizarmos com base em terra não haverá limitação de tipos, pois nossas bases aéreas, providencialmente colocadas ao longo das rotas dos comboios, permitem, no dia de hoje, a operação de qualquer tipo de avião de cooperação com a Marinha, inclusive a jato se assim o desejarmos.

Se utilizarmos a aviação embarcada, ficaremos limitados, quanto ao número e aos tipos de aviões empregados, pelo tamanho do navio aeródromo.

No futuro, como no passado, teremos no mínimo 4 comboios navegando simultaneamente dentro de nossa área de responsabilidade ao longo de nossas costas.

Um navio aeródromo só pode proteger um comboio de cada vez e enquanto o NAE estiver acompanhando um comboio que sobe na altura, digamos de Cabo Frio, haverá três outros comboios a milhares de quilômetros de distância e igualmente importantes para ser protegidos pelos aviões de patrulha, ataque e caça da FAB.

Então, o NAE cumpre apenas 25% da missão de proteger comboios litorâneos, e enquanto estiver fazendo isto não poderá fazer mais nada, cabendo a FAB não só os 75% restantes desta missão específica isto é, os outros 3 comboios, mas também todas as outras missões que surgirem pois o NAE "Minas Gerais", por mais eficiente que seja nunca poderá estar em dois lugares ao mesmo tempo.

Além disso, este NAE, ao sair do porto em caso de guerra exigirá quase toda a Marinha Brasileira para protegê-lo, de forma que todas as outras necessidades que surgirem terão que ficar a cargo do pouco que restar da Marinha e da FAB.

Custo

Daqui a dois anos, quando o NAE "Minas Gerais" chegar ao Brasil, somente o material terá custado entre 52 e 55 milhões de dólares. Isto é, no mínimo 4 bilhões e 169 milhões de cruzeiros.

Este total inclui a aquisição do casco, a modernização do mesmo que levará de 2 a 3 anos em estaleiros europeus, a aquisição dos aviões, de todo o equipamento destes aviões, do equipamento de hangar, de suprimento para estes aviões operarem 2 anos e diversas outras despesas.

Isto não inclui o treinamento do pessoal, que não é gratuito, nem o pagamento deste pessoal (mínimo de 1.500 homens), que, enquanto estiver no estrangeiro, consumirá, somente em folhas de pagamentos, em torno de 1 milhão de dólares por mês, a uma média de 600 dólares por homem.

Nesta base, e aceitando que o recebimento do NAE seja feito em apenas 1 ano 10 dos cruzadores levou praticamente isto), teremos no Jia em que o NAE "Minas Gerais" chegar ao Brasil, gasto o total de: 52 milhões — material; 12 milhões — pessoal (sem incluir o custo do trei-

namento); 64 milhões de dólares ou seja um mínimo de 5 bilhões e 130 milhões de cruzeiros.

Esta quantia excede de cerca de 200 milhões de cruzeiros todo o orçamento da Marinha para 1956.

Meditem sobre esta cifra, pois isto o Brasil pagará (não importa se através da Marinha ou se da Força Aérea), apenas para adquirir um navio aeródromo que lhe vai permitir operar cerca de 30 aviões.

Vejam agora o custo de operação.

A operação em porta-aviões, normalmente, dá mais acidentes do que a de bases terrestres. As estatísticas mostram que o desgaste normal de material aéreo de qualquer unidade embarcada, aliado a esta maior porcentagem de acidentes, exige a reposição deste material, em média, de 4 em 4 anos, isto é, razão de 25% por ano, ou sejam, cerca de 8 milhões de dólares.

Além disso, em exercícios há uma série de despesas relativas aos consumos de combustíveis para o NAE e para os aviões, bombas e foguetes para os aviões e grandes quantidades de munição para ambos, assim como muitas outras, que não estão sendo computadas no presente trabalho por variarem com a intensidade do treinamento e com a flutuação dos preços, mas que se elevam a vários milhões por ano.

E' do conhecimento geral que a operação de navios aeródromos é a mais cara que existe, e, para que se tenha uma idéia deste custo, basta mencionar aqui um dado estatístico publicado recentemente dos Estados Unidos: "cada tonelada de bombas lançada pelos aviões da Força-Tarefa 38 (composta de NAE) operando no Pacífico, custou 5 milhões de dólares e ocupou o trabalho de 200 homens. A mesma tonelada lançada pelos aviões da 26ª Força Aérea Estratégica, também operando no Pacífico custou 400 mil dólares e ocupou o trabalho de 20 homens".

Não se pode, por enquanto, fazer um cálculo preciso do custo de operação, mas pode ter-se a certeza de que em poucos anos ele ultrapassará de muito o custo de aquisição mencionado acima.

Mas o NAE está comprado, e a FAB, com a disciplina intelectual que sempre caracterizou sua atuação a serviço do Brasil, dará o melhor de seus esforços e esgotará suas verbas, juntamente com a Marinha, para que o Brasil obtenha o maior rendimento possível desse fabuloso empréstimo de capital.

A AVIAÇÃO EMBARCADA NO BRASIL

"Quebrar a Doutrina atual, criando uma Aviação Embarcada com pessoal e material pertencentes a Marinha, representa alterar a própria estrutura do Ministério da Aeronáutica e comprometer seriamente o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira necessária à segurança nacional; representa também sobrecarregar a própria Marinha com uma tarefa que ela dificilmente poderá executar a contento e encerrar exagerada e desnecessariamente nossas despesas militares a que deve ser evitado face à pouca disponibilidade de recursos financeiros com que conta o Brasil".

O autor do interessante e oportuno artigo é o Ten. Cel. Av. Edvílio Caidas Santos um dos oficiais mais distintos da FAB por sua cultura, educação e devotamento à Aeronáutica. Nasceu no Estado do Rio, em 10 de setembro de 1921; graduou-se piloto aviador militar pela Escola de Aeronáutica dos Afonsos (turma de 1921) tendo desempenhado diversas importantes missões, destacando-se a de Instrutor de Voo da Escola de Aeronáutica. Serviu em diversas Unidades da FAB no Norte, durante a úti-

tima guerra, quando totalizou cerca de 500 hs. em missão de patrulhamento, serviu na Escola de Comando e Estado Maior Fort Heavenworth nos E.E.U.U. Possui todos os cursos da Aeronáutica, inclusive o de guerra anti-submarina (nos Estados Unidos: Tática Aérea - Comando de Estado Maior da Aeronáutica) e Curso Superior de Comando e Comandante de Esquadrão de Belém e Ministro da Aeronáutica e atualmente serve na Escola Superior de Guerra. Tem mais de 4.000 horas de voo.

O presente trabalho visa analisar o problema, na Aviação Embarcada no Brasil, sob a luz fria dos fatos, para que fique bem clara a realidade brasileira.

Salientaremos os pontos básicos e importantes, a fim de que se forme uma idéia precisa sobre o assunto e não se corra o risco de adotar soluções onerosas e difíceis que fatalmente nos conduziriam a uma dispersão de esforços altamente prejudicial aos interesses da Nação brasileira, abandonando outras que alcançam os mesmos objetivos de maneira mais rápida, barata e eficiente.

Inicialmente conceituaremos o Poder Aéreo com relação aos outros poderes na guerra moderna. Em seguida, abordaremos o problema da Aviação Embarcada no Brasil.

O Poder Aéreo

Dentre as inúmeras autoridades mundiais que se manifestaram oficialmente sobre o valor do Poder Aéreo na guerra moderna como Churchill, Eisenhower e muitos outros, poucos terão se pronunciado de maneira tão clara e incisiva como o general Montgomery, ao realizar a conferência intitulada "A Força Mutável da Guerra", na "Royal United Services Institution" em Londres em 1955.

Entre muitas outras considerações as declarações de Montgomery sobre este assunto específico podem ser assim resumidas:

"O Poder Aéreo é o fato dominante da guerra futura. Ele é indivisível. Ao dividi-lo em compartimentos estaremos apenas desintegrando a sua maior característica — a flexibilidade.

Os principais fatores na determinação do grau dessa flexibilidade são os processos do comando e controle, o alcance da arma aérea e a mobilidade do equipamento de apoio.

A flexibilidade e o controle centralizado das forças aéreas num teatro de guerra são vitais para o sucesso.

Se perdermos a guerra no ar, perderemos total e rapidamente. Em qualquer conflito futuro teremos que vencer a guerra aérea. Isto não será conseguido a não ser que se permita às forças aéreas recuperarem sua unidade e sua flexibilidade, e que o comando aéreo seja organizado de acordo com essas premissas.

E' vital que este assunto seja colocado, desde logo, no mais alto nível político.

Há de chegar a época em que se mares serão controlados pelo ar.

A vasta organização aérea a serviços dos exércitos terrestres deve ser controlada pelas forças aéreas.

Se o que digo tem algum valor, então o futuro exigirá — maiores forças aéreas — exércitos regulares de menores efetivos — menores esquadras.

Militarmente falando, a finalidade principal do Poder Aéreo é alcançar sobre o inimigo uma superioridade que assegure a vantagem de utilizar o espaço aéreo em proveito próprio, negando, ao mesmo tempo ao adversário, esta utilização.

O desenvolvimento do Poder Aéreo alterou radicalmente os antigos conceitos tradicionais de poder nacional. O meio "tático" do poder aéreo modificou as condições sob as

quais se exercia o controle de territórios e oceanos. O apoio aéreo, protegendo nossas forças de superfície e atacando as do inimigo, tornou-se o fator decisivo dos encontros terrestres e navais.

Os exércitos e esquadras não determinam mais sozinhos os resultados.

Em hipótese alguma poderão as forças de superfície ser empregadas sem a participação decisiva das forças aéreas em todas as fases da luta. No entanto, somente as forças aéreas podem ser empregadas militarmente em operações independentes da ação de outras forças, visando diretamente o coração do inimigo com ataques em massa aos seus centros industriais, militares e à sede do seu governo nas primeiras horas que se seguem à declaração de guerra e muito antes que as forças de superfície se desloquem, sequer para as zonas de combate, considerando-se, ainda, que nem mesmo este deslocamento poderá ser feito se não contar com proteção aérea.

Assim, a força aérea aparece no fim do último conflito mundial como a força militar preponderante.

Cumpra mencionar aqui a opinião de Eisenhower sobre o assunto:

"O conceito do Exército sobre o princípio de organização de terra, mar e ar das forças armadas é bem conhecido; ele aceita, sem reservas, o conceito de papéis complementares — ar, terra e mar — e, conseqüentemente, a dependência mútua entre os três componentes das forças armadas.

Baseado nesse conceito de três forças, surge o axioma de que nenhuma delas deve conseguir as armas ou equipamentos necessários à realização de missões conjuntas, só para si, se essas armas ou equipamentos repetirem, desnecessariamente, as características ou os fundamentos das outras duas forças.

O emprego da arma aerotática na 2ª Guerra Mundial constitui uma demonstração admirável da aplicação desse conceito em um problema específico.

A experiência provou o controle do ar, condição inicial legítima para a condução das operações terrestres, em uma determinada área, foi ganho com o máximo de economia pelo emprego das forças aéreas operando um só comando. O fato de que as unidades aerotáticas devem ficar sob o controle da Força Aérea e não do Exército, é opinião pelas inúmeras provas oferecidas pela 2ª Guerra Mundial, as quais não são o único motivo.

Também Winston Churchill, falando em Boston em 1949, declarou o seguinte:

"Para o bem ou para o mal, o domínio do ar é hoje a expressão suprema do poder militar, e as esquadras e exército, ainda que necessários, devem aceitar um papel secundário.

Esta primazia não lhe foi reconhecida gratuitamente, mas afirmou-se pela experiência da guerra.

A obtenção da superioridade aérea é a alma de toda estratégia militar moderna, a condição "sine qua non" para que quaisquer operações de superfície possam ser sequer iniciadas, e isto se tornará cada vez mais verdadeiro, à medida que a eficiência das armas aumenta.

Para que isto seja obtido é necessário tirar o maior partido possível da flexibilidade do poder aéreo, o que só se consegue com o controle centralizado das forças aéreas no teatro de guerra.

O estabelecimento de forças aéreas separadas e rivais para cada uma das três forças armadas com uma triplicação da vastíssima estrutura de apoio, implica em uma enorme dispersão de esforços e em um emprego descoordenado, desafiando

os princípios militares fundamentais da Economia de Forças e Unidade de Comando, reduzindo a flexibilidade e conduzindo, fatalmente, a um enfraquecimento geral do Poder Aéreo da Nação.

Os Estados Unidos com a riqueza e a fartura de meios de que dispõem permitiriam que suas forças armadas fossem crescendo à vontade e desordenadamente até atingirem a situação de seus meios aéreos, onde a duplicação de esforços se encontra a cada passo mas que não há força política que consiga corrigir por já ser uma situação de fato, principalmente porque a astronômica riqueza da Nação americana consegue suportar a enorme sangria nos cofres do Estado que daí resulta.

Assim lá encontramos a Marinha com a sua própria força aérea — a Aviação Naval, e um exército para o seu uso particular — o Corpo de Fuzileiros Navais, especializado em desembarques anfíbios e destinado a executar parte das missões que são atribuições precipuas do Exército próprio dito.

Alega a Marinha que os Fuzileiros Navais são imprescindíveis devido à sua especialização em desembarques anfíbios. Na maior operação anfíbia da história, que foi a da Normandia, não havia um único fuzileiro.

Este exército particular da Marinha, por sua vez, possui sua própria força aérea privada — a Aviação dos Fuzileiros Navais, que nada tem a ver com a Aviação Naval.

A Marinha se constitui assim em um Departamento de Defesa — completo, possuindo, inclusive, duas forças aéreas.

Por seu turno, o Exército possui uma frota constituída por seus navios de transporte de tropas e reclama atualmente cada vez mais meios aéreos orgânicos.

Em tal conjuntura, seria perfeitamente justo que a Força Aérea possuísse uma frota naval própria para o suprimento de suas bases e um exército particular para defendê-las.

Considerando, ainda, a Aviação dos Guarda-Costas, chegamos ao absurdo de encontrar, nos Estados Unidos, 5 forças aéreas diferentes, separadas e praticamente autônomas sem quaisquer relações entre si, nem mesmo de cordialidade: — A Força Aérea — a Aviação Naval — a Aviação dos Fuzileiros Navais — a Aviação do Exército — a Aviação dos Guarda-Costas.

Cada uma dessas forças aéreas, além do material aéreo, possui suas próprias bases, parques, depósitos, escolas, etc.

Este estado de coisas constitui um problema permanente e difícil, com rivalidade e atritos entre as três forças armadas, as quais constantemente estrangulam para o âmbito internacional, com grave desprestígio para as forças armadas norte-americanas.

Esta fonte permanente de discórdia já foi superada no Brasil com a criação do Ministério da Aeronáutica.

A AVIAÇÃO EMBARCADA NO BRASIL

O Brasil já possui uma Aviação Naval subordinada à Marinha e uma Aviação Militar do Exército.

Em 1951, o Governo Brasileiro reconheceu a necessidade de um controle centralizado e visando acabar com a duplicação de esforços que resultaria em gastos elevados e desnecessários para acompanhar o desenvolvimento que seria imposto pela guerra, fundiu as duas em uma Força Aérea única e independente.

Este conceito unificado da Aeronáutica Militar no Brasil está substanciado no art. 1º do Decreto-

lei nº 2.888, de 16 de setembro de 1946, que organiza o Ministério da Aeronáutica e que diz:

"Art. 1º O Ministério da Aeronáutica incumbem-se de todos os assuntos referentes à Aeronáutica Militar e Civil, competindo-lhe basicamente:

- a) cooperar com os demais órgãos do Governo para garantir a ordem legal e assegurar a defesa nacional;
- b) organizar, aparelhar e adestrar a Força Aérea Brasileira;
- c) orientar, desenvolver e coordenar a Aeronáutica Civil e Comercial;
- d) coordenar e incentivar as indústrias aeronáuticas no país".

O espírito da lei, ao concentrar toda a Aeronáutica num único Ministério foi o de uma sã Economia de Forças, indispensáveis à consecução dos objetivos que se tinha em vista e, ainda, altamente desejável face à realidade brasileira de precariedade de recursos, principalmente financeiros.

De fato, a obtenção destes objetivos, satisfazendo às necessidades inadiáveis da guerra e acompanhando, posteriormente, o progresso do país, ao qual nossa Força Aérea tem prestado os mais assinalados serviços em inúmeras setores de atividades, não seria possível se não tivesse havido uma concentração de meios de esforços, sob uma direção e comando únicos.

Simultaneamente após a centralização de toda a Aeronáutica em seu Ministério próprio, a aviação comercial brasileira desenvolveu-se, num ritmo nunca igualado no Brasil em outros ramos de atividade e constitui, hoje um orgulho para todos os brasileiros.

O acerto da direção de concentrar a Aeronáutica foi fartamente comprovado com o grande desenvolvimento alcançado em todos os seus setores.

Tudo isto foi conseguido por um custo muitíssimo menor do que o que teria sido exigido por duas aviações separadas, independentes e rivais.

Assim, a Força Aérea Brasileira cresceu, à medida que o país progredia, aumentando seus quadros e adquirindo mais aviões para cumprir as missões que as necessidades militares e civis que a Nação lhe impunham.

Tanto em pessoal como em material, a parte que vira de uma força aérea — aviões e suas tripulações, constitui cerca de 10% do total. Os outros 90% são constituídos pela infraestrutura de apoio — pessoal e material de manutenção e suprimento, de todos os serviços de base, das inúmeras escolas necessárias à formação dos técnicos em dezenas de especialidades diferentes, dos parques dos depósitos, enfim, de um conjunto enorme, pesado e dispendioso de instalações de toda natureza de que uma força aérea necessita para manter o avião no ar e que a FAB já possui articuladas em todo o território brasileiro como se faz necessário, principalmente, pequena parte dos 10% já existentes e em funcionamento, cumprir todas as missões de cooperação necessárias à proteção aeronaval de nossas comunicações marítimas.

A criação de uma Aviação Embarcada pertencendo à Marinha, separada e rival da Força Aérea, implica em, além de fragmentar o poder aéreo prejudicando seu comando centralizado, duplicar os 90% de recursos de apoio em terra, com um custo astronômico e uma dispersão que fatalmente prejudicaria as duas comprometendo o cumprimento das missões de ambas.

Que ninguém se iluda a esse respeito. Mesmo que no início as intenções fossem realmente de possuir apenas o escalão aéreo sob o título

de Aviação Embarcada da Marinha e de utilizar toda infraestrutura já existente na FAB, com o correr do tempo, inevitavelmente iriam sendo criadas instalações de toda natureza dentro da própria Marinha, e, no futuro, fatalmente surgiria a nefasta duplicação de órgãos de apoio, nos conduzindo à situação encontrada a cada passo nos Estados Unidos, de existirem num mesmo local, dois parques, depósitos ou escolas, fazendo o mesmo tipo de trabalho, porém separados e antagônicos, um da Marinha e outro da Força Aérea.

Considerando que um Parque de Aeronáutica como o de São Paulo, se compõe de mais de 2.000 especialistas e de maquinaria e instalações no valor de muitas centenas de milhões de cruzeiros, nenhum brasileiro pode, com conhecimento de causa, advogar uma duplicação desnecessária de tal envergadura.

Parece-nos que sob o ponto de vista logístico e de apoio — o mais difícil e mais oneroso — a solução de duplicar tudo o que existe não pode ser adotada de sua consciência por nenhum brasileiro digno deste nome.

Do ponto de vista operacional, longos tratados podem ser escritos, com divagações sem fim, analisando episódios das guerras passadas, e todos chegariam ao mesmo resultado: No caso brasileiro a missão pode ser cumprida por uma Força Aérea única tanto operando de terra como de navios.

DOCTRINA DE EMPREGO DA FORÇA AÉREA NO BRASIL

Face a tudo isso, desde que terminou a 2ª Guerra Mundial que o Governo Brasileiro tem se preocupado com o problema, tendo as autoridades militares estudado profundamente o emprego da Força Aérea no Brasil, principalmente no aspecto da cooperação com o Exército e com a Marinha, a fim de evitar choques e conflitos entre os interesses das três Forças Armadas.

Em 1947, no governo do Marechal Dutra e sendo chefe do Estado-Maior das Forças Armadas o marechal Célio Obino, foi, pela primeira vez, fixada uma Doutrina, após a necessária consulta aos Estados-Maiores das três Forças Armadas.

Em 1952 o assunto foi reaberto para novos estudos e, em fevereiro de 1954, sendo chefe do Estado-Maior das Forças Armadas o marechal Mascarenhas de Moraes, foi confirmada em suas linhas gerais a Doutrina, fixada em 1947.

Essa Doutrina, que está em vigor até hoje, foi firmada considerando, entre outros fatores, que a unificação de todos os meios aéreos em um único Ministério representa uma sã aplicação do princípio de Economia de Forças no quadro real da situação brasileira que não comporta, de forma alguma, dispersão dos reduzidos meios existentes.

De acordo com a Doutrina em vigor, a Aviação Embarcada, tanto no caso dos navios aeródromos, como no de elementos de ligação e observação (helicópteros), embarcados em outras unidades navais, terá seu pessoal técnico e de vôo, assim como todo o material e equipamento aeronáutico, fornecidos pela Força Aérea Brasileira.

Esta é a Doutrina que estava em vigor quando a Marinha comprou o navio aeródromo "Minas Gerais" e esta é a Doutrina que está em vigor até hoje.

Quebrar a Doutrina atual criando uma Aviação Embarcada com pessoal e material pertencentes à Marinha, representa alterar a própria estrutura do Ministério da Aeronáutica e comprometer seriamente a de-

envolvimento da Força Aérea Brasileira necessário à segurança nacional; representa, também, sobrecarregar a própria Marinha com uma tarefa que ela dificilmente poderá executar a contento e onerar exagerada e desnecessariamente nossas despesas militares o que deve ser evitado face à pouca disponibilidade de recursos financeiros com que conta o Brasil".

"DE PÓSTO DE OBSERVAÇÃO A FORÇA AÉREA ÚNICA"

Nelson Maene de Miranda, Cel. av. O autor do presente artigo cel. av. Nelson Baena de Miranda serve presente na Esc. Superior de Guerra, integrando o Corpo Permanente. Nasceu nesta Capital a 22 de março de 1913; ingressou na Escola Naval em 10 de março de 1911 e declarado Guarda-Marinha em 31 de outubro de 1934. Ingressou na antiga Escola de Aviação Naval em 1934 passando para o Corpo de Aviação da Marinha em 1 de julho de 1938 e promovido ao posto de capitão-tenente-aviador naval em 1 de julho de 1940. Criado o Ministério da Aeronáutica e em 20 de janeiro de 1941, foi para ele transferido, no posto de capitão-aviador tendo sido promovido — sempre por merecimento — ao posto de major ten. cel. e cel. av. em 20 de janeiro do ano passado. Serviu quando oficial da Marinha em diversos vasos de guerra e como aviador naval serviu na Base Aérea do Galeão e na Escola de Aviação Naval como instrutor e posteriormente professor do Curso de Pilotos Aviadores da Reserva da Aviação Naval. Na FAB exerceu diversas importantes missões, destacando-se a de chefe da 1ª e 2ª Seção do Estado-Maior do Comando do 2º Zona Aérea; na Diretoria de Rotas Aéreas; diretor do Ensino da Escola de Especialistas; instrutor-chefe da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e instrutor-chefe da Escola de Guerra Naval como assessor técnico de Aeronáutica. Comandou a Base Aérea de Brasília e foi instrutor-chefe do Curso Superior de Comando do ECEMAR. Foram atribuídas na FAB diversas durante a guerra inclusive no transporte de aeronaves em zona de guerra. Foi possuidor do "Cruz de Aviação"; Medalha do Atlântico Sul e Ordem do Mérito Aeronáutico.

O AVIÃO COMO SERVIÇO

A primeira aplicação militar no avião, foi a de posto de observação aérea. Tão eficiente se demonstrou essa observação indiscreta, que o inimigo lançou-se na destruição desse posto procurando obter o privilégio de uso. Nasceu, assim, a luta pelo domínio do ar. Evidentemente que nessa época, os combates aéreos eram grosseiros e tinham caráter de duelo.

Evoluir o avião, de posto de observação aérea para posto de direção de tiro de artilharia foi meramente uma questão de comunicação e não de aviação. Provediu, sim, o avião como um prolongamento dos meios terrestres e navais, solucionando desta forma, problemas de engajamento das forças de superfície.

a adaptação progressiva do aviador, ao novo meio físico em que passou a atuar, o espaço aéreo, resultou que novos horizontes lhe foram desvendados. Começou percebendo a si mesmo, se não seria mais fácil lançar as grandes de artilharia de bordo de seu avião, do que dirigir o fogo dessas peças.

Nesse interim, reforçou o almirante Stirling ao general aviador Doolittle, que como outros, haviam conquistado, das alturas, visão mais ampla e mais penetrante no futuro.

Assim se expressou o almirante Stirling:

"O avião tem uma função definida na organização da artilharia de cada navio. Os aviões serão os olhos da esquadra. A formação obida pelo

esclarecimento aéreo terá um efeito de grande alcance sobre a disposição tática da esquadra".

Realmente este era um dos poucos esclarecidos, e por isto previa o valor futuro do avião, na decisão das batalhas navais, mas, felizmente, só porque não raciocinava como aviador, não pôde antever o que este avião poderia realizar em benefício, não só da esquadra, mas, sobretudo, da segurança de seu país, realizando bombardeios, passando a decidir as batalhas navais.

Como se vê, esse homem, aparentemente unha mentalidade aeronáutica, esclarecida, avançada para a época, uma vez que se gastava por ser o defensor do avião, por achar que o avião era importante para a Marinha, como "o nos da esquadra". No entanto, o fato de raciocinar na base de meios navais e não de meios aéreos, cegou-o, não o deixando perceber que essa etapa do avião como serviço já estava sendo superada. O avião progrediu rapidamente, tornando-se, em pouco tempo, o *canhão de maior alcance das esquadras e não apenas seus olhos*.

O AVIÃO COMO ARMA

Conquistada a possibilidade de realizar bombardeios aéreos, novos horizontes se abriram aos aviadores. Passaram imediatamente a solicitar maiores verbas para consuir avôes com maior alcance. Não era mais possível conter os aviadores, com pertencentes a um serviço, uma vez que a aviação já se havia emancipado, como Arma Aérea, das forças navais e terrestres. Essa época, portanto, comportava a existência da Aviação Naval militar etc. pois que a aviação era mera arma dessas forças.

A necessidade crescente de maiores verbas para a construção de melhores aviões de bombardeio resultava no decréscimo consequente, das verbas a serem destinadas às demais armas dessas forças de superfície.

Surgiram então declarações intempestivas. O chefe do E. M. do Exército do EE.UU. disse, à época, que o raio de ação de um avião do exército, não deveria exceder de três dias de marcha da infantaria.

O almirante King havia declarado que a Aviação do Exército, não deveria ultrapassar a linha da costa.

Os aviadores, ao contrário, já nessa ocasião, viam claras as possibilidades do avião de bombardeio, passando então a pleitearem não ser mais, apenas um elemento auxiliar da Infantaria ou da Esquadra. Lutaram por uma Força Aérea única, na qual pudessem, concentrando os meios que lhe coubessem, dispor do máximo de recursos para cumprir sua missão. Assim seria evitado o desperdício das desnecessárias duplicações dos serviços, de dois aeródromos em cada ponto da costa, como se vê em Washington e outros lugares consequentemente, de investimentos inúteis e em prejuízo da segurança americana.

Para investigar o problema da Força Aérea, o presidente dos EE.UU. criou a "Junta Baker", a qual depois de realizar suas investigações, firmou a Política Aérea para a América do Norte, tendo em vista os dez anos subsequentes.

Apreciemos como o desconhecimento dos problemas de avião, pôde induzir ao erro gente honesta, só por basear seu raciocínio em princípios tradicionais de emprego de forças de superfície, ou seja, a falta de uma mentalidade aeronáutica.

Disse a "Junta Baker":

"As limitações do avião mostram que as idéias de que a aviação agindo sozinha, pode dominar as vias de comunicações marítimas ou defender a costa, ou ainda, produzir resultados decisivos, são todas visionárias, como é a idéia de que é necessária uma Força Aérea grande para defender o nosso país".

Hoje depois de assistirmos Pearl Harbor, depois de termos em 1941, como foi testemunhado por Churchill em sua declaração, que a Luftwaffe havia fechado as vias de comunicações marítimas do Mediterrâneo à esquadra inglesa, já podemos afirmar que a "Junta Baker" equivocou-se — eles não eram tão visionários.

Vimos mais, que em MIDWAY, MAR DE CORAL e outros, a aviação, mesmo distante 200 milhas da Esquadra apoiada, produziu resultados decisivos, defendeu a costa, expulsou a esquadra japonesa e salvou o HAWAII e AUSTRÁLIA da invasão.

Vimos ainda mais, o que os grandes aviões de bombardeio, daquela época, os B17 e B24 fizeram na Europa e os B29 no Japão, decidindo a guerra ao mesmo tempo que poupavam milhões de vidas americanas.

Finalmente se ainda hoje temos assegurada a liberdade dos países ocidentais, devemos unicamente ao tremendo poder de *retaliação* da Força Aérea Estratégica Americana e a extrema, mobilidade e auto-suficiência, das Forças Aéreas Táticas desse mesmo país.

O AVIÃO COMO FORÇA

Como se vê, é preciso que nos mantenhamos atualizados, acompanhando o progresso da ciência e compreendemos que já vivemos a era do Satélite Artificial, para que não venhamos incorrer no mesmo erro da "Junta Baker".

Lembremo-nos que o almirante Stirling, que parecia ter mentalidade aeronáutica, debatia-se pelo desenvolvimento do avião como um serviço quando a aviação já se impunha como arma.

Mais tarde, vimos outros destacados porém, mal esclarecidos elementos, lutarem pela conservação do avião como Arma, como um canhão de maior alcance, quando o seu tempo já havia passado. No entanto, o progresso não se agrihóu no tempo. O poder de penetração e de alto poder de destruição do avião moderno acrescido de suas características de alta flexibilidade e mobilidade já haviam assegurado a capacidade de controlar e utilizar o espaço aéreo por meio dos engenhos nele empregados. Já havia surgido o terceiro poder — O PODER AÉREO.

Vejamos como é diferente a palavra do general do Exército MARCEL CARPENTIER quando então comandante das Forças Terrestres do Teatro de Operações Centro Europeu da NATO:

"Só há uma noção válida para ela (Força Aérea): o limite do raio de ação de seus aparelhos. Os aviadores têm a impressão de estar "metidos num espartilho", quando se lhes fala de Zona de Ação. Eles salientam muito justamente, que a fixação para as Forças Aéreas, de limites de Zonas de Ação, tais como as concebem os chefes do Exército, seria um prejuízo para o alto rendimento e a saúde noção do "pleno emprego" da aviação".

Portanto, aqueles que ainda não possuem mentalidade aeronáutica, não podem compreender a razão pela qual deve-se ter uma Força Aérea Única, indivisível.

Precisamos reagir contra o conservantismo e o tradicionalismo, pois que a França pagou muito caro em construir uma LINHA MAGINOT, para fazer face a uma guerra futura mas nos moldes da passada.

Criar, nos dias de hoje, uma Aviação Embarcada própria da Marinha, portanto retornar o avião a condição de arma de esquadra por ter sido eficiente no passado, é não viver o momento presente, é não conhecer as possibilidades dos aviões de hoje e construir a LINHA MAGINOT BRASILEIRA.

Lembremo-nos que com o avanço da ciência evoluem os meios de guerra. Portanto devemos em vez de adaptá-los à guerra passada, aprovei-

tar a experiência adquirida para enquadrar os novos meios à guerra do futuro.

Não desejamos, não devemos nem podemos regredir, voltando a ter no Brasil, Aviação Naval e Aviação do Exército, principalmente depois de já as havermos possuído e extinguidas, e sobretudo por não mais comportar nos dias de hoje, o avião como arma.

O PODER AÉREO baseia-se hoje na Força Aérea Única não só para decidir as guerras, mas também para assegurar a proteção às Forças de Superfície, com todo o potencial dessa Força Aérea Única, no local em que se fizer necessário e no momento oportuno seja no interior do continente, seja em pleno oceano, quer utilizando bases terrestres quer operando de bordo de navios.

Em vez de um potencial aéreo restrito e diminuto, fruto das limitadas aviações próprias e de uso exclusivo, desejamos que a Marinha seja apoiada por toda a FORÇA AÉREA BRASILEIRA, com todo o poder que nós brasileiros tivermos capacidade de lhe proporcionar.

A aquisição da NAE e os consequentes, aviões inferiores, para que possam pousar e decolar dessas bases flutuantes, dessas pistas estreitas e pequenas, resulta um dispendioso escoamento de recursos nacionais principalmente quando se pensa em atenuar esta situação, aumentando os impostos.

É preciso dizer que nós já possuímos um rosário de excelentes aeródromos no nosso litoral, do qual a FAB poderá cumprir sua missão, como já o fez na guerra passada. Convém salientar que se operando, nesses aeródromos que a nossa Aviação Comercial conquistou o 2º lugar no mundo em tráfego aéreo e em extensão de linhas aéreas. Portanto, se nos é possível proteger os comboios, defender a costa e expulsar o inimigo naval de nossas águas, desses aeródromos no litoral, para que desviarmos recursos item crítico nacional, para REGREDIRMOS a uma Aviação Embarcada própria da Marinha, quando a era da Arma Aérea do avião como canhão de longo alcance já são histórias de um passado distante. Além do mais o Brasil não possui possessões distantes a proteger nem a nossa Constituição nos permite fazer guerras de conquistas.

Finalmente, e as nossas condições econômico-financeiras não permitem que tenhamos uma FAB, como a Segurança Nacional nos impõe, como lançar para termos duas aviações inevitavelmente mais fracas?

EXTINTAS NO BRASIL, A AVIAÇÃO NAVAL E A AVIAÇÃO DO EXÉRCITO.

Problemas semelhantes vivemos nós aqui no Brasil, enquanto nos debatamos pelo desenvolvimento de nossas armas aéreas, dentro das nossas respectivas forças de superfície.

Jocosamente, diziam os nossos colegas: "Desenvolver a aviação como vocês querem, é uma aberração. Por acaso vocês já viram, um animal que tivesse o rabo maior que o corpo?" Por esta razão, nós da extinta Aviação Naval, tínhamos as nossas verbas limitadas, as quais sempre eram apreciadas no âmbito das necessidades navais e o avião, como "lhos da esquadra", cabendo-nos assim um diminuto quinhão do orçamento da Marinha. Esqueçiam-se até de dentro da própria Marinha já havíamos nos emancipado, pois constituímos um corpo separado, o CORPO DE AVIADORES NAVAIS.

Por essas razões, em 1941, houve por bem o Sr. Presidente da República, EXTINGUIR a Aviação Naval e a Aviação Militar no mesmo tempo que criava no Brasil uma Força Aérea Única — A FAB.

Em 1947, o Estado Maior das Forças Armadas elaborou a Doutrina de apoio da FAB às forças de superfi-

de sendo nesta data aprovada pelo Sr. Presidente da República.

Em 1952, voltou o Sr. Presidente da República a se pronunciar a respeito, determinando o cumprimento da Doutrina já firmada e aprovada em 1947.

Em 1954, reafirmou a sua decisão de manter no país, a FAB como Força Aérea Única, e que **TODO PESSOAL e MATERIAL** a constituir a **AVIAÇÃO EMBARCADA**, continuaria a ser da FAB.

CONCLUSÃO

Podemos pois concluir:

— Que depois de havermos evoluído em Força Única — a FAB — regredimos à aviação como arma, criando uma aviação embarcada própria da Marinha, seria cultural perigosamente reminiscências de um passado morto e colocar pontos de vistas unilaterais acima da segurança nacional.

— Que tendo existido e com muito mais forte razão existindo hoje motivos para uma Força Aérea Única e indivisível — a FAB, quer nos parecer que somente ao Ministério da Aeronáutica cabem os organismos para a aquisição de aviões e helicópteros.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO DE 25 DE NOVEMBRO DE 1959, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Para explicação pessoal — Não foi revisito pelo orador) — Sr. Presidente, pedi a palavra para explicação pessoal, a fim de esclarecer pontos dos discursos dos eminentes Senadores Mem de Sá, Saulo Ramos e Jefferson Aguiar, visto que o Regimento não permite apartes nos encaminhamentos de votação.

Quando ao Senador Mem de Sá, S. Ex.^a considerou os Fundos Naval, Aeronáutico e outros como incontroláveis pelo Parlamento Nacional ou pelo Tribunal de Contas; quanto a esta parte estou de acordo com sua Excelência e julgo que, o Senador Cunha Mello, que funcionou muitos anos neste Tribunal, e quem poderá prestar boas informações ao Senado.

Venho contudo salientar a diferença fundamental entre a administração desses Fundos e a NOVACAP, a meu ver confundidos pelo nobre Colega do Rio Grande do Sul.

A NOVACAP tem uma direção da qual participam elementos dos Partidos majoritários, isto é, do Governo, e da Oposição. Sem Conselho Fiscal idêntico ao de qualquer sociedade anônima, é igualmente formado por membros dos Partidos majoritários e do minoritário, com maior representação na Câmara dos Deputados. É, portanto, uma sociedade anônima *sui generis*, revestida de todos os característicos de sociedade anônima.

Fui contrário à forma por que se constituiu a direção dessa companhia; sempre achei que a adaptação de um sistema, que obteve êxito nos Estados Unidos não aprovaria no Brasil, porque naquele país existem como sabemos, apenas dois partidos fortes: o Republicano e o Democrático, os demais não têm expressão. No Brasil, porém, funcionam mais de doze agremiações partidárias, e o resultado foi o que prevê a Administração da NOVACAP, que é híbrida, está encontrando dificuldades com as situações surgidas durante a construção de Brasília, dados os ataques que lhe fazem muitos sem se saber se endereçados ao Governo ou à Oposição.

Tenho a impressão de que também os partidos do Majoritário e Minoritário, têm, como o Executivo, respon-

sabilidades na Novacap e portanto não só um, mas uns e outros têm a obrigação de explicar ao país, ao povo e ao próprio Congresso, o que se passa na direção, em comum, desta Empresa.

Sr. Presidente, com relação à oração dos nobres Senadores Saulo Ramos e Jefferson Aguiar estou inteiramente de acordo; e subscrito as justas referências ao nobre Amiranho Matoso Maia, bem como à Marinha Brasileira. Igualmente sou amigo e admirador do atual Ministro da Marinha.

Discordo, é da argumentação expendida não só pelo nobre Senador Saulo Ramos, como pelo nobre Senador Jefferson de Aguiar, quanto a citações de autoridades militares, algumas já reformadas, ou falecidas em seus países. Ao falar-se da atuação dos porta-aviões ao tempo da última guerra, quando os Estados Unidos atacaram o Japão, devemos lembrar que o assunto vem sendo revolucionado, de ano para ano e, até, de mês para mês. Estamos na época dos *Sputniks*, dos *Vanguardas*, dos *Explovers*, dos teleguiados e de outras armas estratégicas que a cada momento revolucionam os arsenais do mundo.

Conforme já declarei, tive o cuidado de pedir ao Senado mandasse traduzir, para conhecimento dos Senhores Deputados e Senadores, recente artigo publicado na Revista técnica americana "Fortune". Entendo que o debate em termos elevados, não atacando a Marinha e muito menos os seus Dignos Membros, pois não é o caso, dirá se devemos ou não cogitar da manutenção de um Porta-Aviões. A meu ver não se trata de comprar ou deixar de comprar um porta-aviões à custa de bilhões, e que, eventualmente, poderá voltar a ser encostado aqui no Brasil, como já estava na Inglaterra, mas de instalar ou não uma aviação embarcada, ao custo de dezenas de bilhões.

Uma circunstância deixei sempre bem clara ao ocupar-me do assunto. Em primeiro lugar é claro deve o Brasil honrar os compromissos assumidos no Exterior e pagar o que autoridades brasileiras adquiriram, em seu nome. Nossos compromissos, repito, devem ser honrados. Essa a preliminar.

Quando ao porta-aviões, o que devemos resolver, no meu fraco entender, é *sim ou não* para montagem, aparelhamento, instalação e funcionamento de uma Aviação Embarcada.

Ninguém concebe, em sua consciência que nos limitaremos a um só porta-aviões de treinamento, mas que o objetivo visado é uma aviação embarcada. Esta significa dois ou três porta-aviões de treinamento e uma ou mais unidades de guerra e tudo o mais que diz respeito a uma Aviação Embarcada. É certo que uma única destas unidades de guerra de último tipo custa nos Estados Unidos, cerca de oitenta bilhões de cruzeiros, ao dólar de hoje. (Muito bem! Muito bem!).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO DE 2 DE DEZEMBRO CORRENTE, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

Sr. Presidente concordo inteiramente com o fato de a Comissão Diretora entender que devo custear o espaço excedente de cinco páginas, no Diário do Congresso e nos Anais, para a publicação do artigo que deu motivo ao meu requerimento, relativo a porta-aviões, nos Estados Unidos.

Peco à Mesa, no entanto, para que reconsidere a resolução quanto a tradução desse artigo. Julgo que sendo o mesmo de alto interesse — e acredito que o próprio Senado também assim o entenda — deve ser vertido por um tradutor oficial e não por um particular, sujeito a enganos e interpretações que poderiam, até certo ponto, favorecer um dos dois pontos de vista em que no mo-

mento se divide o País em relação ao porta-aviões recém-adquirido.

O Sr. João Villasboas — No Senado há tradutor oficial.

O SR. COIMBRA BUENO — Senhor Presidente, o nobre líder da Minoria acaba de me informar que existe no Senado, tradutor oficial, porém não sei se haverá para o inglês.

O Sr. João Villasboas — Trata-se de um professor de inglês do Colégio Pedro II.

O SR. COIMBRA BUENO — Então, com mais forte motivo apoio para a Mesa no sentido de que a tradução do artigo seja feita por esse funcionário.

Como disse, não acho justo que a tradução seja feita por um particular, tratando-se de assunto de interesse geral e sobretudo porque desejo isentá-lo de qualquer *parti-pris* e também por entender que o país todo deve tomar conhecimento dos debates travados nos Estados Unidos, em torno de assunto que ainda vai ser muito discutido entre nós.

A propósito, H. há poucos dias, uma entrevista, em que se dizia haver má-fé nas manifestações contrárias à aquisição do porta-aviões.

Sei de muitos Deputados, Senadores, e altas Autoridades que são radicalmente contra a aquisição de porta-aviões, por convicção própria e que manifestam sua opinião construtivamente: visando apenas aclarar o assunto, e prestar serviço à Nação e à própria Marinha, no interesse da Conjuntura Nacional de Defesa.

Vou estudá-lo mais a fim de poder dele tratar com maior autoridade, pois o repto o assunto da maior importância para a Nação.

Há poucos dias li em um dos nossos jornais, noticiário dos Estados Unidos da América do Norte no sentido de que aquele país resolvera abandonar a construção de super-bombardeiros à base de combustível químico como também a de super-aviões de caça do mesmo tipo e que deveriam ter velocidade superior a dois mil quilômetros por hora.

Apesar de terem os Estados Unidos invertido cerca de sessenta milhões de dólares no preparo e desenvolvimento desse novo tipo de aviões resolveram cancelar o contrato para a sua construção em série por terem chegado à conclusão de que o aperfeiçoamento de novas armas verificaria a produção desse novo tipo de aviões de propulsão a combustível químico — aviões avançadíssimos mas superados no seu nascedouro, pelos foguetes e teleguiados.

Sr. Presidente, o nobre Senador Mem de Sá chamou a si a prioridade no combate à compra do porta-aviões. Não me lembro bem se foi S. Ex.^a ou se fui eu quem primeiro aventou o assunto no Senado. O fato é que, muito antes de se cogitar dessa aquisição, pedi, uma sessão secreta para que o assunto fosse debatido pelos Senadores com as devidas cautelas e discrição.

Estou intimamente convencido de que a maior parte dos nobres colegas, homens de bom senso, experimentados na vida pública e privada, são, individualmente, contra a compra de porta-aviões; coletivamente, manifestam-se a favor, por motivos outros que possivelmente, não são aqueles que irão prevalecer neste país, em face da pretendida criação de uma aviação embarcada.

Sr. Presidente, não me preocupa tanto a despesa com a compra de um porta-aviões, já feita e que só nos resta pagar, e sim a instalação de uma aviação embarcada no país. É assunto que só deveria ser levado adiante com prévia audiência do Congresso Nacional, o ponto grave para o qual sempre solicitei a atenção das autoridades Executivas como do Poder Legislativo, é inevitavelmente o de, não sendo criada uma nova arma, embarcada, neste país, sem audiência

prévia do Parlamento Nacional, ao qual compete, pela Constituição, resolver assuntos de tal natureza, quando se sabe os sacrifícios financeiros em perspectiva são imensos e em última análise, recairão sobre os contribuintes brasileiros, que aqui representam.

Há poucos dias o Congresso foi solicitado a autorizar um crédito de perto de um bilhão de cruzeiros, para acudir a parte de compromissos cujo total ignora, assumidos no exterior, sem sua audiência prévia. Tais compromissos seriam normais se o Congresso, naturalmente após ouvir pelo menos os Senhores Ministros das três pastas da Defesa, o Estado-Maior das Forças Armadas, e outras entidades ou pessoas que entendesse, se tivesse manifestado sobre a conveniência ou não para a conjuntura do País, da aquisição de um porta-aviões e a consequente e muitas vezes mais onerosa criação, instalação e manutenção de uma Aviação Embarcada.

O Congresso saberia então, que dentro de determinado prazo, deveria votar os créditos previstos e devidos, para liquidar compromissos assumidos com sua ciência, e o País teria conhecimento da atuação dos representantes do Povo, relativamente à pretendida criação da nova arma no Brasil.

Sr. Presidente, não creio que um Parlamentar, ciente de que a Marinha, ao solicitar dotações orçamentárias, está ao mesmo tempo, reformulando unilateralmente a política de Defesa sem atender as demais Armas, e saltando sobre leis e regulamentos, que concentraram na Aeronáutica todas as atividades aéreas, possa sobre tão transcendente evento, silenciar-se. Não me preocupa somente a contingência dolorosa em que o Congresso foi colocado, de saldar compromissos vultosos da ordem de bilhões de cruzeiros, por compra de um barco, feita a sua rejeição, sob a alegação de que a mesma é processária por conta de um fundo, insignificante em relação ao vulto da transação, e que foi usado deliberadamente, como um artifício, para gerar uma situação de fato consumado para o porta-aviões, assim imposto ao País, provavelmente um segundo porta-aviões surgirá na esteira do primeiro pelo mesmo e coercitivo meio empregado para evitar com um amplo debate a prévia audiência do Congresso e do próprio Executivo. A intenção, que está mal disfarçada no bojo de tais barcos, que está saltando aos olhos, é a criação, instalação e manutenção de uma Aviação Embarcada, talvez viável, em termos e arma de guerra moderna, se abolíssemos em seu favor todo o Exército, a Aeronáutica e até mesmo os demais setores da própria Marinha, pois uma única unidade moderna, um único porta-aviões munido de armamentos atômicos e teleguiados, custaria em 1959, cerca de quatrocentos milhões de dólares americanos, ou seja, ao câmbio de hoje cerca de oitenta bilhões de cruzeiros, verba, portanto, superior ao orçamento atual para as três Armas clássicas da Defesa do Brasil, que deveriam ceder lugar a uma arma, em águas terras e mares brasileiros, que seria uma Aviação Embarcada, já repudiada por muitas Nações, que vivem em pé de guerra e nem cogitada em outras, como por exemplo a Rússia.

O que tudo isto está nos fazendo evidenciar é que o porta-aviões está descombinando para um caminho mais demolidor do que construtivo, porque surgirá como um catalisador, não só das insolúveis questões atuais e nascentes, mas também de atuais e choques sérios que tudo indica, surgirão entre as três Armas do País cuja harmonia ainda constitui um dos estímulos mais sólidos e tranquilizadores da Defesa do Brasil.

Se tudo indica que o destino do fato consumado da aquisição deste porta-aviões é dividir e enfraquecer as Forças Armadas, seria de bom alvitre que o assunto principal e dele decorrente, que é a Aviação Embarcada, fosse desde logo encerrado e enfrentado sem

rodeios, às escancaras, mormente entre os membros de nossas três Forças Armadas, para chegar-se a um acordo final, pela sua permanência ou não. E a partir deste momento o que se devia cuidar era de dar um destino coerente ao barco adquirido, talvez seguindo o exemplo da própria Inglaterra, que já o tinha encostado num cais qualquer, como ferro velho, mantido à mão para a "Latin America" ou outros subdesenvolvidos quaisquer ou então, seguir exemplo recente dos U.S.A., que abandonaram, em meio caminho, a referida construção de super bombardeiros e super caças quimicamente propelidos e antes dos mesmos entrarem para os seus arsenais de guerra, por terem sido durante o seu projeto e desenvolvimento, superados pelos teleguiados. Estes exemplos são razoáveis e poderão justificar a baixa imediata do nosso ex-porta-aviões, ou outro destino idêntico e prático, mesmo com amargor para alguns ou muitos marinheiros, mas com sim para os milhões de brasileiros; já que algo de concreto e razoável tem que acontecer, que aconteça logo, antes que novos jatos de bilhões de cruzeiros, sejam gastos em reformas, aparelhamentos, aquisição de um segundo porta-aviões de treinamento, navios auxiliares, acordos internacionais, bases aeronáves já em construção, instalações de terra, mar e ar, despesas de toda a ordem com pessoal, enfim uma série indefinida de onerosas providências, muitas delas em andamento, à revelia do Congresso, e o que é pior até mesmo das outras duas armas integrantes de nossa Defesa. Antes tomar uma decisão, que virá com o tempo e um pouco tardiamente, do que manter indecisões, ao custo de bilhões.

Sr. Presidente, insisto no fato de ser inadmissível que inversões da ordem de bilhões de cruzeiros sejam feitas — sem ser ouvido o Parlamento Nacional, isto em um País que tem Estados como o que represento, onde uma geração há vinte anos, luta no limite de suas forças, para minorar suas condições de vida. Com a mudança da Capital para Goiânia e agora graças ao impacto da criação de Brasília, conseguem Goiás elevar a sua renda de apenas cinco milhões de cruzeiros, há pouco mais de vinte anos, para um bilhão e meio, previstos para 1960. Pois bem, quando vemos empregar-se numa empresa de êxito discutível, dez ou mais vezes; a renda de uma tal unidade da Federação, assalta-nos uma onda de desalento, de perplexidade.

É quase de se dizer: para que fazer força, se tudo é inútil, se as rendas equivalentes aos resultados alcançados por uma unidade da Federação com quase dois milhões de habitantes em mais de vinte anos de luta, são invertidas, e inovação de resultados discutíveis, sem a preocupação, sequer, da audiência prévia do Congresso Nacional?

Esse o aspecto para o qual insisto na atenção dos Srs. Membros do Congresso, sobretudo dos Srs. Senadores, representantes diretos dos Estados, que têm obrigação de velar pelas finanças públicas, nesta Casa revisora.

Estamos, no entanto, assistindo justamente ao contrário. Há poucos dias, negamos verbas substanciais para as pesquisas científicas, em que todos os países do mundo moderno estão empenhados; recusamos auxílio a homens que se estão dedicando à energia atômica e reformamos uma decisão da Câmara dos Deputados liberando seiscentos e cinquenta milhões de cruzeiros, para uma arma que nações como a Rússia, desprezam como desnecessária para a Defesa e até para o Ataque.

Mais uma vez ressalto: — O Executivo brasileiro, se já não o fez, tem o dever de informar prontamente o Parlamento Nacional, não só sobre o desempenho da responsabilidade assumida no Exterior, com relação ao porta-

como sobre todos os encargos dele decorrentes.

Nós podemos discutir e até evidenciar a necessidade da audiência prévia do Congresso Nacional, mas, para o estrangeiro, o que importa é que representantes do nosso País assumam compromissos e que estes devam ser honrados.

Desde o primeiro momento, sustentei que o País deve, primeiro honrar os compromissos externos, depois dar ao porta-aviões um destino coerente com a criação ou não, da Aviação Embarcada no Brasil.

Sr. Presidente, encaminhei a votação do requerimento com a intenção de facultar aos que se interessam pelo assunto, a leitura desse artigo, que reputo interessante na língua vernácula. Estará, assim, facilitado o debate, que, entendo, deve ser travado em termos altos, até que a verdade e a linha de maior conveniência para o País, fiquem perfeitamente estabelecidas, convencendo, se for o caso — mas nunca vencendo — os representantes do povo, em relação a tão transcendente assunto, porque, como disse, envolve a renda total de muitos Estados da Federação, durante muitos exercícios. (Muito bem)!

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO DE 7 DE DEZEMBRO CORRENTE, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Para explicação pessoal) (Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, minha presença na Tribuna é para tecer alguns comentários a propósito do discurso há poucos minutos proferido pelo nobre Líder da Minoria, Senador João Villasboas.

De acordo com informações chegadas ao Senado e à Câmara por via extra-oficial, parece certo que a resolução do Executivo Federal é mudar e alojar integralmente, na data estabelecida, não só os titulares como os funcionários e respectivas famílias dos Poderes Legislativo e Judiciário, transferindo-os e alojando-os em definitivo, no Planalto Central brasileiro, em condições médias, sem dúvida melhores de que as que desfrutam no momento.

Quanto ao Executivo, naturalmente seria impraticável a transferência de todos os órgãos de um momento para outro, porque, como sabemos, esse setor congrega algumas dezenas de milhares de funcionários.

Parece-me, salvo melhor juízo, que a fórmula adotada pelo Executivo é a mais racional; pois não abalará o País com o adiamento, que é de todo inconveniente.

A lei recentemente votada pelo Parlamento Nacional já está aceita por toda a Nação; sobretudo por nós do interior que, sempre desassistidos, temos agora, com a interiorização da Capital, a esperança de iniciar nova vida, como membros efetivamente integrantes da nacionalidade brasileira.

Nenhum brasileiro, em especial os atualmente desassistidos, receberia, de bom grado, o adiamento de data tão transcendental para a vida do País.

Assim, a fórmula de transferir, integralmente dois dos Poderes Constituídos, e paulatinamente as Cúpulas do Executivo a partir de vinte e um de abril, para, depois mudar tranquilamente um após outro, cada um dos Ministérios e mais órgãos da Administração Pública, depois de perfeitamente organizados, de maneira a iniciar nova vida funcional em Brasília, dará início a formação de uma equipe de administração capaz de impulsionar este País. É, portanto, sem dúvida, inteligente e racional a fórmula encontrada pelo Executivo, que consulta aos mais altos interesses da Pátria.

Felicito-me, portanto, e penso que também o Congresso se deve felicitar

pela marcação da data da mudança da Capital, sem necessidade de alteração na presente conjuntura, uma vez que a fórmula adotada virá de encontro aos interesses em pauta.

Sugiro ao Executivo cogite, desde logo, readequar o Departamento que deverá constituir o núcleo principal dessa organização administrativa dos diversos Ministérios e demais Entidades Federais, que é o DASP. Este Departamento funcionou otimamente — todos estão lembrados — no período da Ditadura, criando então verdadeira escola de administração no País, de onde emanaram dezenas de técnicos e muitas instituições que preencheram lacunas, e hoje prestam reais serviços ao País. O DASP foi, em determinada época, um dos poucos órgãos que preencheram suas finalidades, e, hoje, infelizmente, está praticamente destituído de funcionários e técnicos especializados em organização nacional do trabalho. Seus auxiliares acham-se espalhados por outras repartições públicas, não so federais como estaduais; muitos foram recrutados por organizações privadas, e encontram-se hoje na direção de empresas em São Paulo, no Rio de Janeiro, e em outras capitais do país, sobretudo nos empreendimentos associados ao recente surto de industrialização que se verifica no país.

Quanto à parte legal da transferência da sede do Governo, vem ela sendo estudada há alguns decênios e todos sabemos — que há leis e artigos da Constituição permitindo a mudança da Capital na data pre-fixada. É assunto pacífico, e assim todos o julgamos. É verdade, porém, que a reforma constitucional, ora em tramitação, trará uma série de conveniências; e se se desejar, mas não creio que, pelo fato de eventualmente não ser votada em tempo, implique no adiamento da mudança.

Quanto às eleições, que o nobre Líder da Minoria entende poderem ser perturbadas pela mudança, peço venha para discordar: uma vez mais, porquanto 21 de abril é data situada bem distante da de 3 de outubro, dia das eleições, e esse prazo superior a cinco meses e mais do que razoável para a fase de desenvolvimento intensivo da campanha eleitoral, sendo de se desejar que o Governo Federal, sobretudo o Executivo, se dedique principalmente aos assuntos administrativos, para que foi eleito, em primeiro lugar e predominantemente, de interiorização da Capital, e dos outros encargos constitucionais a seu cargo, deixando a campanha eleitoral correr livremente.

Estas as considerações que desejava tecer ao discurso hoje proferido pelo Líder da Minoria. E antes de encerrar lerei para o Senado, o parecer que elaborei, e que dentro de poucos dias submeterei à Comissão Especial de Mudança da Capital, opinando pela rejeição do projeto-lei 3.273 de 1957, que visa prorrogar a data da Mudança. — É o seguinte:

A Lei nº 3.273, de 1º de outubro de 1957, fixou para 21 de abril de 1960, portanto, para de então a 2 anos, 3 meses e 23 dias ou sejam 933 dias, a mudança da Capital.

Esta Lei, de iniciativa do Poder Legislativo, foi discutida e aprovada ao mesmo tempo em que Brasília já vinha sendo construída em marcha acelerada, em virtude de lei anterior que concentrou poderes, especiais numa entidade especialmente criada, — a Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil S. A., com a finalidade de construir, sem os óbices da burocracia e com a maior rapidez o novo centro administrativo do país.

Assim, a lei nº 3.273, só podia significar para o Executivo, que o Legislativo, não só dava cobertura, ao ritmo acelerado da construção de Brasília, que já então, passava a burocracia brasileira, como também, — marcava o dia certo, e irremovível — porque pouco distan-

ciado, — em que as obras deveriam estar prontas para receber o primeiro impacto da Mudança.

Cumpria ao Executivo, daí por diante, multiplicar a velocidade de execução das obras, para atingir o objetivo colimado ao fim de apenas 933 dias.

Sacrifícios pesados, foram naturalmente impostos às obras; ao invés de 10 horas foram necessários 3 turnos de 8 horas, para trabalho ininterrupto, — dia e noite.

E o resultado aí está: o Milagre continental de Brasília, hoje, apenas 133, do dia fixado para sua inauguração, com os seus contornos de uma grande Metrópole definidos; este Milagre, de realidade palpante é o que mais importa para esta Nação, que deve colocar na sua Capital interiorizada, a esperança maior de novos tempos e novos rumos, para a sua arrancada de progresso e engrandecimento.

Alto preço já pagou a Nação pela iniciativa do Congresso, de a meio caminho, atirar mais combustível às caldeiras de Brasília, promovendo a elevação do ritmo já então alterado de sua execução, a limites extremos, e completamente inusitados.

Nesta altura dos acontecimentos, somente ao Chefe do Executivo, Senhor Presidente Juscelino Kubitschek poderia competir qualquer iniciativa de dilatar o prazo; Sua Excelência muito ao contrário, tem sido incisivo jamais admitiu qualquer recuo e tem manifestado repetidas vezes perante a Nação, que cumprirá a árdua missão que lhe foi imposta pelo Congresso: — Inaugurará Brasília na data pre-fixada de 21 de abril de 1960. Em suma: cumprirá seu dever.

Cada mês, e não raro cada semana, têm-se curvado à vontade dos representantes do povo brasileiro, correndo os riscos de repetidos vãos a jato, ao local das obras, e em pessoa, vem acelerando-as cada vez mais, às vezes até paroxismos de velocidade, arrostando com suas decorrências.

Todos os partidos e políticos têm sua parte de responsabilidade na forma que ora experimentam, de dirigir uma obra do porte de Brasília com uma companhia híbrida, dirigida por governistas e oposicionistas. É que a iniciativa de tal experiência que bem poderia ter sido feita à custa de obra menos vital, partiu da Câmara dos Deputados, emenda do dispositivos muito mais evoluídos e condizentes com a realidade Brasileira, constantes do original da Mensagem presidencial, que deu origem à Novacap.

Se erros graves eventualmente foram praticados em Brasília, além daqueles — que são o preço corrente da marcha acelerada de sua construção, aí estão os Partidos Nacionais, para promoverem a sua correção, ainda em tempo, com aplausos, estou certo, não só do Supremo Magistrado da Nação, mas também de todos os homens e mulheres de responsabilidade neste país, que desejam ver, também o Brasil, em ritmo acelerado de progresso, mesmo que a custa de riscos e desconfortos, de poucos de seus mais afortunados filhos, para o bem estar e felicidade da imensa maioria do seu povo desassistido, que vai além dos cinquenta milhões de brasileiros, que vêm hoje em Brasília a sua tábua de salvação.

Somos, assim, pela rejeição e arquivamento deste projeto.

Éra Sr. Presidente, o que tinha a dizer. (Muito bem).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO DE 9 DE DEZEMBRO CORRENTE, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Sem revisão do orador) — Senhor Presidente, o assunto que me traz à tribuna é relativo à emenda que apre-

sentei, a exemplo do que venho fazendo todos os anos, no sentido da concessão de verba para que se complete o asfaltamento do trecho da rodovia Transbrasiliana (BR-14), que ligará Brasília a Santos. Não é preciso repisar que se trata de via de suma importância para o funcionamento da nova capital do País.

Tenho sido, nos anos anteriores, felizmente, bem sucedido, graças ao apoio que invariavelmente me dão os meus nobres pares. Tive, nos primeiros anos — poderia dizer — o benefício da quase totalidade, pois até cerca de 60 membros subscreveram minhas emendas anteriores. Este ano, o número de assinaturas foi de 34: o que representa a maioria do Senado, a quase totalidade dos Senadores presentes à Sessão em que apresentei a emenda de 1959.

A matéria, no entanto, como de hábito, na Comissão de Orçamento da Câmara dos Deputados, não tem logrado aceitação, a exemplo do que acontece com a grande maioria das nossas emendas. Como sempre, porém, fiz chegar aos Ilustres Parlamentares daquela Casa do Congresso exemplares de nossa emenda já com parecer do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, dizendo da sua urgência, conveniência e essencialidade, para o funcionamento de Brasília como capital do país, já no ano de 1960.

Sr. Presidente, em linhas gerais, a questão está assim configurada:

539 quilômetros de estrada já estão asfaltados, no Estado de São Paulo entre Santos, São Paulo, Campinas Limeira, Matão e Colômbia. Outros 454 kms. estão praticamente prontos em asfalto, desde o entroncamento da BR-14 com a BR-71, perto da fronteira de Goiás, e por este Estado a dentro, através de Itumbiara, Goiânia, Anápolis até Brasília. Há, portanto, uma descontinuidade, já aberta em terra (BR), de 192 quilômetros, desde a fronteira de São Paulo até o referido entroncamento da BR-14 com a BR-71 e assim todo ele no Triângulo Mineiro, entre Colômbia, Frutal e Aratiguara. E esta abertura, em terra (BR), se deve a emendas do Senado nos anos anteriores. Este pequeno trecho em terra entre os dois grandes trechos de cerca de 600 kms. já asfaltados representa, no entanto, verdadeira calamidade para os transportes destinados a Brasília.

Ninguém ignora que cerca de 90% do material para instalação da nova capital será transportado pela via "Brasília-Santos". Sem dúvida, ainda é, principalmente a indústria de São Paulo, do Paraná, do Rio Grande do Sul que abastecerá Brasília. Pela BR-14 irão os pertences novos móveis e utilidades do Governo e do funcionalismo transferido, adquiridos em São Paulo, sem contar as utilidades necessárias à população que ali se instalar.

Esses 192 quilômetros não asfaltados, para mais de um milhão de veículos que já transitam diariamente pela rodovia, poderão onerar, de maneira incrível o transporte, aumentando consequentemente, os preços de todas as utilidades em Brasília. É a razão de minha emenda. Nos anos anteriores, consegui fazer aprovar iniciativa idêntica, no plenário da Câmara dos Deputados, apesar da acirrada oposição da Comissão de Orçamento daquela Casa do Parlamento sempre atrelada aos tais e arbitrários limites que fixam para o Senado. Este ano, o teto era de 600 milhões de cruzeiros, para as BR, mas esse teto foi furado pela própria Comissão, que o elevou a cerca de 2 bilhões e 200 milhões de cruzeiros, atendendo a trechos, na atual conjuntura menos essenciais, sem contudo reservar uma dotação substancial para um trecho vital para os primeiros anos de vida e funciona-

mento de Brasília. Ninguém ignora que sendo trecho em grande parte integrante da Transbrasiliana, interessa por todos os motivos, a todos os habitantes do Brasil, porque esta BR-14 constitui a espinha dorsal do país, indo do Rio Grande do Sul até o Pará.

Sr. Presidente, entre os Deputados que se opuseram à emenda verifiquei, pela votação nominal, a presença de representantes de São Paulo, Minas Gerais e Mato Grosso, cujos nomes passarei a ler:

Minas Gerais: Badurô Junior, Estêves Rodrigues, Pimenta da Veiga; São Paulo: Afrânio de Oliveira, Antônio Feliciano, Arnaldo Cerdeira, Campos Vergal, Gualberto Moreira, Harry Norman, Nelson Omega, Ortiz Monteiro, Paulo Lauro, Waldemar Pessoa; Mato Grosso: Mendes Gonçalves, Raçid Mamed, Saldanha Derzi.

Nenhum dos representantes de Goiás deixou de votar a favor da emenda. Não posso, no entanto, compreender a atitude dos representantes de Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso — sobretudo os de Minas Gerais, em cujo território se encontra a totalidade do trecho rodoviário de 192 quilômetros, votando contra a aprovação da emenda, no Plenário da Câmara.

Como nos anos anteriores, faço desta tribuna um veemente apelo especialmente aos dignos Representantes do Povo, acima nomeados, no sentido de que evolvam a si o assunto, e consigam do Executivo a execução do referido trecho nos primeiros meses de 1960; para tanto procurem alinhar a seguir argumentos que espero possam servir como subsídios bem como anexarei os dados que tenho à mão no momento. O D. N. E. R. poderá completá-los. Indiscutivelmente, os ilustres representantes de Minas Gerais que votaram contra essa Emenda, não se detiveram demoradamente sobre a atitude e transcendente interesse nacional, do assunto em discussão na Câmara dos Deputados. O mesmo ocorre com os nobres representantes de São Paulo: se bem que o trecho não esteja situado em São Paulo, interessa visivelmente à economia da extensa região daquela Unidade da Federação e de todo o Sul do Brasil.

A São Paulo competia, naquele momento, defender até a última cidadela, a Emenda para os 192 quilômetros do Triângulo Mineiro que dizia respeito aos seus altos interesses bem como aos do País.

Lerei também para o Senado da República não só a justificativa da emenda, já do conhecimento da Casa, pois aqui foi assinada por trinta e quatro Senhores Senadores, mas também o Parecer que tive o cuidado de pedir previamente ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, firmado pelo Sr. Rosendo de Sousa, Diretor do Departamento de Conservação e Pavimentação, pelo seu Diretor-Geral, Engenheiro Regis Bittencourt.

Sr. Presidente, a exemplo dos anos anteriores, tive o cuidado de solicitar o parecer a audiência prévia e a presença, naquela outra Casa do Congresso Nacional, de representantes do D. N. E. R., porque sou daqueles que entendem ser essa uma das melhores repartições do País, um dos Departamentos mais corretos.

Sobre o assunto tenho autoridade moral para falar, porque não tenho ligação de qualquer espécie com esse Departamento, nem sequer pedi para colocar ali um só cidadão. Tenho exercido, junto a essa repartição, a função que me compete, de fiscal das obras, daquelas que vão sendo executadas, sobretudo em face da responsabilidade moral que tenho assumido ao pedir a assinatura dos meus colegas do Senado, para verbas substanciais com o ob-

jetivo do asfaltamento da ligação "Santos-Brasília".

Julgo que tenho andado em boa companhia, porque com os engenheiros do D. N. E. R., com quem tenho tido a honra de privar nestes anos em que venho defendendo rodovias para o meu País, e o que tenho observado é que em sua maior parte se trata de homens dedicados ao trabalho, verdadeiramente exemplares, constituindo uma Repartição que, a meu ver, serve de modelo para outras repartições que têm sob sua responsabilidade a aplicação de verbas substanciais do Erário.

Infelizmente, Sr. Presidente, alguns poucos Deputados interpretaram mal o último trecho da informação do Engenheiro Rosendo de Sousa, que passo a ler a fim de que os Srs. Senadores de lá tomem conhecimento:

(Lendo):

"A Emenda do Senado, Coimbra Bueno e mais 32 Senadores, consignando R\$ 850.000.000,00 no Orçamento da União de 1960, para o trecho entroncamento BR-71 — Frutal-Colômbia é bastante oportuna pois permitirá ao DNER tomar as providências necessárias à conclusão do trecho em dezembro de 1960. As concorrências a serem levadas a efeito encontram-se nas proximidades do trecho, várias já com encaminhamento suficiente para ritmo de trabalho compatível com a urgência que a obra requer".

Infelizmente ainda que pareça absurdo parece ter este trecho da informação contribuído para a não aprovação da Emenda no Plenário. Deputados, naturalmente primos dos interesses ou intuitos condenáveis, dele se serviram para tirar conclusões das quanto a boa ou má aplicação dos oitocentos e cinquenta milhões de cruzeiros, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Entendo, Sr. Presidente, que esse trecho, dentro do conjunto da informação a que aludi — e que constará dos Anais para conhecimento do Senado e Câmara dos Deputados — não poderá dar margem a qualquer ligação contra aquele Departamento, e, em verdade, todos os Senadores e a Nação estão informados de que o Brasil está construindo em ritmo acelerado a ligação "Santos-Brasília". Há assim especial interesse, por parte do Departamento, em uma série de verbas da União de alguns centenas de milhões de cruzeiros, inclusive as que se destinam à pavimentação de 454 quilômetros do lado de São Paulo obras estas atribuídas a mais de uma dezena de firmas nacionais especializadas em construção de estradas de rodagem no País, e que estão ultimando a pavimentação dos últimos trechos que obtiveram em concorrência, nesta região do País. É claro que essas empresas nacionais, que já têm suas máquinas na região ultimando serviços, sejam as mais interessadas em concorrer à licitação dos novos trechos do Triângulo Mineiro.

Não é nada de mais que o Departamento declare alto e bom som, como o fez, na referida parte final de seu parecer, que na região há algumas firmas nacionais, com grande equipamento e máquinas, prontas para serem empregadas imediatamente na construção desse trecho rodoviário. Não há motivo de DNER portanto o que houve sim, foi má interpretação ou interpretação tendenciosa de uma frase perfeitamente correta e certa relativamente à presença de firmas com equipamentos rodoviários na região, em que ultimam aceleradamente outros trechos da ligação essencial "Santos-Brasília". Lamento imensamente que alguns, mas felizmente poucos e mal informados, Senhores Deputados, tenham se servido de uma expressão isolada e solta, para levantar falso tes-

temunho e, sobretudo, com a autoridade de representantes do povo, não tenham tido o devido cuidado de ressaltar a dignidade dos que lutam esvaziadamente, em seus setores, no cumprimento do seu dever, ao levantar dúvidas indevidas em torno de uma simples frase, que no ambiente emocional, de esgotamento e precipitação que predomina no Plenário da Câmara, nas atropeladas sessões finais de votação do Orçamento, chegam a arrumar efeito, deviam antes racionar que a emenda em tela, foi firmada por Senadores que lutam pela realização de obras, em território de outros Estados que não os seus, e sem que tenham com elas, quaisquer ligações, que não digam respeito ao estrito e bom desempenho de seus mandatos. As dúvidas levantadas não foram compatíveis com a dignidade humana e, sobretudo, com o respeito devido aos representantes do povo entre si.

Estas, Sr. Presidente, as palavras que queria proferir nesta Casa em relação a este pequeno episódio, que envolveu o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; não fora isto, teria silenciado, pois seria uma ingratidão imensa de minha parte levantar minha voz de frequentador assíduo, contra aquela Casa, onde tenho merecido dos Senhores Deputados, Diretores e Funcionários, atenções que não mereço e que levo à conta do Senado.

Aproveito a oportunidade para dirigir apelo ao Sr. Presidente da República no sentido de que cumpra prontamente a afirmação feita ao Plenário da Câmara dos Deputados por intermédio da liderança da Maioria, de que o Governo aplicará imediatamente recursos do Fundo de Pavimentação, para não atrasar a execução do asfaltamento desse trecho a ser iniciado nos primeiros dias do próximo ano evitando o tenhamos de assistir à inauguração da nova Capital transportando-nos pela Brasília-Santos, onde os caminhões têm de enfrentar 192 quilômetros, ainda não asfaltados. Isto sem prejuízo da marcha de um projeto de lei de crédito especial que a liderança do governo, p. omitemos e a dezenas de Deputados encaminham, desde logo, para a rápida tramitação, no início de 1960.

Para dar ao Senado idéia da importância desses 192 quilômetros em terra a suportarem tráfego diário superior ao de mil caminhões, contarei aqui, nobres colegas o que ouvi de um transportador em São Paulo. Quando lhe fiz apelo no sentido de que a sua Empresa e as suas empresas congêneres do Estado, estendessem seus serviços a Brasília, regularizando o transporte para lá, perguntou-me — "Quantos quilômetros de estrada de terra?" — Respondi-lhe com a informação que acabo de transmitir ao Senado, isto é, que são 192 quilômetros. Pediu-me que os convertesse em metros. São, naturalmente, 192 mil metros. Então, esse homem, especialista no ramo dos transportes, admitindo a existência de um buraco em cada metro linear da estrada, rematou: — "São 192 mil impactos que meus caminhões sofrerão nessa estrada". Isto, somente nada... Conclui-se que quase 400 mil impactos teriam de suportar o que em poucos meses, desmantelaria os veículos de sua Empresa, se fossem empregados no transporte de material para o Planalto Coano. É o que acontece com os pequenos transportadores, que lutam por desforrar o preço dos veículos em poucas viagens.

Penso que, assim, os Srs. Senadores poderão compreender um dos fatores que contribuiriam para elevar o custo de Brasília. Tudo ali sofreu o efeito da subida em espiral dos preços das utilidades. Esses preços, aliás, são bem superiores aos da região de Goiânia, servida por um sistema ferroviário, através do qual se transporta o grosso das mercadorias adquiridas, fora do Estado.

Fois bem, como grande parte dos materiais destinados à construção de Brasília foi transportada por esta rodovia, — os Senhores Deputados, um dia farão justiça a nós Senadores —, que nos esforçamos, na sua Comissão de Orçamento e no seu Plenário, até o esgotamento, pela aprovação global das verbas, que se tivessem sido atendidas na íntegra, teriam reduzido o custo de Brasília, certamente em valor muito superior ao custo total do asfaltamento da rodovia "Brasília-Santos".

Mesmo em face de apenas 192km em terra os transportadores, pura e simplesmente, multiplicam os fretes por dois e por três; e, sendo assim a concorrência pequena, devido à falta de empresas organizadas, o resultado é que todos os materiais em Brasília continuam escassos sobretudo nos momentos em que são necessários, e como vem acontecendo os preços continuarão a sofrer oscilações incontornáveis, e as reclamações irão encher volumes.

Não deixamos no passado de alertar em tempo as autoridades constituídas e os congressistas; felizmente, os Srs. Senadores compreenderam o problema desde o primeiro momento e os Srs. Deputados acolhendo as emendas somente em parte, oneraram tremendamente a primeira fase de construção de Brasília; esperamos que se detenham agora sobre tão relevante assunto e aprovelem rapidamente o projeto de crédito especial ou induzam o Executivo a aplicar parte do fundo de pavimentação nestes restantes 192km, de maneira a não se repetir a mesma falha, nos primeiros anos de funcionamento da nova Capital.

Minhas palavras finais, são para reiterar o apelo ao Senhor Presidente Juscelino Kubitschek, no sentido de que determine as providências necessárias, para que se cumpra prontamente a promessa feita em seu nome, àqueles Deputados que estavam atrevidamente resistindo efetiva ao processo de votação do Orçamento — para que fosse aprovada essa Emenda vital. Assegurem-nos, o Líder do Governo, e seus comandados que o Chefe da Nação, com os recursos do Fundo de Pavimentação, iniciará prontamente em 1960 o asfaltamento destes cento e noventa e dois quilômetros, essenciais para o transporte, em condições econômicas, não só do pessoal como do material destinado ao funcionamento de Brasília, como Capital do País. (Muito bem! Muito bem!)

ANEXOS, LIDOS PELO SENADOR COIMBRA BUENO, EM COMPLEMENTO AO SEU DISCURSO

1º Anexo: — Texto de emenda nº 43 de Cr\$ 850.000.000,00 ao anexo do M.V.O.P. D.N.E.R. do orçamento para 1960, firmada por 34 Senadores.

2º anexo: — Texto da informação do D.N.E.R. s/ a necessidade de pavimentação dos 192 a que se refere a emenda nº 43 acima.

3º anexo: — Expediente relativo à Emenda nº 43, debatido na Sessão de Domingo, 29-11-1959, da Câmara dos Deputados, com os requerimentos e discursos dos Deputados Menezes Cortes, Aurelio Viana, Domingos Veloso, Abelardo Jurema, Plínio Salgado e Armando Rollemberg, bem como a relação nominal dos 50 Deputados que votaram Sim e dos 131 que votaram Não.

4º anexo: — Texto da emenda nº 17 de 1957 bem como de sua justificativa e relatório de então sobre a "Brasília-Santos". Esta emenda aprovada no Senado foi parcialmente atendida pela Câmara dos Deputados.

1º ANEXO

Subanexo: 4.21 Ministério da Viação e Obras Públicas

Emenda nº 43 de 1959: Repartição: 04.03.02 — Divisão do Orçamento.

Verba: 2.0.00 — Transferências.

Consignação: 2.1.00 — Auxílios e Subvenções.

Subconsignação: 2.1.01 — Auxílios.

Alínea:

3) Entidades Autárquicas.

1) D.N.E.R.

13) ER-14 — Belém — Guama.

São Gabriel — Livramento.

Acrescentar:

Trecho, Entrocamento da ER-71-Frutal-Colômbia — Cr\$ 850.000.000,00.

Justificação:

A falta do asfaltamento deste trecho, de 192km, todo ele no Triângulo Mineiro, já com terraplenagem pronta e obras de arte terminadas, isola dois trechos já ultimados em asfalto de cerca de 500km, cada, cada, sendo um de Brasília ao Entrocamento da BR-71, e outro de Colômbia a São Paulo; constitui o único estrangulamento existente na ligação — "Brasília — Santos" que é essencial para o funcionamento de Brasília. O D.N.E.R. somente aguarda a inclusão desta verba no orçamento, para ainda em dezembro tomar as medidas finais para, mediante concorrência pública, distribuir esta obra por diversas companhias especializadas, de modo a que o asfaltamento deste trecho rodoviário que hoje é o mais vital para o País e para a Nova Capital, fique ultimado no primeiro semestre de 1960.

A não inclusão desta verba no orçamento ora em votação irá atropelar e desarticular o esquema dos serviços, atrasando e encarecendo-os, pois outra forma, por serem indispensáveis serão executadas em regime especial, na dependência de financiamentos onerosos, por conta de créditos especiais que fatalmente virão ter ao Congresso no início de 1960.

Não é concebível que a União e São Paulo, tendo já invertido nos últimos anos, mais de três bilhões de cruzeiros na utilização da construção e pavimentação acelerada, de mais de 1.000km dos dois trechos extremos da ligação "Brasília-Santos", vejam agora frustrado e protelado o funcionamento desta primeira ligação toda em asfalto do litoral com o Planalto Central, sem a qual o Centro, ao incluir S. Paulo, e o Sul do País, ficarão isolados de Brasília por via terrestre asfaltada, pois, os referidos 192km, que ainda estão em terra, não podem resistir ao tráfego intenso de mais de 1.000 veículos por dia, devendo-se, ainda, considerar o fato de que só completada há poucos meses, a linha ferroviária, ora em construção.

A importância é vultosa e recaia num só exercício, pelo fato de ter havido retardo na abertura em terra destes 192km do Triângulo Mineiro — só completada há poucos meses.

Assim, o sucesso de Brasília em 1960, e sua ligação com São Paulo e todo o sul do País, depende, em grande parte, da boa coordenação e rapidez na execução do asfaltamento deste pequeno trecho rodoviário remanescente.

A sua ausência em tempo hábil acarretará prejuízos de centenas de milhões nos primeiros meses de funcionamento de Brasília.

Urge, e sem perda de tempo atribuir-se ao D.N.E.R. esta verba essencial para imediata denervação dos serviços.

Sala das Comissões, de novembro de 1959. — Senador Coimbra Bueno.

2) — Titílio Vivacqua.

3) — Paulo Fernandes.

4) — Mourão Vieira.

5) — Fausto Cabral.

6) — Ary Vianna.

7) — Jefferson de Aguiar.

8) — Arlindo R.drigues.

9) — Jarbas Maranhão.

10) — Lima Teixeira.

11) — Pedro Ludovico.

12) — Taziano de Mello.

13) — Guido Mondim.

14) — Benedito Valladares.

15 — Ruy Carneiro.

16 — Argemiro de Figueiredo.

17 — Silvestre Pérciles.

18 — Eugênio de Barros.

19 — Francisco Galloti.

20 — Menezes Pimentel.

21 — Reginaldo Fernandes.

22 — Joaquim Parente.

23 — Milton Campos.

24 — Fernandes Távora.

25 — Freitas Cavalcanti.

26 — Gaspar Velloso.

27 — Dix-Hui-Rosado.

28 — Lourival Fontes.

29 — Rui Palmeira.

30 — Saulo Ramos.

31 — Calado de Castro.

32 — Fausto Cabral.

33 — Miguel Couto.

34 — Lino de Mattos.

2º ANEXO

Ligação rodoviária "Brasília-Santos" (Informação do D.N.E.R.)

É de vital importância a ligação rodoviária deste eixo para acesso à nova Capital do Brasil, bem como para o escoamento da produção de uma zona das mais ricas do Brasil.

Brasília que é hoje a grande realidade da vida nacional, necessita estar urgentemente ligada por estrada pavimentada ao poderoso parque industrial do Estado de São Paulo, que já é inevitavelmente o maior fornecedor de produtos industrializados às populações do Planalto Central, que tanto tem colaborado na construção acelerada de Brasília, acrescentando que no próximo ano, quando for transferida a sede do Governo, a demanda à nova Capital, originária de São Paulo, será muito mais intensa do que agora.

Esta ligação é também o grande escoadouro dos produtos agrícolas (arroz, feijão etc.) e carne, produzidos pelo Estado de Goiás, onde Anápolis é o grande entreposto que recebe a produção dos municípios vizinhos. Ceres, Rialma, Uruaçu, Carmo do Rio Verde, Rubiataba etc. e a remete para os grandes centros consumidores.

A capital de Goiás, Goiânia, que com menos de 20 anos de existência, já conta com uma grande população e intenso comércio, é outra cidade servida pela rodovia BR-14, que passa ainda por Morrinhos e Itumbiara, regiões também grandes produtoras de cereais. Atravessando o Triângulo Mineiro, serve também indiretamente as cidades de Uberlândia, Ituiutaba e outras igualmente de grande produção.

Atualmente conta esta ligação com um tráfego aproximado de 1.000 veículos por dia, sendo 80% de caminhões pesados, sendo pois uma estrada das mais importantes do sistema rodoviário nacional e que sem uma pavimentação adequada não resistirá ao tráfego intenso, mormente nas estações chuvosas.

O trecho da ligação em causa que se desenvolve no Estado de São Paulo, através Santos—São Paulo—Lima — Araraquara — Matão — Barretos — Colômbia, encontra-se quase que totalmente pavimentado, dependendo apenas de conclusão de pequeno subtrecho entre Matão e Jabotical.

O D.N.E.R. já contratou toda a pavimentação da BR-14 entre Anápolis — Goiânia — Itumbiara e Entrocamento com a BR-71, restando, no momento, cerca de 80 km. a executar, vez que já se encontra pavimentada aproximadamente 75% da extensão contratada.

Verifica-se, pois, que para completar a pavimentação desse importante eixo rodoviário resta programar a pavimentação do trecho Entrocamento da BR-71 — Frutal e sua ligação com Colômbia.

O trecho Entrocamento da BR-71 — Frutal — Colômbia está com as obras de implantação básica concluídas e apresenta 192 km. de extensão, correspondendo a 16% da ligação Santos—Brasília.

A Emenda do Senador Coimbra Bueno e mais 32 Senadores, consignando Cr\$ 850.000.000,00 no Orça-

mento da União de 1960, para o trecho Entrocamento BR-71 — Frutal — Colômbia é bastante oportuna, pois permitirá ao DNER tomar as providências necessárias à conclusão do trecho em dezembro de 1960. As concorrências a serem levadas a efeito encontrarão nas proximidades do trecho várias firmas com equipamento suficiente para ritmo de trabalho compatível com a urgência que a obra requer.

Rio, 23 de novembro de 1959. — Rozendo de Souza, Diretor da Divisão de Conservação e Pavimentação.

3º ANEXO

(Emenda n.º 43, de 1959)

Sessão da Câmara dos Deputados, de Domingo, 29 de novembro de 1959 — "Diário do Congresso Nacional" — Seção I — (Pág. 9.077 e 9.078).

O SR. PRESIDENTE:

Não havendo oradores inscritos, declaro encerrada a discussão.

Continuação da votação, em discussão única, das emendas do Senado ao Projeto n.º 350-C, de 1959, que estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1960; pendente de parecer da Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira sobre as emendas do Senado Federal, Anexo n.º 4 — Poder Executivo, Subanexo 4.21 — Ministério da Viação e Obras Públicas — (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem).

REQUERIMENTO

Sr. Presidente:

Requeiro, na forma regimental destaque para a votação da Emenda n.º 43, do Anexo n.º 4, Subanexo 4.21 — Ministério da Viação e Obras Públicas — (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem). Sala das Sessões, em 28 de novembro de 1959. — Menezes Cortes e mais 26 Srs. Deputados.

O SR. MENEZES CORTES:

Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE:

Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. MENEZES CORTES:

(Para encaminhar a votação — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, pedi o destaque da emenda para que o plenário tivesse ensejo de meditar sobre o caso, que a meu ver constitui um episódio na elaboração do Orçamento.

O subanexo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem é talvez daquelas partes orçamentárias que melhor se presta a verificar como um Orçamento precisa ser confeccionado dentro de um quadro de conjunto. Se focalizarmos simplesmente um dos aspectos particulares de cada projeto, não teremos de nenhuma forma a justa medida para julgar se razoável ou não determinada votação. No caso presente, por exemplo, trata-se da utilização de uma ligação pavimentada de Brasília a Santos, através de São Paulo, ou seja, o trecho entre Avatinguara, no chamado entrocamento da BR-71, e Frutal-Colômbia.

É verdade que o numerário constante da emenda — 850 milhões — é muito elevado. Analizando, porém, o problema, decidi apresentar destaque porque não posso perder de vista que a ligação Belo Horizonte-Brasília vai custar de 3 a 5 bilhões de cruzeiros e, segundo informações fidedignas, ainda há investimentos a serem realizados da ordem de um bilhão de cruzeiros nessa ligação. Estou, portanto, comparando essa quantia realmente elevada de 850 milhões de cruzeiros com um investimento que ainda será aplicado na Belo Horizonte-Brasília, atravessando terras que não são as melhores do Estado

e muito menos as mais desenvolvidas dos territórios mineiro e goiano. Não estou dizendo que essa estrada venha a ser uma inutilidade, mas chamando a atenção da Casa quanto à prioridade que deve nortear uma elaboração orçamentária e tanto quanto me é permitido ajuizar, uma ligação pavimentada de Brasília a Santos, atravessando o Triângulo Mineiro e São Paulo, é muito mais útil à economia e ao desenvolvimento do País do que outras nas proximidades dessa região.

Era o que desejava dizer. (Muito bem).

O SR. AURÉLIO VIANNA:

(Para encaminhar a votação — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, já, uma vez, foi votado nesta Casa, projeto de lei com o objetivo de abrir crédito especial de muitos milhões de cruzeiros para essa ligação. Eram duas ou três horas da manhã, quando, sob protesto das bancadas do Norte e Nordeste, foi ele aprovado.

Por que houve protesto? Porque, ao mesmo tempo em que se pedia esse crédito especial, cortavam-se, do Norte e Nordeste, cerca de 1 bilhão e 200 milhões de cruzeiros, para rodovias.

Ora, Sr. Presidente, o nobre Deputado Clóvis Pestana, por todos nós respeitado, declarou já ter sido alcançado o teto para o Ministério de Viação e Obras Públicas.

Vamos agora abrir mais um precedente, aumentando de muito as verbas destinadas a essa região, já vultosas, em detrimento naturalmente das zonas mais necessitadas e subdesenvolvidas do País.

Sr. Presidente, eu não sou contra a construção de Brasília. Não estou contra as ligações com Brasília mas que não se firmem direitos reconhecidos (Não apoiado), quando sabemos que já cresceu de muito o déficit do Orçamento, em consequência do aumento que se tem feito das verbas solicitadas. Não quero abrir sulcos, mas acredito que, se a emenda for realmente aprovada, novos cortes serão realizados, entrando para o Plano de Economia, em detrimento de regiões necessitadas, alguns milhões de cruzeiros, a fim de que seja assfaltado um trecho de 850 milhões.

A Rio-Bahia aí está. Outras rodovias aí se encontram à espera de asfaltamento. Então, tudo neste País é só para Brasília, e o pretexto é Brasília. (Muito bem; muito bem. Palmas).

O SR. DOMINGOS VELASCO:

Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE:

(Ranieri Mazzilli) — Na forma do Regimento, não posso dar a palavra a V. Ex.ª a não ser que deseje esclarecimentos do Relator.

O SR. DOMINGOS VELASCO:

Exatamente, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE:

(Ranieri Mazzilli) — Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. DOMINGOS VELASCO:

(Sem revisão do orador) — Senhor Presidente, as palavras proferidas pelo Líder da minha bancada são inteiramente imprecisas...

O Sr. Aurélio Vianna — Não apoiado.

O SR. DOMINGOS VELASCO — ...e injustas, porque S. Ex.ª coloca uma questão de verba para uma estrada fundamental para a economia nacional, em termos de luta entre o Nordeste e o Sul. (Não apoiado).

O SR. PRESIDENTE: (Ranieri Mazzilli) — Atenção! Solicito ao Senhor Deputado formule o esclarecimento que desejava.

O SR. DOMINGOS VELASCO — Sr. Presidente, exatamente este o esclarecimento que eu desejava: dissesse S. Ex.ª se a construção da

BR-14, que liga Santana do Livramento a Belém, é obra que pode ser considerada prejudicial aos interesses do Nordeste. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

(Ranieri Mazzilli) — Com a palavra o Relator, para os esclarecimentos solicitados.

O SR. ABELARDO JUREMA:

Sr. Presidente, não estando presente o Relator, recebi comunicação para solicitar a V. Ex.ª permita que o Deputado Saturnino Braga fale em nome do Relator.

O SR. PRESIDENTE:

(Ranieri Mazzilli) — O Deputado Saturnino Braga é membro da Comissão de Orçamento e, como tal poderá falar.

O SR. SATURNINO BRAGA:

(Para encaminhar a votação — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, Srs. Deputados, venho à tribuna para esclarecer as razões pelas quais a Comissão de Orçamento opinou pela rejeição da presente emenda.

Preliminarmente, no interesse de não votar Orçamento com um déficit muito grande, foram fixados tetos para os diversos anexos e o estabelecido pela Comissão para as estradas de rodagem girava em torno de Cr\$ 1.000.000.000,00.

Entretanto, atendendo a vários interesses nacionais, a Comissão houve por bem ampliar esse teto e aprovou emenda num total que supera Cr\$ 1.000.000.000,00, isto é, a Comissão de Orçamento, na votação das emendas do Senado, ultrapassou em Cr\$ 900.000.000,00 ou quase dobrou o limite inicialmente fixado. Esta emenda importa em um acréscimo de Cr\$ 800.000.000,00, acréscimo considerável.

Levando em consideração que o Governo da União já escolheu, como caminho mais curto entre Rio de Janeiro e Brasília, a Rodovia Rio-Belo Horizonte-Brasília, que deverá ficar toda pavimentada antes do prazo da mudança da capital, considerando que há um projeto de lei determinando uma ligação de São Paulo e Brasília, com dotações fixas orçamentárias vultosas, considerando mais que, caso interesse ao Governo utilizar essa ligação Santos-Brasília, ele poderá recorrer ao Fundo Rodoviário Nacional que rende cerca de 15 bilhões de cruzeiros, ao Fundo de Pavimentação que rende 3 a 4 bilhões, e ainda a operações de crédito com o Banco do Brasil ou com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, caucionando parcelas desse crédito, isto é, considerando que, se for realmente do interesse do Governo concluir essa ligação, o Governo tem uma série de meios para obter os recursos indispensáveis, a Comissão de Orçamento houve por bem não ampliar, demasiadamente, o teto fixado, já tão grandemente ultrapassado, como acabei de referir e, nestas condições, opinou pela rejeição da emenda.

Era este o esclarecimento que a Comissão de Orçamento queria dar ao plenário, apelando para o mesmo no sentido de apoiá-la para que o Orçamento não fique com o déficit extraordinariamente elevado. (Muito bem; muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

Os Srs. que aprovam, queiram ficar como estão (Pausa) — Rejeitada.

O SR. PLÍNIO SALGADO:

Como Líder — (pela ordem) — requer verificação da votação.

Vai-se proceder à chamada e consequente votação nominal.

Os Srs. Deputados que votarem a favor, responderão Sim e os que votarem contra, responderão Não.

O SR. ARMANDO ROLLEMBERG:

3.º Secretário, procede à chamada nominal.

O SR. PRESIDENTE:

Responderam à chamada nominal e votaram 181 Srs. Deputados, sendo 50 "Sim" e 131 "Não".

Está rejeitada a emenda.

VOTARAM "SIM" OS SENHORES DEPUTADOS

Piauí:

Lustosa Sobrinho — UDN.

Rio Grande do Norte:

Djalma Marinho — UDN.

Bahia:

Edgard Pereira — PSD.

Regis Pacheco — PSD.

Vasco Filho — URN.

Espírito Santo:

Bagueira Leal — UDN.

Oswaldo Zanello — PRP.

Rio de Janeiro:

Domingos Velasco — PSB.

Distrito Federal:

José Talarico — PTB (25-1-960).

Mário Martins — UDN.

Menezes Côrtes — UDN.

Nelson Carneiro — PSD.

Minas Gerais:

Abel Rafael — PR.

Bento Gonçalves — PR.

Carlos Luz — PSD.

Celso Brant — PR.

Feliciano Pena — PR.

Gabriel Passos — UDN.

Manoel Almeida — PSD.

Paulo Freire — PSP.

Rondon Pacheco — UDN.

Tristão de Carvalho — PR.

Último de Carvalho — PSD.

São Paulo:

Amaral Furlan — PSD.

Coutinho Cavalcanti — PTB.

Derville Allegretti — PR.

Ferreira Martins — PSP.

José Menck — PDC.

Lauro Cruz — UDN.

Luiz Francisco — PSB.

Nicolau Tuma — UDN.

Paulo de Tarso — PDC.

Salvador Losacco — PTB.

Yukishigue Tamura — PSD.

Goiás:

Anísio Rocha — PSD.

Benedito Vaz — PSD.

Castro Costa — PSD.

Resende Monteiro — PTB.

Wilmir Guimarães — UDN (21-11 de 1959).

Mato Grosso:

Antônio Nadaf — UDN (29-12-59)

Paraná:

Jorge de Lima — PTB.

José da Silveira — PTB.

Miguel Buffara — PTB.

Nev Braga — PDC.

Plínio Salgado — PRP.

Santa Catarina:

Atílio Fontana — PSD.

Lenoir Vargas — PSD.

Rio Grande do Sul:

Adylio Viana — PTB.

Arno Arnt — PRP.

Cesar Prieto — PTB.

Raul Pila — PL.

VOTARAM NÃO OS SENHORES DEPUTADOS

Amazonas:

Almino Afonso — PTB.

Arthur Virgílio — PTB.

João Veiga — PTB.

Pereira da Silva — PSD.
Wilson Calmon — PSP.
Armando Corrêa — PSD.
Armando Carneiro — PSD.
Deodoro de Mendonça — PSP.
Ferreira Costa — UDN.
Ocelio de Medeiros — PSD.

Maranhão:

Clodomir Millet — PSP.
Henrique La Roque — PSP.
José Rio — PSD.
Lister Caldas — PSD.

Piauí:

Clideonor Freitas — PTB.
Dyrno Pires — PSD.
Heitor Cavalcanti — UDN.

Ceará:

Carlos Jereissati — PTB.
Costa Lima — UDN.
Edilson Melo Tavora — UDN.
Esmerino Armada — PSP.

Pará:

Expedito Machado — PSD.
Furtado Leite — UDN.
Leão Sampaio — UDN.
Martins Rodrigues — PSD.
Oziris Pontes — PTB.
Paulo Sarazate — UDN.

Rio Grande do Norte:

Clóvis Motta — PTB.
Djalma Maranhão — UDN.
Jesse Freire — PSD.
Tarcisio Maia — UDN.

Paraíba:

Abelardo Jurema — PSD.
Draut Ernany — PSD.
Humberto Lucena — PSD.
Jacob Frantz — PTB.
José Joffily — PSD.
Plínio Lemos — PL.
Raul de Góis — PTB.

Pernambuco:

Aide Sampaio — UDN.
Angrade Lima Filho — PSD.
Armando Monteiro — PSD.
Arruda Câmara — PDC.
Clélio Lemos — PSD.
Etevíno Lins — PSD.
Geraldo Guedes — PL.
José Lopes — PTB.
Lamartine Tavora — PTB.
Milvernes Lima — PSD.
Nilo Coelho — PSD.
Oswaldo Lima Filho — PTB.
Petronilo Santacruz — PSD.
Souto Maior — PTB.

Alagoas:

Abraão Moura — PSP.
Aloysio Nogueira — PTB.
Ary Pitonibo — PTB.
Aurélio Vianna — PSB.
Luiz Cavalcanti — PSD.
Medeiros Neto — PSD.
Souza Leão — PSP.

Sergipe:

Armando Rollemberg — PR.
Leite Neto — PSD.
Lourival Batista — UDN.
Passos Pôrto — UDN.

Bahia:

Antônio Carlos Mazalhães — UDN.
Clemens Sampaio — PTB.
Fernando Santanna — PTB.
Hélio Machado — PDC.
Hélio Ramos — PR.
Luiz Viana — UDN.
Oliveira Brito — PSD.
Raymundo de Brito — PR.
Verc Filho — UDN.

Espírito Santo:

Direceu Cardoso — PSD.
Napoleão Fontenelle — PSD.
Ramon Oliveira Netto — PTB.
Rubens Rangel — PTB.

Rio de Janeiro:

Aarão Steinbrück — PTB.
Bocayuva Cunha — PTB.
Jonas Bahiense — PTB.
José Pedrosa — PSD.
Mário Tamborindeguay — PSD.
Moacyr Azevedo — PSD.

Ribeiro Gomes — PTB.
Saturnino Braga — PSD.

Distrito Federal:

Benjamin Farah — PSP.
Gurgel do Amaral — PSP.
Hamilton Nogueira — UDN.
Lylio Hauer — PTB.
Mendes de Moraes — PSP.
Waldyr Simões — PTB.

Minas Gerais:

Badaró Júnior — PSD.
Esteves Rodrigues — PR.
Pimenta da Veiga — PSD.

São Paulo:

Afrânio de Oliveira — PSB.
Antônio Feliciano — PSD.
Arnaldo Cerdeira — PSP.
Campos Vergal — PSP.
Gualberto Moreira — PTN.
Harry Normaton — PTN.
Nelson Omega — PTB.
Ortiz Monteiro — PST.
Paulo Lauro — PSP.
Waldemar Pessoa — PSE.

Mato Grosso:

Mendes Gonçalves — PSD.
Rachid Mamed — PSD.
Saldanha Derzi — UDN.

Paraná:

Antônio Baby — PTB.
Mário Gomes — PSD.

Santa Catarina:

Carneiro Loyola — UDN.
Doutel de Andrade — PTB.
Joaquim Ramos — PSD.
Rio Grande do Sul:
Croacy de Oliveira — PTB.
Daniel Féraco — PSD.
Floriano Paixão — PTB.
Giordano Alves — PTB.
Hermes de Souza — PSD.
Iino Braun — PTB.
Nestor Jost — PSD.
Raymundo Chaves — PSD.
Ruy Ramos — PTB.
Tasso Dutra — PSD.
Temperani Pereira — PTB.
Ubirio Machado — PTB.
Victor Issler — PTB.

Acre:

Jose Guimaraes — PSD.
Oscar Passos — PTB.

Amapá:

Antônio Pereira — PSD.

Rio Branco:

Valério de Magalhães — PSD.

4º ANEXO

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

EMENDA Nº 17, DE 1957

Repartição: 04.03-02 — Divisão de Orçamento (Encargos Gerais).

Verba: 2.0.00 — Transferências.

Conservação: 2.1.00 — Auxílio e Subvenções.

Subconservação: 2.1.01 — Auxílio.

Alínea: 3 — Entidades autárquicas.

1 — Rodovias do Plano Rodoviário Nacional.

12 — BR-14 e Bém — Guamá —

Porto Franco — Porongatú — Ceres —

Anápolis — Goiânia — Frutal — Ourinhos — Irai — Erechim — Cruz Alta —

Santa Maria — São Gabriel — Livramento.

Acrescente-se:

Trecho Anápolis — Entroncamento da BR-71, inclusive uma ponte sobre o Rio Paranaíba, em Itumbiara, o acesso ao ponto terminal da nova rodovia "Brasília — Anápolis", bem como o acesso ao ponto terminal do trecho asfaltado da BR-71 — perto de Monte Alegre de Minas.

Cr\$ 497.500.000,00.

Justificação

1. Brasília é uma realização excepcional: a mudança da Capital em abril de 1960, além de excepcional é a resolução mais audaz e jamais tomada pelos Poderes Legislativo e

Executivo do Brasil. A últimação do asfaltamento dos únicos trechos de "BR" existentes na região para o transporte de materiais, é a pedra de toque do sucesso destes cometimentos; assim, este objetivo da presente emenda merece também um tratamento excepcional, em relação ao critério adotado pela Câmara dos Deputados para o todo das BR, ao enviar para o Senado a proposta orçamentária para 1958.

A exemplo de 1956, esta emenda aí agora firmada pela quase totalidade dos Senhores Senadores presentes às sessões, isto, em face da sua transcendente importância para os destinos de Brasília.

A verba acima para a últimação do asfaltamento dos trechos rodoviários essenciais, é de Cr\$ 497.500.000,00 de acordo com o "plano de execução e pagamento da pavimentação", anexo do D.N.E.R.; sem este montante, as restantes concorrências públicas, não poderão ser abertas em tempo hábil, muitas providências ficarão adiadas, os serviços não poderão ser devidamente dinamizados, as previsões falharão, e o objetivo vital deixará de ser atingido.

Para efeito do teto das "BR" pode ainda ser considerada outra emenda do Senado, ao anexo 4.21, vindo da Câmara dos Deputados, que desloca destas "BR" para a rubrica "Outras Rodovias" — a importância de Cr\$ 53.000.000,00 que não diz respeito a "Rodovias do Plano Rodoviário Nacional".

2. A verba acima de Cr\$ 497.500.000,00 constitui comprovadamente, no momento, a mais urgente e o melhor investimento rodoviário que poderá ser feito no Brasil. Os 351 kms. a serem asfaltados — entre Anápolis e a extremidade, também asfaltada, da R-71, perto de Monte Alegre de Minas, terão duas pontes principais de reversão aos cofres públicos:

Primeira: em curto prazo — Pela atual e imensa produção agrícola da região interessada que já abastece e faz trocas ponderáveis com grandes centros do país;

Segunda: em curtíssimo prazo — Pela redução em mais de 50 % dos preços correntes para os fretes rodoviários para Brasília, feitos atualmente em estrada de terra.

3. Como foi dito acima, da rápida últimação do asfaltamento do trecho rodoviário objeto desta emenda depende atualmente o acesso dos materiais necessários à construção de Brasília: ele reduzirá substancialmente o preço da construção da nova capital, e atenderá a imensa produção da região atravessada, que há muitos anos vem reclamando e merecendo este melhoramento. É o único trecho em "BR" existente e em tráfego há anos do Planalto Central Goiano, constituindo uma verdadeira cunha pelo Pará a dentro; os caminhões nele trafegando, em asfalto, terão maior tonelagem, serão numerosos, não sofrerão rápido desgaste e estabelecerão salutar concorrência, reduzindo os fretes verticalmente.

4. Assim, para a fase de construção de Brasília, constitui esta "BR" que providencialmente está funcionando em terra, há anos, com centenas de veículos por dia, a única via no momento praticável para o transporte de materiais essenciais às obras da nova cidade: isto porque, além de outras, estabelecerá as seguintes conexões de rasilla com estradas de ferro em tráfego, na Região: — a 1ª em Anápolis, com E. F. Goiás, a 140 kms. — a 2ª em Uberlândia e Uberaba, com as estradas de ferro Mogiana a 559 kms. e Rêde Mineira de Viação Férrea, a 600 kms.

Dentro de mais um ano estabelecerá uma nova conexão em Colômbia, com a bitola larga da E. F. Paulista, a 721 kms. Constitui, repetimos, esta ligação, uma via mestra da fase de construção de Brasília e sem a qual esta

não será viável. Além de três Estradas de Ferro, conecta, também, quase todo o sistema rodo-ferroviário do País, e coloca ao alcance imediato das obras, o auxílio das cinco maiores e mais próximas cidades da região, que são Anápolis, Goiânia, Uberlândia, Uberaba e Araguari, que com elas já estão colaborando substancialmente.

6. Esta ligação rodoviária, cuja importância econômico-social é imensa, foi objeto de medidas excepcionais e urgentes, nos últimos dois anos, quando começou a ser dinamizada, em função da construção de Brasília, pela ação conjugada de quatro governos: Federal, Paulista, Mineiro e Goiano; esta ação traduz-se:

a) pelo asfaltamento em fase final de últimação de 66 kms. entre Uberlândia e o já referido ponto terminal da BR-71, perto de Monte Alegre, de Minas;

b) pelo asfaltamento também em últimação de 140 kms. entre Brasília e Anápolis;

c) pelo asfaltamento antecipado de várias centenas de quilômetros do Estado de São Paulo na mesma direção;

d) pela construção ora em últimação — em terra, do trecho da BR-14 entre o citado entroncamento, desia BR-14 com a BR-71, e Colômbia em São Paulo;

e) pela últimação de pequenos trechos que perturbavam o tráfego na BR-14 entre Goiânia e Itumbiara;

f) pela construção de nova ponte sobre o rio Paranaíba, na fronteira de Goiás com Minas;

g) pelo aceleramento da construção da rodovia entre Ribeirão Preto-Igarapava — Uberaba — Uberlândia, prevendo seu pronto asfaltamento, e extensão a Araguari, Catalão, Cristalina, Lusiana e daí a Brasília.

7. A aquisição de locomotivas e vagões pelas Estradas de Ferro Mogiana e Goiás, articulação também da Rêde Mineira de Viação Férrea, bem como uma série de providências já tomadas em caráter de emergência, ou ainda em andamento e estudos, assegurarão o fluxo constante e bastante dos materiais necessários a que alcançarão Brasília através do trecho rodoviário a ser asfaltado e que é o objeto da presente emenda.

8. Em resumo: para o correamento dos esforços e dispêndios já feitos pelos quatro governos citados, nos últimos dois anos, é essencial que a verba prevista nesta emenda seja mantida na íntegra, pois outra forma resultaria no desmoronamento de uma cadeia seriada de providências: projetos, estudos, projetos, concorrências, e obras já em execução, e cuja solução de continuidade, sobrecarretaria novos e pesados ônus, poderia provocar até um colapso nas obras de Brasília, nas estações chuvosas de dezembro e meses subsequentes épocas estas em que todo o trecho já deveria estar completado e entregue ao tráfego; e o mais grave como já foi acentuado é que a falta desta conexão asfaltada na melhor das hipóteses duplicará o preço do frete rodoviário, que prevalecerá na fase de construção de Brasília, desde as terminais ferroviárias até o local das obras.

Sala das Comissões, em Novembro de 1959. — J. Coimbra Bueno. — Filinto Müller. — Primo Beck. — Guimarães. — Ruy Palmeira. — Leônidas Melo. — Sebastião Archer. — Caiado de Castro. — Lima Guimarães. — Cunha Melo. — Lourival Fontes. — Nereu Ramos. — Paulo Fernandes. — Francisco Galvão. — Fernandes Tavora. — Jorge Maynard. — Mourão Vieira. — Saulo Ramos. — Atílio Vivacqua. — Alvaro Adolpho. — Novais Filho. — Georgino Avelino. — Lameira Eitencourt. — Freitas Cavalcanti. — Alencastro Guimarães. — Apolônio Sales. — Lima Teixeira. — Ezequias da Rocha. — Ary Vianna. — Gaspar Velloso. — Sebastião Archer. — Onofre Gomes. — Pedro Ludovice. —

Fausto Cabral. — Benedito Valla-dares. — Othon Mäder. — Arêa Leão. — Juracy Magalhães. — Domingos Vellasco. — Mario Motta. — Prisco dos Santos. — Kerginaldo Cavalcanti. — Lino de Mattos. — Ruy Carneiro. — João Villasboas. — Bernardes Filho. — Julio Lotte. — Neves da Rocha. — Alo Guimaraes. — Carlos Lindenbergh. — Vivaldo Lima.

RELATÓRIO DE 1957

Primeira ligação rodoviária pavimentada "Brasília-Santos"

Situação em outubro de 1957 dos trechos que a compõem:

- a) de Brasília-Anápolis;
- b) de Anápolis até o Entroncamento da BR-14, com a BR-71, perto de Avaniguara;
- c) do Entroncamento da BR-14 com a BR-71, até Colômbia;
- d) de Colômbia até Matão;
- e) de Matão até Limeira;
- f) de Limeira até Santos.

a) Trecho "Brasília-Anápolis" Foi confiado a 5 companhias privadas, sob a responsabilidade da Novacap. As obras de terraplanagem estão na sua maior extensão em construção avançada ou ultimadas, bem como as obras de arte. O asfaltamento foi iniciado recentemente; as companhias empreiteiras tem fixado em maio de 1958 o prazo para entrega em tráfego deste trecho, o que dependerá da intensidade da estação chuvosa. Foram tomadas com tempo providências para que esta rodovia de passagem em toda sua extensão, na estação chuvosa 1957-58, bem como melhoradas as estradas auxiliares, para Corumbá (BR-14) e para Viadópolis, outra estação ferroviária da região. Assim, mesmo que haja um retardo na entrega deste trecho, não haverá, mesmo em 1958, interrupção no vital tráfego de caminhões para Brasília.

b) Trecho Anápolis até o Entroncamento da BR-14 com a BR-71

Está em tráfego em terra em toda a sua extensão, salvo pequenas interrupções. Foram tomadas, em tempo, providências pelo DNER, para ultimar até dezembro de 1958, os pequenos cortes, aterros e boeiros que em seu conjunto somam menos de 5km; foram estas interrupções, que obrigaram os veículos a passarem por dezenas de desvios, dos quais resultaram as infundáveis filas de caminhões encravados neste trecho, no período ao das chuvas de 1956-1957. Este trecho foi subdividido em 6 sub-trechos para efeito de asfaltamento e a sua atribuição, por concorrência pública, a entidades especializadas no assunto. Os estudos estão prontos ou em andamento e poderá ser executado, sem interrupção do tráfego, o que no caso é essencial. Ao 1º destes seis subtrechos, devem ser agregados os 6 km da ligação do ponto terminal do asfalto da nova rodovia de Brasília, com o km 63 da BR-14 em Anápolis; o 4º já inclui a ligação de 19 km. entre o entroncamento da BR-14 com a BR-71, e o ponto terminal do trecho asfaltado desta rodovia, cuja entrega ao tráfego está prevista para o início do próximo ano já contando para tanto, com outra dotação para o orçamento de 1958.

c) Entroncamento da BR-14 com a BR-71 até Colômbia

Todo este trecho está atacado, para entrega ao tráfego em terra e sua consolidação no curso de 1958; para tanto conta com outra dotação para o orçamento de 1958. Deverá ser asfaltada em 1959.

d) Trecho "Colômbia-Matão" Está subdividido em 6 subtrechos: Dois, de 24km cada; um a partir da ponte sobre o rio Grande (Colômbia), já estão em fase de últimação em asfalto, com a entrega prevista para o 1º trimestre de 1958.

Quatro outros, entre a ponte destas 43 km. acima e o km 322, que fica além do Matão, estão assim subdivididos para efeito de asfaltamento: 4º subtrecho, do km 451 ao 402, concorrência em 21-10-57; 3º subtrecho, do km 402 ao 382, concorrência em 17-10-57; 2º subtrecho do km 382 ao 352, concorrência em 18-10-57. Estes 129 km deverão ser entregues ao tráfego em dezembro de 1958, pois todos os seus quatro subtrechos têm o mesmo prazo para execução. Os serviços estão afetos ao DER de São Paulo.

e) Trecho "Matão-Limeira"

Neste trecho estão sendo ultimadas as obras entre São Carlos e Rio Claro, numa extensão de cerca de 20 km, devendo ser entregues ao tráfego em toda a sua extensão em fevereiro de 1958.

f) Trecho Limeira-Santos

Está em pleno tráfego, sendo que, com duas pistas entre as proximidades de Jundiá e Santos.

Em resumo:

Salvo os 255 km do Triângulo Mineiro, que deverão ficar prontos em 1959, os restantes 1.040 km de Brasília a Santos deverão estar em funcionamento em asfalto, até o fim de 1958 ou princípio de 1959, aí incluída a ligação vital para a construção de Brasília, desde o local das obras desta nova Capital até Uberlândia.

Com a dotação pretendida nesta emenda, completarão os Governos Federal, Estaduais, Departamentos, Entidades e pessoas empenhadas no assunto, uma das mais completas coordenações de esforços, para a consecução continuada e em tempo recorde de uma obra essencial, com sua execução desde o início, planejada e consumada, de acordo com as previsões preestabelecidas.

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, NA SESSÃO DE 10 DE DEZEMBRO CORRENTE, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, gostaria de tecer comentários sobre um artigo publicado no jornal "O Globo", edição do dia 3 do corrente, a propósito das "Fontes de Energia Elétrica na Rússia Soviética".

Acabamos de ouvir a palavra do nobre Senador Atílio Vivacqua, relativamente às relações comerciais que o nosso País, em boa hora, resolveu reatar com a Rússia e, portanto, com boa parte do mundo, da qual vivíamos isolados, e que passará, assim, a transacionar conosco, o que aliás já deveria ter sido feito há mais tempo.

De modo algum poderemos ignorar uma Nação imensa como a Rússia, com cujo povo o Brasil deve manter trocas no sentido do reforço da economia, e desenvolvimento do bem estar, mútuos.

Sr. Presidente, o artigo a que me refiro é de autoria do ilustre Engenheiro Maurício Joppert da Silva, Presidente do Clube de Engenharia, Ex-Parlamentar e pessoa insuspeita para dar testemunho não somente sobre o que acaba de observar na Rússia, mas também sobre as tão debatidas obras contra o subdesenvolvimento, que vem sendo realizadas no Brasil no momento.

Alguns Senadores e Deputados, entendemos constituir tais obras sobrecarga justa, que está sendo lançada sobre os ombros da atual geração, em benefício da gente desassistida deste País que, sem dúvida alguma, ultrapassa a casa dos 50 milhões de almas. Com essas realizações, embora um pouco tardiamente, uma pequena e privilegiada elite brasileira

estaria afinal dando de si, uma pequena contribuição a uma causa comum.

O atual incremento de obras no interior, a partir de Brasília, capitalizará altamente os recursos investidos — em termos de vitórias concretas e duradouras — na luta contra o subdesenvolvimento, que tem mergulhado na miséria a maioria dos brasileiros.

Refere-se o nobre engenheiro, no artigo de sua autoria, a empreendimentos energéticos e de transporte e energia a distância, que já ultrapassam a quinhentos quilômetros, com voltagem superior a quinhentos mil volts; e às usinas atômicas de 500 000 kw e 800.000 kw.

Citá, no Volga a construção de usinas hidrelétricas do porte da de Kurbichev, antiga Samara, com 2.000.000 kw, e da de Saratov com 2.500.000 kw. Enumera cidades desenvolvidas recentemente, sobretudo na região da Sibéria, que já atingiram população superior a quinhentos mil habitantes e ao longo da Estrada de Ferro Transiberiana. Menciona cidades instaladas no próprio Círculo Polar Ártico, à custa de esforço agigantado, e que hoje somam algumas centenas de milhares de habitantes, em zonas até então completamente abandonadas e tidas e havidas como impróprias para a vida humana.

Ainda no capítulo das usinas, cita as de Bratsk, no Rio Angara, afluente do Ienissei, que terá três milhões e quinhentos mil kw; e a de Krasnoyarsk, no próprio Ienissei, com quatro milhões e quinhentos mil kw. Compara esses dois empreendimentos com o nosso louvável esforço em Furnas, no Rio Grande, tributário no Paraná, que terá apenas 1.200.000 kw instalados, enquanto qualquer das quatro usinas Soviéticas citadas ultrapassará 2.000.000 kw.

Sr. Presidente, lerei trechos do final do depoimento do Presidente do Clube de Engenharia do Brasil. Diz o eminente Engenheiro Maurício Joppert da Silva:

"Por mais que seja contra o regime político comunista implantado na Rússia, em 1917, seu trabalho organizado, sua insistência em superar todas as dificuldades, seus sucessos conseguidos em 42 anos, são um exemplo para os países novos como o Brasil. Até, agora não tínhamos tomado a sério os planos de recuperação econômica que haviam sido organizados: plano quinquenal do primeiro Governo do Sr. Getúlio Vargas, plano SALTE do Marechal Dutra. O primeiro a estabelecer um programa de metas e segui-lo foi, sem dúvida, o Sr. Juscelino Kubitschek, e o futuro lhe fará justiça dos resultados conseguidos. Infelizmente, desviou-se para o atalho de Brasília, onde mostrou, aliás, sua grande capacidade realizadora, apesar da sobrecarga lançada sobre os ombros de algumas gerações."

Sr. Presidente, — discordo do desvio, e acho que o Sr. Juscelino Kubitschek atalhou certo, à Brasília, — obra de salvação nacional.

Detenho-me na alegada sobrecarga sobre os ombros das gerações futuras. Brasília representa um dos maiores empreendimentos jamais realizados neste Continente e ao contrário de pesar, trará benefícios imensos para todos. Insisto em que não é justo que uma pequena elite, enquistada no litoral, goze de todas as vantagens, do parasitismo aqui arranchado, enquanto milhões e milhões de brasileiros sofrem e passam miséria, no imenso e potencialmente rico território que nos foi legado por nossos antepassados: viraram-nos as costas, e se avocaram direitos e privilégios.

de verdadeiras castas, cujos contornos vão aos poucos se definindo; nossa esperança maior é que Brasília lance por terra tais acomodações e passe a velar por todos os Estados, Territórios e populações, de acordo com os litâneas da nossa Constituição respeitando assim, as liberdades e direitos das gentes.

A frase final do Engenheiro Maurício Joppert da Silva é de grande estímulo para este país. Ela a lere na íntegra. (Lê)

"Pode-se discordar de uma parte de suas iniciativas — do atual Governo da República — como nós discordamos, mas o seu método de trabalho deverá ficar e a sua coragem de ação, a sua confiança no futuro, são bons exemplos, sobre que deveremos meditar e que deveremos seguir para o bem do Brasil".

Sr. Presidente, essa frase, dita pelo ilustre Presidente do prestigioso Clube de Engenharia, em visita a um dos países que mais lutaram contra o subdesenvolvimento, e que, está se impondo ao mundo moderno, em termos de recuperação econômica, de distribuição, de instrução e educação para toda a massa populacional do seu território, enfim de progresso acelerado e construtivo, esta frase final, é um grande argumento para esclarecimento daqueles que ainda não compreenderam, que Brasília e todos os nossos atuais e grandes empreendimentos, constituem a linha mestra de engrandecimento do Brasil. Prosseguindo nesta rota, e ampliando-a até os extremos da resistência humana, sobretudo na atual elite de dirigentes públicos e de classes bafejadas pela fortuna, nós poderemos, dentro do regime democrático, tanto quanto o Japão e a Rússia, também exultar o mundo, — com o surgimento de uma Nação de primeira grandeza no Hemisfério Sul; com o que já gastamos com tanques, aviões e navios, colocados em desuso no exterior como inservíveis para as Nações que vivem em pé de guerra, — e mais o que gastamos com instalações e pessoal, para manter tal museu de apetrechos internacionais, daríamos para custear os nossos primeiros passos para a montagem de uma arma de terra, mar e ar, de poder insondável, industrial e cujo poderio crescerá em progressão geométrica, mediante uma guerra total contra o analfabetismo, a miséria e a fome para a recuperação, educação e instrução de nossa massa humana, tanto como a japonesa e russa de antanho, capaz de verdadeiros milagres (Muito bem).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO DE 11 DE DEZEMBRO CORRENTE, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE

O SR. COIMBRA BUENO:

(Lê o seguinte discurso) — Sr. Presidente, venho associar-me às justas homenagens rendidas à Marinha Brasileira, ao ensejo da Semana dedicada à Heróica Corporação, de nossos bravos homens do Mar.

Não foi possível comparecer pessoalmente às solenidades programadas, mas de coração as acompanhei de perto.

Aproveito esta oportunidade para condenar toda e qualquer exploração, contra nossa gloriosa Marinha, campanha de difamação ou confusão tendenciosa, em torno do porta-aviões recentemente adquirido, e que tantas celeumas vem levantando.

Ao mesmo tempo louvo a todas as honestas e patrióticas vozes, que arrostam as injúrias, incompreensões e mal-entendidos, — que andam sempre na esteira dos debates em torno de assunto transcendentes, — vozes estas, que lutam estóicamente para aclarar tais assuntos e conciliá-los com a linha mestra de convergência dos interesses nacionais em causa, como é o procedimento de muitos brasileiros, civis e militares, cujas opiniões estão divididas no caso do navio em tela e suas decorrências.

A propósito, lerei trechos de um comentário saído na coluna dedicada ao Senado, do "Correio da Manhã", de 26-11-1959.

"Sessão noturna"

"Além de outras matérias sem maior importância, foi aprovado na sessão noturna o Anexo do Orçamento relativo ao Ministério da Marinha, com várias emendas, menos a do Sr. Coimbra Bueno, que visam a redução da verba destinada ao porta-aviões Minas Gerais. A propósito desta, houve debates, do qual participou o Líder da Maioria. O Sr. Mem de Sá, que salientou o seu ponto de vista também pela rejeição da Emenda, embora em princípio fosse contra os grandes gastos."

O Senador goiano, atmoçou com o Ministro, desistindo do seu intento."

Assumo, desde logo, a defesa desse grande matutino nacional, que leio todas as manhãs, desde 1926, quando passei a residir na saudosa Rio de Janeiro de então, para dizer que não pode ter sido por maldade que deixaram escapar tal expressão; assim, pela julgo não deve ser tirada qualquer lição desabonadora, para quem quer que seja.

O assunto porta-aviões para nós, que com ele nos preocupamos, tem o horizonte amplo de uma "Aviação Embarcada" que, para prestígio real, — também internacional das Forças Armadas Brasileiras, havemos de deixar bem claro se convém, ou não, à nossa conjuntura de Defesa: — Exército, Marinha e Aeronáutica. (Muito bem, muito bem).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO NA SESSÃO DE 12 DE DEZEMBRO CORRENTE, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE.

O SR. COIMBRA BUENO:

(Para explicação pessoal) — Sr. Presidente, tenho hoje que dar conta ao Senado e, sobretudo, aos Srs. Senadores que apoiaram a emenda relativa à últimação da ligação, em asfalto, "Brasília-Santos", de que ontem à noite, procurei o nobre Líder Abelardo Jurema, na Câmara dos Deputados, e S. Ex.ª, prontamente, assinou o projeto de lei relativo à abertura de crédito especial de oitocentos e cinquenta milhões de cruzeiros para a últimação no Triângulo Mineiro, dos cento e noventa e dois quilômetros que restam para ser completada em asfalto a ligação "Santos-Brasília".

Assim, todo o Sul e especialmente São Paulo, se comunicará diretamente com Brasília e o Planalto Central, pela mesma via de penetração dos bandeirantes, única de 1ª classe existente, há mais de um século e por onde vem trafegando a maioria dos veículos que demandam aquela região do País.

A preferência pelo asfaltamento desta primeira ligação do litoral com Brasília, e que partindo de Santos demanda São Paulo, Limeira, Arara-

Colômbia, Frutal, Avatinguara, Itumbira, Goiânia, Anápolis e Brasília, não foi casua e muito menos arbitrária ou interesseira. Foi esta via, uma grande diretriz das penetrações, desde os tempos coloniais, em busca do Planalto Central. Era o único acesso, em sua maior parte já em rodovia de 1ª classe, e em tráfego na direção de Brasília, quando foi resolvida a sua construção acelerada, antes mesmo do preparo do Planalto Central para receber o impacto da execução de obra de tão grande vulto.

O lógico teria sido, para remediar a situação vital dos transportes — a imediata melhoria de alguns dos trechos, e pronto asfaltamento de todo o leito, desta única rodovia razoável existente, para assim socorrer-se a fase aguda da construção da nova cidade, com materiais e mão-de-obra, aos preços correntes no País — diga-

mos, logo no primeiro ano do ataque intensivo das obras.

Infelizmente muitas autoridades não se detiveram devidamente neste assunto e a Maioria dos ilustres Membros da Câmara dos Deputados, nos anos anteriores, só nos atenderam em parte das verbas globais por nós solicitadas mediante emendas aprovadas no Senado, para que Brasília fosse, desde logo, construída com apoio em um transporte organizado, o que viria reduzir em muito o custo do material e da mão-de-obra da futura capital do Brasil, custo esse que, hoje, está motivando grandes reclamações, uma vez que os materiais de construção, ali, estão por preços elevadíssimos e sempre sujeitos a bruscas oscilações.

Sr. Presidente, folgo imensamente em que as palavras do Líder da Maioria, como do Sr. Presidente da República tenham sido religiosamente

cumpridas. Muitos dos Senhores Deputados, para não aumentarem o déficit constante do Orçamento, acederam em votar pela rejeição da emenda vital para o asfaltamento desses últimos 192 quilômetros, na certeza de que, ato contínuo, o nobre representante da Paraíba ofereceria ao Plenário da Câmara dos Deputados, projeto visando a corrigir essa deficiência, essa omissão da Lei de Meios, verificada não só na fase de tramitação naquela Casa, como na própria proposição originária do Governo.

Podemos, assim, congratular-nos com Brasília e com todos os que se empenham na rápida e funcionamento daquela Capital, pois já temos a certeza do asfaltamento de duas rodovias — a "Rio-Belo Horizonte-Brasília" e a "Santos-São Paulo-Frutal-Brasília". Funcionarão ambas, desde os primeiros dias de instala-

ção da nova Capital, minorando as dificuldades e, sobretudo, proporcionando economia e mais conforto àqueles que, para o bem do País, se transferirão para o novo e portentoso cérebro administrativo da Nação. Lerei a seguir, para que conste dos Anais desta Casa, o texto do projeto de lei, ontem apresentado na Câmara pelo Sr. Deputado Abelardo Jurema. (Muito bem! Muito bem!)

ANEXOS LIDOS PELO SENADOR COIMBRA BUENO PARA FAZER PARTE INTEGRANTE DE SEU DISCURSO.

Anexo 1: Distâncias de ligação "Brasília-Santos", indicando dois trechos asfaltados com 993 km., e o trecho ainda em terra com 192 km.

Anexo 2: Texto do projeto para o crédito especial de Cr\$ 850.000.000,00 apresentado na Câmara dos Deputados em 10-12-59, pelo Líder Abelardo Jurema.

ANEXO Nº 1

LIGAÇÃO "BRASÍLIA-SANTOS" — (Dezembro de 1959)

		km 1.185 — BRASÍLIA	— km 0
		km 1.054 — ANAPOLIS	— km 131
		km 998 — GOIÂNIA	— km 157
		km 960 — HIDROLÂNDIA	— km 225
		km 872 — MORRINHOS	— km 313
		km 789 — ITUMBIARA	— km 396
		km 731 — Entroncamento com a BR-71	— km 454
Trecho objeto da emenda n.º 43			
Em terra: 192 km	Senador Coimbra Bueno e outros	km 581 — FRUTAL	— km 604
		km 520 — COLOMBIA	— km 648
		km 504 — BARRETOS	— km 681
		km 459 — BEBEDOURO	— km 726
		km 418 — JABOTICABAL	— km 767
		km 337 — ARARAQUARA	— km 848
		km 298 — SÃO CARLOS	— km 887
		km 240 — RIO CLARO	— km 945
		km 212 — LIMEIRA	— km 975
		km 78 — SÃO PAULO	— km 1.107
		km 0 — SANTOS	— km 1.185

ANEXO 2

Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$ 850.000.000,00, destinado a urgente pavimentação, no Triângulo Mineiro, dos restantes 192 km, ainda em terra, trecho da Transbrasiliana, BR-14, integrante da ligação em asfalto "Brasília-Santos", com a extensão total de 1.185 km. (Das Bancadas de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás e outras).

Art. 1º Pica aberto, no Ministério O Congresso Nacional decreta:

da Viação e Obras Públicas, consignado ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, com vigência por dois (2) anos, o crédito especial de Cr\$ 850.000.000,00 (oitocentos e cinquenta milhões de cruzeiros) destinado à pavimentação do trecho da rodovia BR-14 — integrante da ligação "Brasília-Santos", entre o entroncamento das rodovias BR-14 e BR-71, — Frutal e Colômbia, com a extensão aproximada de 192 km.

Parágrafo único. Esse crédito especial será automaticamente registrado pelo Tribunal de Contas e entregue diretamente ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem em quatro (4) parcelas trimestrais, iguais e sucessivas, contadas a primeira da data em que esta lei entrar em vigor.

Art. 2º O crédito a que se refere o artigo 1º, caso não tenha sido aberto até a elaboração do próximo orçamento da União, neste será incluído, no Anexo 4.21 — Ministério da Viação e Obras Públicas, como auxílio ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

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

Sala das Sessões, 10 de dezembro de 1959.

Justificação

Brasília é uma realização excepcional; a mudança da Capital em abril de 1960, além de excepcional é a resolução mais audaz jamais tomada pelos Poderes Legislativo e Executivo no Brasil. A utilização do asfaltamento dos únicos trechos de "BR" já existentes na região para o transporte de materiais, é a pedra de toque do sucesso deste comprometimento; assim, o objetivo do presente projeto merece também um tratamento excepcional, para sua pronta concretização.

A matéria disciplinada no projeto foi motivo, no Senado, de uma emenda à proposta orçamentária para o exercício de 1960, subscrita pela quase totalidade dos Senhores Senadores, em número de 34 presentes à Sessão, em que foi apresentada. Este fato deve ser levado a crédito de sua transcendente importância para os destinos de Brasília.

A verba necessária para a utilização do asfaltamento do trecho rodoviário essencial e de 1ª urgência, é de Cr\$ 850.000.000,00, de acordo com a informação anexa, do DNER; sem esse montante, as concorrências públicas não poderão ser abertas em tempo hábil, muitas providências ficarão adiadas, os serviços não poderão ser devidamente dinamizados, as previsões falharão, — e o objetivo vital deixará de ser atingido.

2. A pavimentação em causa constitui, comprovadamente, no momento, o mais urgente e o melhor investimento rodoviário que poderá ser feito no Brasil. Os 192 km a serem asfaltados terão duas fontes principais de reversão aos cofres públicos:

Primeira: em curto prazo — Pela atual e imensa produção agrícola da

região interessada que já abastece e faz trocas ponderáveis com grandes centros do país;

Segunda: em curtíssimo prazo — Pela redução em mais de 50% dos atuais e exorbitantes fretes rodoviários para Brasília, feitos atualmente com a intercalação de trechos, estrada em terra, com as inevitáveis "costelas" que destroem os caminhões em pouco mais de um ano de uso. A BR-14 é a única Rodovia "BR" existente e em tráfego há anos do Planalto Central Goiano, constituindo uma verdadeira cunha pelo País a dentro: os atuais 1.000 veículos nela trafegando, em asfalto, terão maior tonelagem, não sofrerão rápido desgaste e estabelecerão salutar concorrência, reduzindo os fretes verticalmente: para a fase de construção e primeiros anos de funcionamento, de Brasília, constitui esta "BR", que providencialmente está aberta em terra há anos, a principal via no momento praticável para o transporte de materiais essenciais à nova cidade; isto porque além de outras, estabelecerá uma conexão em Goiânia, com a bitola larga da E. F. Paulista, situada 646 m de Brasília.

Constitui, repetimos, esta ligação uma viga mestra de construção de Brasília, conectando-a com quase todo o sistema rodo-ferroviário do País.

3. A ligação rodoviária "Brasília-Santos" cuja importância econômico-social é imensa foi objeto de medidas excepcionais e urgentes, nos últimos anos, quando começou a ser dinamizada, em função da construção de Brasília, pela ação conjugada de quatro governos: Federal, Paulista, Mineiro e Goiano; esta ação traduz-se:

a) pelo asfaltamento, já ultimado de 66 quilômetros entre Uberlândia e o já referido ponto terminal da ... BR-71 perto de Monte Alegre, de Minas;

b) pelo asfaltamento, em utilização de 454 km entre Brasília e o Entroncamento da BR-14 com a BR-71;

c) pelo asfaltamento já ultimado de 539 quilômetros no Estado de São Paulo na mesma direção;

d) pela construção, ora ultimada em terra, do trecho da BR-14 entre o entroncamento da BR-14 com a BR-71, e Colômbia, último trecho a ser asfaltado em 1960 para completar a ligação "Brasília-Santos" e que é o objeto da presente emenda.

4. Para o coroamento dos esforços e dispêndios já feitos pelo quatro Governos citados nos últimos anos, é essencial que a verba prevista nesta proposição seja atendida na íntegra, pois doutra forma resultará o desmoronamento de uma cadeia seriada de providências: prazos, estudos, promulgação — sobre acarretar novos e execução — cuja solução de contêntes, concorrências e obras já em pesados onus, poderia provocar até um colapso de Brasília, nas estações chuvosas de dezembro e meses subsequentes, épocas estas em que todo o trecho já deverá estar completado em asfalto e entregue ao tráfego; e o mais grave como já foi acentuado é que a falta desta conexão asfaltada da melhor das hipóteses duplicará o preço do frete rodoviário.

A falta do asfaltamento do trecho objeto deste projeto, de 192 km, todo ele no Triângulo Mineiro, já com terminação pronta e obras de arte terminadas, isola dois trechos já ultimados em asfalto sendo um de 454 km de Brasília, ao Entroncamento da BR-1 e outro de 539 km de Colômbia a Santos; constituirá no início de 1960 o único estrangulamento existente na ligação asfaltada, "Brasília-Santos" que é essencial para o funcionamento de Brasília. O DNER só-

mente aguarda a aprovação da verba relativa a este projeto para tomar as medidas finais mediante concorrência pública para distribuir esta obra por diversas companhias especializadas, de modo a que o asfaltamento deste trecho rodoviário, que hoje é o mais vital para o País e para a Nova Capital, fique ultimado em 1960.

Não é concebível que a União e São Paulo, tendo já invertido nos últimos anos, mais de três bilhões de cruzeiros na ultimada da construção e pavimentação acelerada, de 993 kms. dos dois trechos extremos da ligação "Brasília-Santos", vejam agora frustrado e protelado o funcionamento desta primeira ligação, toda em asfalto, do litoral com o Planalto Central, sem a qual o Centro, aí incluído São Paulo, e o Sul do País, ficarão isolados de Brasília por via terrestre asfaltada, pois os referidos 192 km, que ainda estão em terra, não podem resistir no tráfego intenso de mais de 1.000 veículos por dia, devendo-se, ainda, considerar o fato de que só em 1962 estará funcionando a primeira ferrovia, ora em construção.

A importância é vultosa e recal num só exercício, pelo fato de ter havido retardado na abertura em terra destes 192 km do Triângulo Mineiro — só completada há poucos meses.

Assim, o sucesso de Brasília em 1960, e sua ligação com São Paulo e todo o Sul do País, depende, em grande parte, da boa coordenação e rapidez na execução do asfaltamento deste pequeno trecho rodoviário remanescente.

A sua ausência em tempo hábil acarretará prejuízos de centenas de milhões de cruzeiros, nos primeiros meses de funcionamento de Brasília. Urge, e sem perda de tempo, atribuir-se ao DNER a verba essencial de que trata este projeto para imediata demarcação dos serviços e sua utilização ainda em 1960.

Sala das Sessões, 10 de dezembro de 1959. — Abelardo Jurema.

Agora, ao fim de cinco anos de colaboração contínua no Senado, através de emendas aos sucessivos orçamentos, sempre com o apoio de numerosos Senhores, de substitutivos e outras providências junto ao Executivo, podemos afinal consignar que estão abertas em terra, e em BR, não só as duas travessias do Triângulo Mineiro, como a maior parte das grandes rodovias nacionais em que se integraram, como sejam os trechos da "São Paulo-Bulabá", da "Vitória-Belo Horizonte-Cuiabá" (BR-31); da "Transbrasiliana" (BR-14); da "BR-19"; da "BR-71"; da "BR-54"; todas completando um primeiro sistema rodoviário integrado do Planalto Central, associando-o ao sistema rodo-ferroviário do País, e ao mar em Santos.

Folgo, gau- (of Senhor Presidente, em ler para o Senado, o expediente recém-aprovado na Câmara dos Deputados, (Projeto n.º 2.409-E, de 1959) que constitui um benefício imenso para todo o Planalto Central do País, só comparável ao advento de Brasília. E à Brasília se deve, em grande parte o aceleramento das obras e as dotações, que abreviaram de muitos anos a abertura em terra, já ultimada, da maioria dos trechos essenciais, e agora o que é mais importante, a sua pavimentação, em boa parte já executada ou em andamento.

Este projeto n.º 2.409-E-1959, era uma verdadeira "lei-áurea" para toda uma extensa e rica região de nosso País, e espero que o Senhor Presidente da República a sancione no menor prazo, e com os aplausos de milhões de brasileiros, que apoiam o Senhor Juscelino Kubitschek sem

cor política, na sua luta contra o sub-desenvolvimento, que já está ponderando os seus agigantados resultados.

E' LIDO E VAI A IMPRIMIR O SEGUINTE

PROJETO N.º 2.409-E, de 1959

Emendas do Senado ao Projeto

n.º 2.409-O-52, que inclui no programa de primeira urgência de que tratam os arts. 21 e 22 da Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948, os trechos Goiânia-Frutal da BR-14, Campina-Verde-Cuiabá da BR-31 e Caminho-Formosa da BR-47, constantes do Plano Rodoviário Nacional; tendo pareceres favoráveis das Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, de Segurança Nacional e de Finanças.

PROJETO N.º 2.409-C-52. EMENDA DO PELO SENADO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Ficam incluídos no programa de primeira urgência, de que tratam os arts. 21 e 22 da Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948, os trechos Goiânia-Frutal da BR-14, Campina-Verde-Cuiabá da BR-31 e Caminho-Formosa da BR-47, constantes do Plano Rodoviário Nacional.

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

Câmara dos Deputados, em 28 de outubro de 1957. — Ulisses Guimarães. — Wilson Fadul. — Nicanor Silva.

EMENDAS DO SENADO AO PROJETO N.º 2.409-C, DE 1952

N.º 1

Ao projeto

Dê-se à emenda do projeto a seguinte redação:

" Inclui no programa de primeira urgência de que tratam os artigos 21, da Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948 e do Decreto-lei n.º 8.433, de 27 de dezembro de 1945, trechos das estradas BR-14 (Transbrasiliana), (Goiânia-Cruz Alta).

DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. SENADOR COIMBRA BUENO, QUE SERIA PUBLICADO POSTERIORMENTE

Sr. Presidente,

Há dias dei notícia ao Senado, do fiel cumprimento, pelo Líder da Maioria, da Câmara dos Deputados, à promessa feita em Plenário daquela Casa, na sessão de 29-12-1959, quando para não aumentar o déficit do orçamento para 1960 articulava a rejeição da emenda do Senado n.º 43 ao D.N.E.R. e que atribuiu Cr\$... 850.000.000,00 ao Departamento, para arfaltar com urgência os restantes 192 Km, ainda em terra da ligação "Brasília-Santos". E a promessa era no sentido do líder Abelardo Jurema encaminhar como o fez um projeto de abertura do crédito especial da mesma importância, reconhecendo a prioridade n.º 1, que o trecho, de travessia do Triângulo Mineiro reclama, em face da mudança da Capital em 21-4-1960.

Tal projeto foi apresentado na Câmara no dia 9-12-59, e seu texto foi por mim anexado a outro discurso feito nesta Casa há poucos dias. Segundo foi articulado, espero que tenha rápida tramitação no Congresso, para dar cobertura a operações de crédito e possíveis antecipações por conta do fundo da pavimentação, que o Executivo, por sua vez compro-

meteu-se a fazer, para atacar prontamente a execução dos 192 Km. de pavimentação, e com tempo de socorrer Brasília, nos seus primeiros tempos de funcionamento, como Capital.

Venho dar hoje, conta da haurida incumbência do Senado, de acompanhar na Câmara dos Deputados, a tramitação do projeto n.º 238-59 que naquela Casa homou o n.º 2.409-B. Felizmente foram acolhidos as emendas do Senado. Para mim, Senhor Presidente, tal fato tem um significado muito especial, e até sentimental, pois foi mais com o pensamento voltado, para grandes vias de acesso ao Sudoeste de Goiás, que meu venerando Pai, Orosimbo Souza Ruano, um capixaba de São Paulo, e Goiano de coração — sempre apaixonado pelo progresso de Goiás, onde viveu toda a sua mocidade — encaminhou-me desde os meus primeiros passos, para a carreira de Engenharia, que abraçei.

Assim, já em 1938, portanto há 21 anos, os passos decisivos para a primeira travessia de São Paulo para o Sudoeste Goiás, através o Triângulo Mineiro, quando nos foi atribuída pelo Decreto-lei n.º 740 de 27-9-1938 a concessão para a execução do trecho "Colômbia-São Simão", e da ponte sobre o rio Grande em Colômbia, concessão esta e estudos a ela concernentes, que constituiriam a motivação da criação da C.E.R. n.º 2 do Exército Brasileiro, que se encarregou da travessia, em face das dificuldades políticas, que durante mais de 50 anos, a impossibilitaram e dos quais já dei conhecimento a esta Casa. (Decreto-lei n.º 2.257 de 9-5-1941).

Mais tarde, já então no governo de Goiás, incentivamos nos limites de nossas forças a execução desta 1.ª travessia, e cogitamos logo da 2.ª, esta também partindo de Colômbia, mas rumo à Avatinguara e Itumbiara. Incluímos esta 2.ª travessia num convênio interestadual firmado em 1949, com os governos de Minas Gerais (Dr. Milton Campos) e São Paulo (Dr. Adhemar de Barros), e que mais tarde foi homologado pelo Governo Federal (Presidente Eurico Dutra).

E' assim que atribuímos em Goiás, prioridade n.º 1 ao trecho da BR-14

N.º 2

Ao art. 1.º

Dê-se a este artigo a seguinte redação:

"Art. 1.º. Ficam incluídos no programa de primeira urgência de que tratam os arts. 21, da Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948 e 67, do Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, as seguintes estradas constantes do Plano Rodoviário Nacional:

a) BR-14

Trecho: Entroncamento da BR-14 com a BR-71 (perto da Avatinguara, até o entroncamento da BR-14 com a BR-55 (perto de Frutal) inclusive ligação pela BR-56 com Colômbia.

b) BR-31

Trecho: de Uberaba a Cuiabá (passando por Campina Verde-Cidade do Canal de São Simão e Rondonópolis) inclusive duas ligações integrantes a saber:

1.º. — BR-71 do ponto de seu entroncamento com a BR-14, perto de Avatinguara;

2.º. — BR-54 do ponto de seu entroncamento com a BR-31 em Jataí, a Rio Verde.

c) BR-19 (Goiânia a Cruz Alta).

Trecho: de Rio Verde a Goiânia.

d) BR-47 (Campinho-Formosa).

Distrito Federal, em 24 de julho de 1953. — Cunha Mello. — Freitas Cavalcanti. — Mathias Olympio.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

PARER DO RELATOR

Aprovado pela Câmara, foi enviado ao Senado, com a data de 28 de outubro de 1957, o projeto em epígrafe, cujo artigo 1.º estava assim redigido:

"Ficam incluídos no programa de primeira urgência, de que tratam os arts. 21 e 22 da Lei número 302, de 13 de julho de 1948, os trechos Goiânia-Frutal da BR-14, Campina Verde-Cuiabá da BR-31 e Campinho-Formosa da BR-47, constantes do Plano Rodoviário Nacional".

No Senado, o projeto foi emendado. As emendas vêm agora à Câmara, para sobre elas se pronunciar.

As emendas do Senado alteram a emenda do projeto e o art. 1.º, que passa a ter a seguinte redação:

"Ficam incluídos no programa de primeira urgência de que tratam os arts. 21, da Lei n.º 3.028, de 13 de julho de 1948, e 67, do Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, as seguintes estradas constantes do Plano Rodoviário Nacional:

a) BR-14 (Transbrasiliana)

Trecho: Entroncamento da BR-14 com a BR-17 (perto de Avatinguara até o entroncamento da BR-14 com a BR-56 (perto de Frutal) inclusive ligação pela BR-56 com Colômbia.

b) BR-31 (Vitória-Cuiabá).

Trecho: de Uberaba a Cuiabá (passando por Campina Verde-Cidade do Canal de São Simão e Rondonópolis), inclusive duas ligações integrantes a saber:

1.º BR-17 do ponto de seu entroncamento com a BR-31 a Itumbiara e desta cidade ao ponto de entroncamento com a BR-14, perto de Avatinguara;

2.º BR-54 do ponto de seu entroncamento com a BR-31 em Jataí a Rio Verde.

c) BR-19 (Goiânia a Cruz Alta).

Trecho: Rio Verde a Goiânia.

d) BR-17 (Campinho-Formosa).

Trecho: Campinho-Formosa.

Nesta Comissão, o projeto me foi distribuído em 11 deste mês

E' o relatório.

PARER

As modificações à redação do artigo 1.º do projeto aprovado pela Câmara têm as seguintes justificativas:

BR-14

O projeto da Câmara incluía no programa de primeira urgência o trecho Goiânia-Frutal da Transbrasiliana. Como já decorreram sete anos desde a apresentação do projeto, a situação se modificou radicalmente. O trecho previsto está quase todo construído e em vias de pavimentação. A partir de Goiânia, cerca de 60 quilômetros já foram pavimentados e os trabalhos continuam. Por isso o Senado alterou a redação, incluindo na prioridade o trecho da BR-14 que começa no entroncamento com a BR-71 (pavimentada até Uberlândia) e vai até a junção com a BR-56 (Frutal-Matão, a ser pavimentada pelo Plano Quinquenal). Incluindo-se a ligação com Colômbia, onde estão as pontas dos trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

Isto feito, Brasília terá acesso ao porto de Santo, via BR-14, BR-56 e BR-33. Além disso, toda a enorme produção de cereais seja do sul de Goiás, seja do Triângulo Mineiro, terá acesso fácil a São Paulo e Santos, por

via ferroviária, estabelecendo-se perfeita conexão rodoviária das férteis regiões agropecuárias do Brasil Central com os maiores centros consumidores do País, ficará, então, completamente extirpado o ponto de estrangulamento dos transportes nacionais que durante decênios impediu o desenvolvimento da região central, pois tornava impraticável o transporte da produção agropecuária do centro para os mercados consumidores do sul. Note-se que, até o ano que vem teremos, do lado de Goiás, um trecho rodoviário pavimentado (Brasília-Anápolis-Goiânia-Itumbiara), de mais de 400 quilômetros. Seguir-se-á um trecho de mais de 200 quilômetros não concluído, no Triângulo Mineiro. Finalmente, o trecho paulista, que estará totalmente pavimentado em 1967 (Colômbia-Santos das BR-56 e BR-33).

Nestas condições, a emenda do Senado se impõe, evidentemente.

BR-31 (Vitória-Cuiabá).

A Câmara havia incluído no programa de primeira urgência o trecho Campina Verde (MG) a Cuiabá.

O Senado aumentou o trecho de Campina Verde a Niterói, já concluído em grande parte. Em Uberaba se dará a conexão com a nova rodovia do Plano Nacional BR-106 cujo projeto aprovado pelo Congresso, já subiu à sanção presidencial. Por ela se atingirá a rodovia pavimentada construída pelo Governo de São Paulo até Ribeirão Preto, indo-se entroncar em Limeira com a BR-33. De Uberaba, se atingirá ainda Brasília, através de Uberlândia, Catalão e Cristalina, onde estão as maiores reservas de cristal de rocha do Brasil, e onde será o ponto de confluência da estrada Rio-Be'lo Horizonte-Brasília, em plena construção e pavimentação.

LIGAÇÕES INTEGRANTES

O Senado houve por bem ainda incluir duas ligações integrantes, uma no Triângulo Mineiro, outra em Goiás. A do Triângulo Mineiro visa a conclusão da BR-71 (Uberlândia — BR-21, no Canal de São Simão), que está pavimentada entre Uberlândia e a BR-14.

Trata-se de um pequeno trecho, de pouco mais de 50 quilômetros, mas destinado a proporcionar enorme economia nos transportes. De fato, se esse trecho não for construído o caminho que partindo de Uberlândia quiser atingir o Canal de São Simão, em demanda de Mato Grosso, terá de percorrer a BR-71 até a BR-14, em seguida, tomando rumo sul, atravessará todo o Triângulo Mineiro até Frutal, onde tomará a BR-31 e atravessará novamente todo o Triângulo Mineiro em sentido contrário. Fará, assim, um percurso de mais de 4.000 quilômetros aproximadamente quando, feita a ligação integrante proposta pelo Senado, terá de percorrer pouco mais de 50 quilômetros.

Nestas condições, merece inteira aprovação a emenda.

Quanto à segunda ligação integrante, refere-se à BR-54, cujo traçado é Jataí-Rio Verde-Itumbiara-Monte Alegre de Minas, de acordo com a Lei n.º 2.975. Segundo os mapas do DNER, a BR-54, tem um trecho comum com a BR-31 e outro com a BR-19, que o Senado incluiu também no programa de primeira urgência, até Rio Verde. Assim, a inclusão desses dois trechos permitirá uma perfeita interligação, no sudoeste goiano, entre a BR-14 (Transbrasiliana) e a BR-31, isto é, a interligação de três capitais centrais (Brasília, Goiânia e Cuiabá), com São Paulo, no sul, e com todo o sistema de transporte nacional que procura o litoral leste, nordeste e norte, e das vantagens dispensam maiores comentários.

Em conclusão: o parecer do Relator é pela aprovação das emendas do Senado.

Sala Paulo de Frontin 13 de agosto de 1959. — Nelson Omegna, Presidente. — Benedito Vaz, Relator.

PARER DA COMISSÃO

A Comissão de Transporte, Comunicações e Obras Públicas, em sua reunião de 13 de agosto de 1959, aprovou o Parecer do Relator favorável às emendas do Senado oferecidas ao Projeto n.º 2.400-B-52, voltando os Senhores Nelson Omegna, Presidente — Benedito Vaz, Relator, Luiz Cavalcante, Souza Leão, Nicolau Turne, Vasco Filho — Vice-Presidente, Geraldo Vasconcelos, Corrêa da Costa e França Campos.

Sala "Paulo de Frontin" em 13 de agosto de 1959. — Nelson Omegna, Presidente. — Benedito Vaz, Relator.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

PARER DO RELATOR

Como o projeto em apreço não interfere em assunto referente à Segurança Nacional e, pelo contrário, vai facilitar a comunicação no interior, sou favorável à aprovação das emendas do Senado.

Sala Sabino Barroso, em 12 de novembro de 1959. — Raymundo Chaves, Relator.

PARER DA COMISSÃO

A Comissão de Segurança Nacional em reunião do dia 12 do corrente aprovou, por unanimidade, parecer do relator às emendas do Senado, ao Projeto n.º 2.409-52 que "inclui no programa de primeira urgência de que tratam os artigos 21 e 22 da Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948, o trecho Goiânia (Goiás) — Frutal (Minas) da BR-14 e o trecho Campina Verde (Minas) — Cuiabá (Mato Grosso) da BR-31, constante do Plano Nacional de Viação".

Votaram os Senhores José Guimarães, Pereira Pinto, Miguel Bahury, Rezende Monteiro, Mendes de Moraes, Mário Gomes, Adauto Cardoso, Armando Carneiro, Andrade Lima Filho e Raymundo Padilha.

Sala Sabino Barroso, em 12 de novembro de 1959. — Esteves Rodrigues, Presidente — Raymundo Chaves, Relator.

COMISSÃO DE FINANÇAS

PARER DO RELATOR

Depois de muito discutido, emendado e alterado pela Câmara dos Deputados, foi afinal enviado ao Senado Federal, o projeto de iniciativa do ex-deputado Federal Paulo Freury, com a redação final constante de ofício da Mesa da Câmara, projeto esse que tomou o n.º 2.409-52.

A sua finalidade é de incluir no programa de primeira urgência, de que tratam o art. 21 da Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948, e 67, do Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1943, determinados trechos de rodovias constantes do Plano Rodoviário Nacional.

Aprovado pela Câmara foi este projeto submetido à consideração do Senado, que houve por bem, introduzir nova modificação que volta agora à apreciação da Câmara e particularmente das Comissões de Transportes e Finanças.

A primeira emenda oferecida pelo Senado (N.º 1) é quanto à Emenda do Projeto, para identificação melhor, de acordo com a alteração sofrida no seu curso.

Nada há a objetar contra essa emenda (N.º 1) e por ser conveniente

te à melhor compreensão do projeto, somos de opinião que deve ser aceita por esta Comissão e pela Câmara.

A segunda emenda (N.º 2), dá ao artigo 1.º uma disposição e uma redação bastante claras e precisas, além de ter feito a atualização do projeto em face das modificações que as referidas rodovias sofreram nestes sete anos de tramitação da proposição, por efeito da conclusão de alguns trechos e pavimentação de outros.

Nestas condições a alteração proposta pelo Senado quando às BR-14 (Goiânia-Frutal), BR-33 (Vitória-Guabá) e mais o acréscimo das ligações BR-71 (Uberlândia-BR-31 no Canal de São Simão) e a BR-34, são perfeitamente justificáveis.

A Comissão de Transportes, órgão técnico mais autorizado desta Casa para se pronunciar sobre o mérito das emendas do Senado, manifestou-se pela aprovação das mesmas.

Do ponto de vista financeiro as emendas não afetam o orçamento federal, pois visam favorecer prioridades para a construção de estradas que já constam do Plano Rodoviário Nacional que tem verbas e recursos próprios. Não há suplementação de verbas nem abertura de créditos. Assim, sob o aspecto financeiro, que é o específico desta Comissão de Finanças, não há objeção a fazer.

Nosso parecer e pela aprovação das emendas n.º 1 e n.º 2 do Senado ao projeto desta Câmara n.º 2.409-32, sugerindo que a dita Comissão de Redação acrescente na emenda a BR-47.

Sala Rêgo Barros, em 11 de dezembro de 1959. — Othon Mader, Relator.

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças em sua 14.ª Reunião Extraordinária, realizada em 11 de dezembro de 1959, presentes os Senhores: Cesar Prieto, Aro do Carvalho, Contino Calvezzanti, João Abdala, Hélio Machado, Othon Mader, Jayme Araújo, Pereira Lopes, Raul de Góis, Rubens Rangel, Clemeins Sampaio, Caiso Brant, Mário Gomes, Amaral Furlan, Manoel Novas, Vasco Filho, opina, por unanimidade, de acordo com o parecer do relator, Deputado Othon Mader, pela aprovação das emendas ns. 1 e 2 do Senado Federal ao Projeto n.º 2.409 de 1952.

Sala Rêgo Barros, em 11 de dezembro de 1959. — Cesar Prieto, Presidente. — Othon Mader, Relator.

PARECER Nº 277, DE 1959

Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 238, de 1957. (na Câmara n.º 2.409-C, de 1957).

Relator: Sr. Coimbra Bueno.

A Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948, que estabelece normas para a titulação Federal, na parte referente à titulação federal, na parte referente à tributação de lubrificantes e combustíveis líquidos, fixa, nos seus artigos 21 e 22, que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem executará programas de prioridades, após conclusão do plano de primeira urgência, e modifica (art. 22) os trechos Teófilo Otoni (MG) — Feira de Santana (BA) e Belém (PA) — Fortaleza (CE) para Teófilo Otoni (MG) — Salvador (BA) e Belém (PA) — Sobral (CE).

O principal objetivo do projeto foi o escoamento de safras e cereais do Triângulo Mineiro, Sul e Sudeste do Goiás e Centro e Leste de Mato Grosso para o abastecimento principalmente do Rio São Paulo e Belo Horizonte.

Indo a proposição à douta Comissão de Constituição e Justiça, desta Casa, mereceu parecer favorável, com a sugestão de ser ouvida a Comis-

são de Segurança Nacional que opinou favoravelmente, acrescentando emenda de n.º 1-C, com o sentido da qual concordamos, oferecendo, contudo nova redação constante da emenda n.º 1, que apresentamos, e que exclui o trecho entre Goiânia a Avatinguara, por já estar em fase final de asfaltamento, e acrescenta o pequeno e essencial trecho da BR-56, de ligação de Frutal com Colômbia.

Devemos esclarecer ter sido o projeto elaborado em 1952 e que o ponto de vista econômico, que lhe serviu de fundamento, e agora fortalecido pelo aspecto político, uma vez que se trata de ligações a Brasília, futura capital da República, o que foi anexado ao Plano de Viação Nacional, de onde é ora destacado, para ter curso próprio, já que está evidenciada a sua completa integração, no mesmo.

Estabelecida esta preliminar, passamos ao exame das diversas rodovias:

a) BR-14 — Transbrasiliana, que liga Belém (PA) a Livramento (R. G. S.).

Trecho: Goiânia — Frutal, que passará a ser:

Trecho: Entroncamento da BR-14 com a BR-71 perto de Avatinguara, até seu entroncamento com a BR-56 perto de Frutal, inclusive sua ligação pela BR-56 com Colômbia.

O trecho de referência da BR-14, até Anápolis, já se acha pronto em terra, em toda a sua extensão, salvo pequenas obras de arte, e o pequeno trecho, comum com a BR-31 no Triângulo Mineiro.

A maioria dos Senhores Senadores apoiou, nestes últimos anos, várias emendas, que foram acolhidas pela Câmara dos Deputados, e cujo total acerca-se da casa de um bilhão de cruzeiros, e que suplementaram os demais recursos, permitindo a implantação acelerada da ligação rodoviária de 1.ª classe (BR), "Brasília-Santos", aproveitando trechos da BR-14 entre Anápolis e Frutal. Dada a urgência para Brasília, da sua articulação com a E. F. Mogiana, em Uberlândia, foi dada prioridade n.º 1 ao asfaltamento do trecho da BR-14 entre Anápolis e o entroncamento da BR-14 com a Avatinguara, bem como a ligação deste ponto com Uberlândia; este trecho foi subdividido em subtrechos e atribuídos pelo D.N.E.R. por concorrência pública a diversas empresas especializadas, que estão executando as obras de pavimentação, com prazo de entrega, vencendo em 1959 e 1960. São Paulo, por sua vez, executando o seu próprio plano de pavimentação, bem como o compromisso, por nós articulado entre o Senhor Presidente da República e o Senhor Governador do Estado, de dar prioridade n.º 1 aos trechos das BR-33 e BR-56 que interessam ao aceleramento da ligação "Brasília-Santos", atribuiu, por sua vez, através do seu DER, os subtrechos entre Colônia e Campinas a diversas empresas privadas, todas com prazo para entrega da pavimentação antes de findo o ano de 1959. Em resumo, até 1960 estará pronto o asfaltamento de duas grandes extensões rodoviárias, uma em pleno planalto central, entre Brasília-Avatinguara a Uberlândia; outra, entre Colômbia e Santos.

O hiato entre Avatinguara e Colômbia, se deve principalmente à orientação político-administrativa, que até o advento de Brasília, predominou em Belo Horizonte, de não favorecer ligações, tanto rodoviárias como ferroviárias, do Sul e Sudoeste do Goiás, com São Paulo, através do Triângulo Mineiro; a isto, deve ser debitada a rareficação das pontas dos trilhos da E. F. Paulista, na barranca do Rio Grande, fronteira de São Paulo com o Triângulo Mineiro e o estacionamento das pontas dos trilhos

das demais ferrovias que desde os primórdios da República buscaram inutilmente atravessar este caudaloso rio. Só lograram sucesso desde o advento do regime Republicano, 1.ª a BR-31, no trecho em que atravessa o Triângulo Mineiro entre o Rio Grande, na fronteira com São Paulo e o Rio Paranaíba, na fronteira com Goiás;

2.ª a BR-14, no trecho que igualmente atravessa o Triângulo Mineiro entre os dois caudalosos rios; da cidade de Colômbia, em São Paulo, à cidade Itumbiara, em Goiás.

A 1.ª travessia chegou a ser objeto de uma concessão, à iniciativa privada, estimulada pelos, então, Intervenientes Federais em São Paulo e Goiás e objeto do Decreto-lei n.º 740, de 27 de setembro de 1938, do Governo Federal; não podendo a iniciativa privada superar as resistências regionalistas, alcançou contudo, atribuir o assunto ao serviço especializado do Exército Nacional, que constituiu a CER n.º 2, com sede em Barretos, a qual coube a missão de rasgar o Triângulo Mineiro, até então, o maior prejudicado pela ausência de um sistema de vias nacionais.

A 2.ª travessia, mesmo sendo trecho da principal artéria Nacional, que é a Transbrasiliana, foi retardada a tal ponto que durante algum tempo ainda constituirá o estrangulamento de dois trechos isolados e asfaltados, de cerca de 500 km cada, um entre Brasília e Avatinguara, outro entre Colômbia e Santos. Assim, os veículos estarão trafegando em asfalto em 1960 nestes dois trechos, e em terra no Triângulo Mineiro entre Avatinguara e Colômbia. Daí a origem da emenda n.º 1, que ora apresento, como medida complementar, para assegurar a rápida execução desta pavimentação, dada a excepcional importância que este estrangulamento assume, isolando cerca de mil quilômetros de vias asfaltadas pelo Brasil a dentro, e adiando a articulação do sistema ferroviário representado pela E. F. Paulista, com todo o Planalto Central do País, e regiões subsidiárias.

E' de justiça creditar-se à Brasília a últimação da 1.ª cunha asfaltada ligando um porto de mar ao Planalto Central Brasileiro, sobretudo sendo mais uma travessia do Triângulo Mineiro, região fadada a ser um dos mais importantes núcleos econômicos de todo o País.

b) BR-31 — Vitória (ES) — Curitiba (MT).

Trecho: Campina Verde (MG) — Canal São Simão (GO), Rondonópolis (MT) — Curitiba (MT), que se for atendida a emenda n.º 2 passará a ser:

b) BR-31 — Vitória (ES) — Curitiba (MT).

1 — Trecho: Uberaba — Campina Verde (MG) — Canal de São Simão (GO) — Rondonópolis (MT) — Curitiba (MT), inclusive trechos de ligações integrantes:

1.ª da BR-71, entre o ponto de seu entroncamento com a BR-31; Itumbiara; e o ponto do seu entroncamento com a BR-14, perto de Avatinguara;

2.ª da BR-54, entre o ponto de seu entroncamento com a BR-31 em Jataí e Rio Verde;

c) BR-19 — Goiânia-Rio Verde-Porto Presidente Vargas — Porto Epitácio — Laranjeiras do Sul — Traí — Cruz Alta.

2 — Trechos — Rio Verde — Goiânia:

Estes trechos de tráfego intenso, carregam a produção agropecuária de extensíssimas regiões do País, para a E. F. Mogiana, em Uberlândia, Oeste de Minas em Uberaba, e E. F. Pau-

lista em Goiânia. Nada mais justo do que a exemplo da "Rio-Bahia" da "São Paulo — Curitiba — Porto Alegre", e de outros grandes troncos rodoviários nacionais, atribuir-se desde logo a este tronco do Oeste e suas ligações, prioridade para asfaltamento de uma pista rodoviária. Da mesma forma, que o asfaltamento da BR-14 provocou um incremento vertical, na produção agrícola da região que atravessa, a BR-31 e suas ligações uma vez asfaltadas, multiplicarão de imediato a produção de novas e portentosas áreas, além disso, o trecho Rio Verde Goiânia da BR-19, estabelecerá a conexão de Curitiba com Brasília.

Como exemplo, podemos citar, no caso da BR-14, Itumbiara, que com o advento do asfalto teve a sua produção de arroz elevada para cerca de 3.000.000 de sacas; o mesmo se verificará com Itulutaba, um dos principais centros de produção agrícola do País, e com a zona do Canal de São Simão.

Acresce o fato de que o asfaltamento da BR-14, entre Santos e Brasília, e da sua ligação com Uberlândia, como que, está agora impondo prioridade para estes troncos do Oeste, há décadas reclamados, porque já situam, por exemplo, o grande centro agrícola de Itulutaba, a apenas 48 km da "Brasília — Santos (asfaltada)", favorecendo, assim, imediatas conexões, praticamente com todo o sistema rodo-ferroviário do País.

Uberaba, Uberlândia, e em futuro próximo, Barretos, constituem verdadeiras capitais econômicas do Oeste e merecem a prioridade, objeto do presente projeto.

c) BR-47 Campinho, ex-Maraú (BA) — Formosa (GO).

A rodovia inicia-se num porto natural do litoral da Bahia, atingindo Boa Nova (BA). BR-4, pelo Rio Congugui, afluente do Rio de Contas, até Brumado, cortando diversos contrafortes e afluentes do rio citado, até Cacitê, onde atravessa para vertente Oeste da Serra do Espinhaço, atingindo o São Francisco em Carinhama. Daí, subindo o rio do mesmo nome, até Formosa (GO) e Brasília.

O traçado tem por objetivos político e estratégico, realizar a reunião de Brasília e do Centro do País com o litoral brasileiro, além de proporcionar conexões, principalmente através da BR-4, e outras rodovias Nacionais e Regionais, com Capitais do Leste e Nordeste Brasileiros.

Quanto a finalidade econômica, a BR-47 facilitará as trocas que atualmente já se fazem entre as Regiões do Nordeste e Centro-Oeste, as quais serão incrementadas como uma ligação mais curta ao litoral.

Este tronco rodoviário, que interessa a inúmeros Estados e Regiões do País, abrirá, de pronto, não só o novo porto de Maraú, que pelas excepcionais condições que oferece, constitui uma verdadeira dádiva de Deus ao Brasil, mas também estabelecerá, pela "Rio-Bahia" e suas ramificações, pronta conexão com os portos litorâneos de Salvador, Ilhéus, Canavieiras e Porto Seguro, que impulsionados e devidamente aparelhados, poderão, em conjunto, inaugurar uma nova era de progresso, não só para a ocupação humana de nosso Interior, mas também para sua radiação definitiva, em boas condições econômico-sociais.

Com o aceleramento da construção, este tronco rodoviário, partindo do litoral baiano, onde primeiro ancoraram os nossos descobridores para o Brasil a dentro, Brasília está cumprindo, como já vem fazendo em relação a muitas iniciativas em marcha, o seu destino de catalisador, do sur-

gimento de uma nova e portentosa Nação de mais de oito milhões de quilômetros quadrados, não só ocupados platonicamente, mas efetivamente aproveitados em benefício, também dos quase sessenta milhões de brasileiros que vêm sendo pacientemente deixados ao léu, e carregando às costas uma "soi dissant" elite, onde ainda perdura o mais escandaloso e nefasto parasitismo do mundo moderno.

Isto posto, como de parecer favorável ao projeto e à Emenda nº 1-CSM, da Comissão de Segurança Nacional, nos termos da Subemenda que propomos e manexo, apresentando a Emenda nº 2 (OTCOP).

Sala das Comissões, em 11 de junho de 1959. — Francisco Gallotti, Presidente — Coimbra Bueno, Relator. — Lúcia Naves.

Subemenda à EMENDA n 1-c (C.T.C.O.P.)

Dê-se a seguinte redação a Emenda nº 1-c, ao Projeto de Lei do Senado, nº 238, de 1957.

Onde se lê:

a) BR-14 (Transbrasiliana), que liga Belém (PA) a Livramento (R. G.S.).

Trecho: "Goiânia — Frutal",

Leia-se:

a) BR-14 (Transbrasiliana), que liga Belém (PA) a Livramento (R. G. S.)

Trecho: "Entroncamento da BR-14 com a BR-71 (perto de Avatinguara)" até seu Entroncamento com a BR-53 perto de Frutal, inclusive sua ligação pela BR-56, com a Colômbia.

Justificação

E a constante do parecer anexo. Senado Federal, (C.T.C.O.P.), em 11 de junho de 1959. — Coimbra Bueno.

EMENDA Nº 2-C (C.T.C.O.P.)
Emenda nº 2, ao Projeto de Lei do Senado, nº 238, de 1957.

Onde se lê:

b) BR-31 — Vitória (ES) — Cuiabá (MT).

1 — Trecho: Campina Verde (MG); Canal de São Simão (GO); Rondonópolis (MT); Cuiabá (MT).

Leia-se:

b) BR-31 — Vitória (ES) — Cuiabá (MT).

Trecho: Uberaba — Campina Verde — Cidade do Canal de São Simão — Rondonópolis — Cuiabá, inclusive duas ligações integrantes:

1ª) da BR-71, entre o ponto de seu entroncamento com a BR-31; Ituiutaba; e o ponto de seu entroncamento com a BR-14, perto de Avatinguara.

2ª) da BR-54, entre o ponto de seu entroncamento com a BR-31, em Jataí e Rio Verde;

c) BR-19 — Goiânia — Rio Verde — Pôrto Presidente Vargas — Pôrto Epitácio — Laranjeiras do Sul — Iraí — Cruz Alta.

1 — Trecho: Rio Verde — Goiânia.

Justificação

E' a constante do parecer anexo Senado Federal, (C.T.C.O.P.), em junho de 1959. — Coimbra Bueno.

Ato do Primeiro Secretário

PORTARIA Nº 88, DE 1959

O Primeiro-Secretário, nos termos do art. 38, da Resolução nº 4, de 1955, dispensa do ponto, por mais 30 dias, a partir de 21 do corrente mês, o Motorista, classe M, José Coutinho de Araujo, por motivo de serviço externo de seu Gabinete. Secretaria do Senado Federal, em 17 de dezembro de 1959. — Senador Cunha Mello, Primeiro Secretário.

(*) Republica-se por ter saído com incorreções.

CLASSIFICAÇÃO POR ORDEM DE ANTIGUIDADE DOS OFICIAIS LEGISLATIVOS ATÉ 18-10-59 — VAGA DE NAIR BROWN

NOME	Classe	Senado	Fora	Total Geral	Anos	Dias
CLASSE O Antiguidade						
Arlene Bretas do Nascimento	1.670	5.019	1.879	6.989	18	328
Marieta Jacy de Oliveira	1.670	5.019	150	5.169	14	59
Claudia Adga Passerini	1.670	4.786	—	4.786	13	41
Luiz do Nascimento Monteiro	1.670	4.572	261	4.833	13	88
Márcion Austregesio de Athayde	1.664	5.019	2.900	7.918	21	254
Stella Mendonça da Cunha	1.664	5.019	953	5.972	16	132
Isnard Sarres de Albuquerque Melo	1.664	4.995	1.048	6.043	16	203
Amelia de Figueiredo Melo Vianna	1.664	4.878	—	4.878	13	133
Adalgisa de Vasconcelos Gonçalves Lima	1.664	4.431	1.556	5.987	16	147
Elza Loureiro Gallotti	1.664	4.433	1.084	5.497	15	22
Renato de Almeida Chermont	1.662	4.423	—	4.423	12	43
Eulalia Chrocockatt de Sa	1.661	4.431	—	4.431	12	51
Cirene de Freitas Ferreira	1.646	4.719	1.063	5.782	15	307
Maria de Mgracajá Daltro	1.634	4.958	1.533	6.491	17	286
Eriza Luiza de Souza Mendonça	1.227	4.231	2.852	7.083	19	148
Benedicta Pinto Arruda	1.223	4.764	—	4.764	13	19
Anna Augusta Dias da Cunha Amazonas	1.188	3.787	8.216	12.003	32	323
Márcia Tavora	699	4.119	998	5.117	14	7
José Soares de Oliveira Filho	121	4.431	—	4.431	12	51
Helena Salvo Lagoeiro	5	4.042	—	4.042	11	27
CLASSE N Antiguidade						
Elza Flores da Silva	1.664	4.431	1.020	5.451	14	341
Armandina José Vargas	1.664	4.431	—	4.431	12	51
Lia Pederneras de Faria	1.664	4.431	—	4.431	12	51
Natharcia Silva de Sá Leitão	1.664	4.419	—	4.419	12	39
Rosa Baptista de Miranda	1.664	4.116	—	4.116	11	101
Cecilia de Rezende Martins	1.664	4.051	1.787	5.838	15	363
Diva Gallotti	1.664	4.051	534	4.585	12	235
Luiza Jeanne Marie Lisboa Robichez	1.664	4.038	1.660	5.698	15	223
Bibiana Ferreira de Paula	1.664	4.035	1.959	6.004	16	164
Lea José da Silva Pinheiro	1.664	4.035	—	4.035	11	20
Georgette Kuntz	1.664	4.035	—	4.035	11	20
Odenegus Gonçalves Leite	1.664	3.212	—	3.212	8	292
Claudio Ideburque Carneiro Leal Neto	1.664	3.208	—	3.208	8	288
Ily Rodrigues Alves	1.662	4.035	—	4.035	11	20
Eurico Jacy Auler	1.662	3.139	313	3.452	9	167
Cecilia Braconi e Castro	1.664	4.201	1.192	5.393	14	283
Elza Alves Tavares	1.649	3.253	4.866	8.119	22	89
Edson Ferreira Affonso	1.636	4.012	—	4.012	10	362
Maria de Lourdes Oliveira Rodrigues	1.624	3.240	—	3.240	8	320
Alva Lúrio Rodrigues	1.563	3.984	—	3.984	10	334
Amorinda Vianna Baker	1.573	4.476	2.147	6.623	18	53
Maria Cherubina Costa	1.223	3.140	2.689	6.009	16	169
João Baptista Castejon Branco	1.187	4.035	743	4.778	13	33
Neuz Rita Perdigão Monteiro	121	3.253	—	3.253	8	338
Declinda Maria Peixoto Braga	5	4.014	—	4.014	10	364

NOME	Classe	Senado	Fora	Total Geral	Anos	Dias
CLASSE M <i>Merecimento</i>						
Ercilia Cruz da Fonseca	3.852	3.838	—	3.888	10	218
Pedro de Carvalho Muller	3.636	3.726	—	3.726	10	76
Maria Riza Baptista Dutra	3.615	3.689	—	3.689	10	39
Lia Henriques Fernandes	3.607	3.636	—	3.636	9	351
Myriam Côrtes Greig	3.513	3.573	—	3.573	9	288
Dyrno Jurandyr Pires Ferreira	3.382	3.425	948	4.373	11	358
Ivone Rêgo de Miranda	3.258	3.258	183	3.441	9	156
Carlos Gustavo Schmidt Nabuco	3.255	3.262	—	3.262	8	342
Adahy Borburema de Castro	3.240	3.258	—	3.258	8	328
Jorge de Oliveira Nunes	3.240	3.240	438	3.678	10	38
Maria Luiza Muller de Almeida	3.234	3.234	—	3.234	8	374
Durval Sampaio Filho	3.211	3.243	831	4.074	11	39
Lia da Cunha Fortuna	3.210	3.258	—	3.258	8	382
Eclá da Cunha Brá	3.204	3.258	800	4.058	11	43
Francisco de Assis Ribeiro	3.203	3.253	—	3.229	8	209
Raymunda Pompeu de Saboia Magalhães	3.203	3.244	—	5.011	13	266
Carmem Lúcia de Holanda Cavalcanti	3.114	3.129	—	3.129	8	209
Ruy Ribeiro Cardoso	3.111	3.150	3.263	6.413	17	208
Lêda Fialho Diniz Martins	3.089	3.174	—	3.174	8	284
(Sebastião Veiga (*))	3.063	3.143	1.767	4.910	13	165
Branca Lirio Lima	2.921	2.983	—	2.983	8	63
Célia Thereza Assumpção	2.726	2.784	—	2.784	7	229
Mary Faria de Albuquerque	2.599	2.768	437	3.205	8	285
Leilah de Goes Cardoso	2.529	2.555	2.604	5.159	14	49
Manoel Veríssimo Ramos	2.378	5.019	3.886	8.905	24	145
Romildo Fernandes Gurgel	2.289	2.706	2.563	5.269	14	159
Maria José Pacheco Giglio	461	1.221	—	1.221	3	126
Lygia Moraes Abreu	461	1.221	—	1.221	3	126
Maria do Carmo Reis Brandão	121	1.221	3.281	4.502	12	122
Maria José Miranda de Siqueira Lima	5	1.119	1.218	2.337	6	147
Auxiliar Legislativo Classe "L" <i>Merecimento — Acesso</i>						
Onilda Rodrigues de Melo Souza	1.064	1.221	—	1.221	3	125
Anna Maria Sobral Teixeira Soares	1.064	1.139	—	1.139	3	44
Antônio de Araújo Costa	503	1.110	2.965	4.075	11	60
Necy Gomes	503	1.110	—	1.110	3	15
Arthur Levy Sequeira Schütt	503	1.102	—	1.102	3	7
Elsita Lorlay Coelho Campos da Paz	503	949	—	949	2	219
Vera de Alvarga Mafra	503	948	4.080	5.028	13	283
João Pires de Oliveira Filho	503	943	988	1.931	5	106
Ruth de Souza Castro	431	1.106	2.486	3.592	9	307
Heliantho de Siqueira Lima (*)	431	940	644	1.584	4	124
Themis Garcia de Lacerda	128	857	830	1.687	4	227
Maria Tavares Sobral	5	850	—	950	2	220
Auxiliar Legislativo Classe "K" — Merecimento						
Antonieta Furtado Rezende	948	948	5.318	6.266	17	61
Zuleika de Castro Monteiro	948	948	1.502	2.426	6	236
Maria Thereza Motta Igrejas Lopes	948	948	—	948	2	238
Sylvio Pinto de Carvalho	944	945	525	1.470	4	10
Risa Maria Olívia Gonçalves	940	943	1.852	2.795	7	240
Ernestina de Souza Mendes	880	912	—	912	2	182
Hélio Carvalho da Silva	497	497	4.227	4.724	13	239
Roza Angélica Borger Vargas Carnide	497	497	1.439	1.936	5	111
Maria Judith Rodrigues	496	496	8.386	8.882	24	122
Vera Marina da Silva Zagar	496	496	4.274	4.770	13	25
Luiz Carlos Lemos de Abreu	496	496	2.540	3.036	7	477
Corina Lucy Baldo de Camargo e Almeida	495	496	—	496	1	131
Elga Jagerfeld Barros (*)	493	493	162	655	1	290
Maria Stella Tibau Guimarães	493	493	—	493	1	128
Alberto Moreira de Vasconcellos	465	465	623	1.088	2	358
Arthur Botelho Casado Lima	353	355	—	355	—	—
Carmelita de Souza	256	256	3.615	3.871	10	221
Donaze Xavier Bezerra	96	98	—	98	—	—

* Até este asterisco estão compreendidos os funcionários enquadrados nos dois terços exigidos pelo Estatuto, para promoção por merecimento.

Seção do Registro da Diretoria do Pessoal, em 9 de novembro de 1959. — Hélio Carvalho da Silva — Auxiliar Legislativo classe "K". — Viste: Nilton Borges Leal, Diretora do Pessoal.